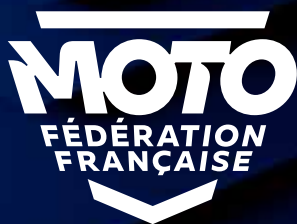


# **ANNUAIRE** **2026** *OFFICIEL*



[ffmoto.org](http://ffmoto.org)



# À vos côtés, pour qu'il ne reste que la passion

Depuis plus de 150 ans, Marsh,  
leader mondial du conseil en gestion  
de risques et du courtage d'assurance,  
accompagne les acteurs du monde sportif  
partout dans le monde, quelles que soient  
leur taille et leur activité

**marsh.com**

Document marketing. Marsh SAS est soumise au contrôle de l'ACPR. Orias n° 07001037.  
Copyright 2022 Marsh. Tous droits réservés. CE-1016727273.

A business of Marsh McLennan



# ANNUAIRE 2026

## 72ème ÉDITION

SIÈGE DE LA FÉDÉRATION FRANÇAISE DE MOTOCYCLISME

74, avenue Parmentier - 75011 PARIS

Tél : 01.49.23.77.00 / e-mail : ffm@ffmoto.com

### Les Champions et Vainqueurs de Coupes du Monde Français en 2025:

**Romain Febvre** : Champion du Monde FIM de Motocross MXGP

**Mano Faure** : Champion du Monde FIM Junior de Motocross – Catégorie 125cc

**Rafaël Mennillo** : Champion du Monde FIM Junior de Motocross - Catégorie 85cc

**Romain Dagna** : Champion du Monde FIM d'Enduro Youth

**Équipe de France** : Victorieuse du Championnat du Monde FIM Junior de Motocross

**Équipe de France** (Raphaël Payet, Gabin Pernat, Adrien Sarda) : Victorieuse du Supermoto des Nations – Catégorie Junior

**Team National Motos Honda FMA** : Vainqueur de la Coupe du Monde FIM d'Endurance « Superstock » avec Guillaume Raymond et Johan Nigon. Team Manager : Stéphane Haddadj

**Guillaume Raymond/Johan Nigon** : Vainqueurs de la Coupe du Monde FIM d'Endurance « Superstock » - Catégorie Pilote

**Gabin Pernat** : Vainqueur Coupe du Monde FIM Supermoto Rookie

**Léo Joyon** : Vainqueur Coupe du Monde FIM d'Enduro Junior 1

**Lorna Lafont** : Vainqueur Coupe du Monde FIM d'Enduro Junior Féminin

**Rudy Cotton** : Vainqueur Coupe du Monde FIM d'Enduro Open Sénior

**Thomas Zoldos** : Vainqueur Coupe du Monde FIM de Rallye-Raid Rallye 3

**Gaëtan Martinez** : Vainqueur Coupe du Monde FIM de Rallye-Raid Quad

*Annuaire Officiel de la FFM - 20 €*



## **LA FÉDÉRATION**

|                                                           |    |
|-----------------------------------------------------------|----|
| Elus FFM .....                                            | 5  |
| Commissions, Collèges, Comités .....                      | 6  |
| Organigramme du Haut niveau et des Equipes de France..... | 28 |
| Organigramme de la FFM .....                              | 30 |
| Code Sportif .....                                        | 32 |
| Code de Discipline et d'Arbitrage .....                   | 54 |

## **PRATIQUE**

|                         |    |
|-------------------------|----|
| Âges de pratique.....   | 61 |
| Assurances .....        | 65 |
| Code Environnement..... | 77 |

## **FORMATIONS**

|                                                        |    |
|--------------------------------------------------------|----|
| Formation des Officiels .....                          | 80 |
| Formations des Educateurs Sportifs Motocyclistes ..... | 86 |

## **LIGUES ET CLUBS**

|                                                                     |    |
|---------------------------------------------------------------------|----|
| Ligues, Comités Départementaux Motocyclistes et Clubs affiliés..... | 88 |
|---------------------------------------------------------------------|----|

## **RÈGLEMENTS SPORTIFS**

|                                                |     |
|------------------------------------------------|-----|
| Équipements obligatoires par discipline .....  | 182 |
| Règles générales d'un contrôle technique ..... | 183 |

## **VITESSE**

|                                                     |     |
|-----------------------------------------------------|-----|
| Règles générales pour les épreuves de Vitesse ..... | 191 |
| Championnat de France Superbike .....               | 215 |
| Coupes de France Promosport .....                   | 245 |
| Championnat de France Féminin .....                 | 262 |
| Championnat de France de la Montagne .....          | 268 |
| Championnat de France Mini OGP.....                 | 281 |
| Championnat de France de Dragsters .....            | 294 |
| Championnat de France Endurance 25 Power.....       | 325 |
| Championnat de France E'TROTT Racing.....           | 335 |
| Championnat de France Vitesse Classic.....          | 342 |
| Championnat de France Endurance Classic .....       | 351 |
| Coupe de France Side-Car Classic .....              | 362 |

## **MOTOCROSS**

|                                                          |     |
|----------------------------------------------------------|-----|
| Règlement Général Motocross .....                        | 380 |
| Règlement Technique Motocross .....                      | 394 |
| Championnats de France 24MX Tour.....                    | 401 |
| Championnat de France Minivert .....                     | 410 |
| Coupes de France MX Nationales 125cc, 250cc, 450cc ..... | 414 |
| Championnat de France MX Féminin .....                   | 417 |
| Championnat de France MX Vétérans.....                   | 420 |
| Championnat de France MX à l'Ancienne .....              | 422 |
| Championnat de France Sidecar Cross Elite .....          | 425 |
| Championnat de France MX des Régions .....               | 429 |
| Championnat de France Quad Cross Elite .....             | 433 |
| Championnat de France Quad Cross des Régions .....       | 438 |
| Championnat de France Montée Impossible.....             | 440 |
| Championnat de France Supermotard .....                  | 446 |



## ENDURO ET CROSS-COUNTRY

|                                                                    |     |
|--------------------------------------------------------------------|-----|
| Règles générales pour les épreuves d'Enduro et Cross Country ..... | 459 |
| Championnat de France d'Enduro .....                               | 463 |
| Coupe de France des Régions d'Enduro .....                         | 483 |
| Coupe de France des Régions d'Endurance Tout Terrain .....         | 485 |
| Championnat de France de Cross-Country .....                       | 491 |
| Championnat de France Enduro Kid .....                             | 498 |
| Championnat de France d'Enduro à l'Ancienne .....                  | 503 |
| Trophée de France Féminin .....                                    | 507 |

## TRIAL

|                                                                       |     |
|-----------------------------------------------------------------------|-----|
| Règles générales pour les épreuves de Trial .....                     | 509 |
| Championnat de France de Trial .....                                  | 511 |
| Championnat de France de Trial Urbain .....                           | 521 |
| Championnat de France des Régions de Trial .....                      | 528 |
| Championnat de France Minitrial .....                                 | 530 |
| Règles générales pour le Championnat de France de Trial Vintage ..... | 532 |
| Championnat de France de Trial Vintage .....                          | 534 |
| Trophée Fédéral de Trial Vintage .....                                | 537 |
| Trophée de France des Classiques de Trial .....                       | 538 |

## RALLYES ROUTIERS

|                                                                 |     |
|-----------------------------------------------------------------|-----|
| Championnat de France des Rallyes Routiers .....                | 540 |
| Règlement Side-Car de Rallye .....                              | 551 |
| Règlement catégorie "Classiques" et Challenge "Anciennes" ..... | 552 |

## COURSES SUR PISTE

|                                                                   |     |
|-------------------------------------------------------------------|-----|
| Championnat de France de Courses sur piste .....                  | 555 |
| Championnat de France de Courses sur piste Long-Track Elite ..... | 562 |
| Championnat de France de Courses sur piste Long-Track U23 .....   | 563 |
| Championnat de France de Side-Car de course sur piste .....       | 564 |
| Championnat de France Grass-Track Long-Track 250cc .....          | 564 |
| Championnat de France Rookie, Kids, Educatif .....                | 565 |
| Championnats de France de Speedway Elite .....                    | 566 |
| Championnat de France de Speedway U23 .....                       | 567 |
| Championnat de France de Speedway 250cc .....                     | 567 |
| Ligue Nationale de Speedway .....                                 | 568 |
| Coupe de France de Speedway "Promotion Cup" .....                 | 568 |
| Coupe de France de Speedway "Youth Cup 250cc" .....               | 568 |
| Coupe de France de Speedway "Youth Cup 85-190cc" .....            | 569 |
| Championnat de France de Flat-Track .....                         | 569 |
| Ligue Nationale de Speedway .....                                 | 571 |

## MOTO-BALL

|                         |     |
|-------------------------|-----|
| Règlement sportif ..... | 578 |
|-------------------------|-----|

## TOURISME

|                                                     |     |
|-----------------------------------------------------|-----|
| Championnat de France de Tourisme .....             | 610 |
| Championnat de France des Régions de Tourisme ..... | 617 |
| Trophée Alticola .....                              | 618 |
| Trophée des Curiosités Touristiques .....           | 619 |

## CALENDRIERS

|                                                                 |     |
|-----------------------------------------------------------------|-----|
| Calendrier des épreuves FFM par disciplines .....               | 621 |
| Calendrier des Grands événements motos et quads en France ..... | 624 |

Fondée le 3 mars 1913 sous le nom  
d'Union Motocycliste de France.

Affiliée au Comité National Olympique  
le 17 juin 1937.

A pris sa dénomination :  
Fédération Française de Motocyclisme  
le 7 décembre 1945.

Délégataire du Ministère chargé des Sports.

**Les Présidents de la FFM**

|                                  |                                  |
|----------------------------------|----------------------------------|
| 1913 / 1926 : René de Knyff      | 1985 / 1989 : Hervé Kervella     |
| 1926 / 1928 : Georges Longuemare | 1989 / 2008 : Jean-Pierre Mougin |
| 1928 / 1965 : Augustin Pérouse   | 2008 / 2020 : Jacques Bolle      |
| 1965 / 1968 : Roger Bouvet       | 2020 / : Sébastien Poirier       |
| 1968 / 1985 : Jean Lesueur       |                                  |

**Les Congrès annuels de la FFM**

|                                        |                          |                  |
|----------------------------------------|--------------------------|------------------|
| 1974 : Vichy (1 <sup>er</sup> congrès) | 1991 : Paris             | 2008 : Vichy     |
| 1975 : Vichy                           | 1992 : Bordeaux          | 2009 : Bordeaux  |
| 1976 : Vichy                           | 1993 : Paris             | 2010 : Colmar    |
| 1977 : Vichy                           | 1994 : Rennes            | 2011 : Tours     |
| 1978 : Vichy                           | 1995 : Albi              | 2012 : Toulouse  |
| 1979 : Vichy                           | 1996 : Soissons          | 2013 : Paris     |
| 1980 : Vittel                          | 1997 : St Valéry en Caux | 2014 : Nantes    |
| 1981 : Vichy                           | 1998 : Villeneuve-Loubet | 2015 : Toulouse  |
| 1982 : Vichy                           | 1999 : Montluçon         | 2016 : Bordeaux  |
| 1983 : Vichy                           | 2000 : Vichy             | 2017 : Lille     |
| 1984 : Vichy                           | 2001 : La Grande Motte   | 2018 : Poitiers  |
| 1985 : Vichy                           | 2002 : Reims             | 2019 : Marseille |
| 1986 : Vichy                           | 2003 : Niort             | 2021 : Nantes    |
| 1987 : Vichy                           | 2004 : Vichy             | 2022 : Toulouse  |
| 1988 : Vichy                           | 2005 : Marcoussis        | 2023 : Toulouse  |
| 1989 : Vichy                           | 2006 : Tours             | 2024 : Nantes    |
| 1990 : Vichy                           | 2007 : Colmar            | 2025 : Nantes    |

## LE BUREAU FÉDÉRAL



**Sébastien POIRIER**  
Président



**Patrick BERTAUD**  
1<sup>er</sup> Vice-Président



**Christine SIMON**  
Secrétaire Générale



**Patrick COUTANT**  
Trésorier



**Isabelle ANDRIEUX**  
Vice-Présidente



**Stéphanie BOUISSON**  
Vice-Présidente



**Thierry POMMIER**  
Vice-Président



**Vincent RIGAUDIAS**  
Vice-Président

## LE COMITÉ DIRECTEUR



**Isabelle ANDRIEUX**



**Nelly ARABEYRE**



**Emeline BARDOU**



**Sophie BERNARD**



**Patrick BERTAUD**



**Claudie BONGIOVANNI**



**Ludivine BONHUIL**



**Michel BONNEAU**



**Thierry BOUIN**



**Stéphanie BOUISSON**



**Rosine BOURDET**



**Evelyne BRETON**



**Aline CARRIER**



**Christophe COMAS**



**François COURBOULEIX**



**Patrick COUTANT**



**Jean-Marc DELETANG**



**Jean-Pierre FOREST**



**Christian GOUX**



**Paul HAENTZLER**

**Isabelle ANDRIEUX**  
Tél. : 06.01.63.29.60  
✉ isabelle.andrieux@hotmail.fr

**Nelly ARABEYRE**  
Tél. : 06.48.06.77.28  
✉ nelly.arabeyre@gmail.com

**Emeline BARDOU**  
Tél. : 06 88 07 26 56  
✉ emeline.bardou@gmail.com

**Sophie BERNARD**  
Tél. : 06 88 22 63 32  
✉ sophie.bernard966@orange.fr

**Patrick BERTAUD**  
Tél. : 07.50.52.70.33  
✉ patrickbertaud@wanadoo.fr

**Claudie BONGIOVANNI**  
Tél. : 06.74.20.50.98  
✉ guy.bongiovanni@orange.fr

**Ludivine BONHUIL**  
Tél. : 06.76.27.34.52  
✉ ludivine.bonhuil13@gmail.com

**Michel BONNEAU**  
Tél. : 06.75.49.66.36  
✉ bonneau.michel@gmail.com

**Thierry BOUIN**  
Tél. : 06.10.44.46.80  
✉ thierry.bouin@me.com

**Stéphanie BOUISSON**  
Tél. : 06.15.32.33.57  
✉ stephanie-bouisson@orange.fr

**Rosine BOURDET**  
Tél. : 06.84.05.36.22  
✉ rosine.bourdet@orange.fr

**Evelyne BRETON**  
Tél. : 06.30.63.93.96  
✉ ev-breton@orange.fr

**Aline CARRIER**  
Tél. : 06.75.77.29.51  
✉ alinebollaert15@gmail.com

**Christophe COMAS**  
Tél. : 06.72.80.50.28  
✉ comas.christophe21@gmail.com

**François COURBOULEIX**  
Tél. : 06.42.49.90.49  
✉ fcourbouleix@wanadoo.fr

**Patrick COUTANT**  
Tél. : 06.85.94.08.44  
✉ patrick.coutant.72@gmail.com

**Jean-Marc DELETANG**  
Tél. : 06.85.09.16.37  
✉ jmd.ffm@gmail.com

**Jean-Pierre FOREST**  
Tél. : 06.84.21.20.83  
✉ forest.jp@orange.fr

**Christian GOUX**  
Tél. : 06.84.69.41.12  
✉ christian.goux70@gmail.com

**Paul HAENTZLER**  
Tél. : 06.08.07.86.18  
✉ haentzlerpaulffm@gmail.com

**Caroline LAMBERT**  
Tél. : 06.48.80.32.78  
✉ vaninaetbaltou@gmail.com

**Patrick LAMOUREUX**  
Tél. : 06.09.09.95.49  
✉ patrick@lamoureux-mail.fr

**Fabienne LE GAD**  
Tél. : 07 57 48 56 80  
✉ fabienne.dreanlegad@gmail.com

**Arnaud MASSET**  
✉ amasset@imoc.fr

## LE COMITÉ DIRECTEUR



Caroline LAMBERT



Patrick LAMOUREUX



Fabienne LE GAD



Arnaud MASSET



Pierre ORTEGA



Stéphane PAULUS



Sébastien POIRIER



Thierry POMMIER



Leslie QUINCE-LEGER



Pascale RESCHKO-JACQUOT



Vincent RIGAUDIAS



Frédéric SCHOTS



Christine SIMON



Chantal SOLNON



Sophie STADLER



Patrick STADLER



Magali TAMON



Nadia TEULE BOULIN



Pierrette THIRARD



Fabrice TILLIER

**Pierre ORTEGA**

Tél. : 06.60.08.35.62

✉ pierre.ortega8@orange.fr

**Stéphane PAULUS**

06.24.63.63.99

✉ stephane.paulus91@gmail.com

**Sébastien POIRIER**

Tél. : 01.49.23.77.03

✉ president@ffmoto.com

**Thierry POMMIER**

Tél. : 06.86.96.13.22

✉ atpommier@gmail.com

**Leslie QUINCE-LEGER**

Tél. : 06.25.58.61.16

✉ leslie.quince.espoirsquad@live.fr

**Pascale RESCHKO-JACQUOT**

Tél. : 06.30.33.92.78

✉ p.jacquot@motoball.fr

**Vincent RIGAUDIAS**

Tél. : 06.26.39.73.06

✉ contact@vincentrigaudias.org

**Frédéric SCHOTS**

Tél. : 06 08 51 15 01

✉ negoceauro@wanadoo.fr

**Christine SIMON**

Tél. : 06.82.30.73.53

✉ eric.simonch@wanadoo.fr

**Chantal SOLNON**

Tél. : 06.83.62.95.77

✉ chantals9@hotmail.fr

**Sophie STADLER**

Tél. : 06.09.71.39.95

✉ sophieraleuse02@gmail.com

**Patrick STADLER**

Tél. : 06.62.37.28.47

✉ patrickstadler@wanadoo.fr

**Magali TAMON**

Tél. : 06.80.92.88.20

✉ magali.compta13@gmail.com

**Nadia TEULE BOULIN**

Tél. : 06.72.96.84.21

✉ boulin.nadia@orange.fr

**Pierrette THIRARD**

Tél. : 06.15.42.35.05

✉ thirard.claude@wanadoo.fr



Anne-Marie VILLA-VEGA

**Fabrice TILLIER**

Tél. : 06.86.49.21.99

✉ ftillier@liguemoto-idf.org

**Anne-Marie VILLA-VEGA**

Tél. : 06.22.65.90.94

✉ annie50.vv@gmail.com

## ***PRÉSIDENT D'HONNEUR***



Jean-Pierre MOUGIN

## ***LES MEMBRES HONORAIRES***

**Raoul BERTRAND**  
Vice-président Honoraire

**François CHEVALIER**  
Membre Honoraire

**Jean-Claude CLAVREUL**  
Membre Honoraire

**Marc JEANSOU**  
Membre Honoraire

**Antoine JULIEN**  
Secrétaire Général Honoraire

**Charles KRAJKA**  
Membre Honoraire

**Jacques LEMAITRE**  
Membre Honoraire

**Jean-Pierre MOREAU**  
Vice-Président honoraire

**Guy TOURNIER**  
Membre Honoraire

**Michel VIGÉ**  
Membre Honoraire



## LES PRÉSIDENTS DES LIGUES

Au 15/01/2026



AUVERGNE-RHÔNE-ALPES  
Vincent RIGAUDIAS



BOURGOGNE  
FRANCHE-COMTÉ  
Christian GOUX



BRETAGNE  
Patrick BERTAUD



CENTRE VAL  
DE LOIRE  
Michel LEROY



CORSE  
Jean-Mathieu  
PADOVANI



GRAND EST  
Thierry POMMIER



HAUTS DE FRANCE  
Patrick STADLER



ILE DE FRANCE  
Fabrice TILLIER



NORMANDIE  
Philippe SEHIER



NOUVELLE AQUITAINE  
Patrick LAMOUREUX



OCCITANIE  
Arnaud MASSET



PAYS DE LA LOIRE  
Patrick COUTANT



PROVENCE  
Christine SIMON

## Outre-mer



GUADELOUPE  
Louis-Henri NASSIETTE



MARTINIQUE  
Thierry LUCHEL



NOUVELLE CALÉDONIE  
Elizabeth LEYRAUD



REUNION  
Samuel RIVIERE

## COMMISSION NATIONALE DE VITESSE

### Président

**Jean-Marc DELETANG**

Tél. : 06.85.09.16.37

✉ jmd.ffm@gmail.com

### Vice-présidents

**Anne-Marie VILLA VEGA et Thomas GUERIN**

### Coordinateur

**Jules SOBASZEK**

Tél. : 01 49 23 77 25 / 06 89 35 91 23

✉ jsobaszek@ffmoto.com

✉ Vitesse@ffmoto.com



Patrick ALZINGRE



Sophie BERNARD



Pascal BELIN



Ludivine BONHUIL



Florence DESTHOMAS



Yann ESCROIGNARD



Pierre-Louis GAUTIER



Didier GORY

**Patrick ALZINGRE**

Tél. : 06.18.26.25.47

✉ patrick.alzingre@wanadoo.fr

**Pascal BELIN**

Tél. : 06.61.77.61.36

✉ belin.pascal058@gmail.com

**Sophie BERNARD**

Tél. : 06.88.22.63.32

✉ sophie.bernard966@orange.fr

**Ludivine BONHUIL**

Tél. : 06.76.27.34.52

✉ ludivine.bonhuil13@gmail.com

**Florence DESTHOMAS**

Tél. : 07.66.74.64.66

✉ zountools@gmail.com

**Yann ESCROIGNARD**

Tél. : 06.29.80.09.98

✉ y.escroignard@free.fr

**Pierre-Louis GAUTIER**

Tél. : 06.37.00.92.88

✉ gautier-pierre@wanadoo.fr

**Didier GORY**

Tél. : 06.84.74.77.26

✉ dg.gessie@gmail.com

Vice-Président :

**Thomas GUERIN**

Tél. : 06.13.01.47.57

✉ thomasguerin.ffm@gmail.com

**Francis GUIER (OCT2)**

Tél. : 06.09.04.05.41

✉ guier.francis@gmail.com



Thomas GUERIN



Francis GUIER  
(OCT2)



Jean-Michel LAFAY



Stéphane LAUNAY  
(OCT2)



Didier LEFEBVRE



Christophe  
MATUSZCZAK



Sylvana  
NIEREMBERGER



Christian PINOCHET



Anne-Marie  
VILLA-VEGA

**Jean-Michel LAFAY**

Tél. : 06.23.27.14.35

✉ beret\_fsbk@lavache.com

**Stéphane LAUNAY (OCT2)**

Tél. : 06.78.75.84.01

✉ steph-launay@orange.fr

**Didier LEFEBVRE**

Tél. : 06.60.70.77.71

✉ didier.lefebvre ffm@gmail.com

**Christophe MATUSZCZAK**

Tél. : 06.30.04.36.55

✉ matuszczak.christophe@wanadoo.fr

**Sylvana NIEREMBERGER**

Tél. : 06.12.57.74.86

✉ sylvana.asta13@gmail.com

**Christian PINOCHET**

Tél. : 07.86.94.93.92

✉ krpinochet58@orange.fr

Vice-Présidente :

**Anne-Marie VILLA-VEGA**

Tél. : 06 22 65 90 94

✉ annie50.vv@gmail.com

Vice-Président Honoraire :

**Jacques LEMAITRE**

Tél. : 06.62.67.15.10

✉ liguemotobourgogne@wanadoo.fr

CLASSIC VITESSE ET ENDURANCE :

**Jean-François GABALA**

Tél. : 06.20.28.85.49

✉ jefgabala ffm@gmail.com

Président  
**Jean-Pierre FOREST**  
Tél. : 06.84.21.20.83  
✉ forest.jp@orange.fr

Vice-présidents  
**Thierry POMMIER et Patrick STADLER**

Coordinatrice  
**Nathalie GIROU**  
Tél. : 01.49.23.77.06  
✉ ngirou@ffmoto.com - ✉ motocross@ffmoto.com



Bruno BLAUDY



Xavier BOOG



Jérôme CASSIN



Christophe  
COMAS



Jean-Luc DELPON



Joël FAIVRE



Jean-Marc FARGE



Jacky GAILLARD  
(OCT2)

**Bruno BLAUDY**  
Tél. : 07.60.80.35.79  
✉ blaudybruno@gmail.com

**Xavier BOOG**  
Tél. : 06.43.66.86.35  
✉ xavierboog@hotmail.fr

**Jérôme CASSIN**  
Tél. : 06.81.93.75.13  
✉ cassin.jerome2@wanadoo.fr

**Christophe COMAS**  
Tél. : 06.72.80.50.28  
✉ comas.christophe21@gmail.com

**Jean-Luc DELPON**  
Tél. : 06.14.98.47.00  
✉ jl.delpont@orange.fr

**Joël FAIVRE**  
Tél. : 06.83.23.68.05  
✉ faivrejoel@orange.fr

**Jean-Marc FARGE**  
Tél. : 06.80.48.17.50  
✉ sarlfarge@netcourrier.com

**Jacky GAILLARD (OCT2)**  
Tél. : 06.08.49.34.90  
✉ jackygaillard51@gmail.com

**Thibault GIACOMI**  
Tél. : 06.42.18.73.76  
✉ t.giacomi@gmail.com

**Ingrid GIGAN (OCT2)**  
Tél. : 07 63 05 44 10  
✉ ingrid.gigan@bbox.fr

**Christian GOUX**  
Tél. : 06.84.69.41.12  
✉ christian.goux70@gmail.com

**Marc GUEDON**  
Tél. : 06.79.46.92.70  
✉ marc.guedon2@wanadoo.fr

# COMMISSION DE MOTOCROSS



**Thibault GIACOMI**



**Ingrid GIGAN  
(OCT2)**



**Christian GOUX**



**Marc GUEDON**



**Cyrille LAINEY**



**Fabienne LE GAD**



**André LIOGIER**



**Emmanuel  
LOGEAIS**



**Patrick MALRIC**



**Thierry POMMIER**



**Leslie QUINCE-  
LEGER**



**Thomas RAMETTE**



**Paul ROCHE**



**Patrick STADLER**

## **Cyrille LAINEY**

Tél. : 06.21.72.63.22

✉ cyrille.lainey@orange.fr

## **Fabienne LE GAD**

Tél. : 07.57.48.56.80

✉ fabienne.dreanlegad@gmail.com

## **André LIOGIER**

Tél. : 06.30.48.95.24

✉ Liogier.andre@orange.fr

## **Emmanuel LOGEAIS**

Tél. : 06.29.76.07.81

✉ manu.oleron@live.fr

## **Patrick MALRIC**

Tél. : 06.20.12.20.83

✉ pmalric@lmoc.fr

## Vice-Président :

### **Thierry POMMIER**

Tél. : 06.86.96.13.22

✉ atpommier@gmail.com

## **Leslie QUINCE-LEGER**

Tél. : 06.25.58.61.16

✉ leslie.quince.espoirsquad@live.fr

## **Thomas RAMETTE**

Tél. : 06.50.67.74.35

✉ thomas.ramette@me.com

## **Paul ROCHE**

Tél. : 06.85.81.19.64

✉ rochepaulxborsat@gmail.com

## Vice-Président :

### **Patrick STADLER**

Tél. : 06.62.37.28.47

✉ patrickstadler@wanadoo.fr

## COMMISSION D'ENDURO ET DES RALLYES TOUT-TERRAIN

Président

**Vincent RIGAUDIAS**

Tél. : 06.26.39.73.06 - ✉ [contact@vincentrigaudias.org](mailto:contact@vincentrigaudias.org)

Vice-président

**Daniel LHERMET et Didier DUBOIS**

Coordinatrice

**Ylana BAILLON**

Tél. : 01.49.23.77.11

✉ [ybaillon@ffmoto.com](mailto:ybaillon@ffmoto.com) - ✉ [enduro@ffmoto.com](mailto:enduro@ffmoto.com)



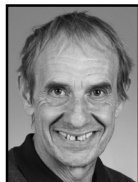
Thierry BOZEC



Thibault  
COSTECHAREYRE



Patrick DAVID



Daniel  
DELOMENEDE



Didier DUBOIS



Franck DUPUIS  
(OCT2)



David GRANGÉ



Philippe HOUGNON



Christophe  
LHERMET



Daniel LHERMET

**Thierry BOZEC**

Tél. : 06.22.07.00.27

✉ [trb-bozec@wanadoo.fr](mailto:trb-bozec@wanadoo.fr)

**Thibault COSTECHAREYRE**

Tél. : 06.63.52.84.78

✉ [thibault.costechareyre@hotmail.fr](mailto:thibault.costechareyre@hotmail.fr)

**Patrick DAVID**

Tél. : 06.80.23.44.35

✉ [patrick.david79@orange.fr](mailto:patrick.david79@orange.fr)

**Daniel DELOMENEDE**

Tél. : 06.98.32.13.93

✉ [delomenededaniel@gmail.com](mailto:delomenededaniel@gmail.com)

Vice-Président :

**Didier DUBOIS**

Tél. : 06.88.64.95.95

✉ [didier.dubois48@wanadoo.fr](mailto:didier.dubois48@wanadoo.fr)

**Franck DUPUIS (OCT2)**

Tél. : 06.67.67.82.89

✉ [franckyamaha49@gmail.com](mailto:franckyamaha49@gmail.com)

**David GRANGÉ**

Tél. : 06.79.83.95.49

✉ [davenduro@cegetel.net](mailto:davenduro@cegetel.net)

**Philippe HOUGNON**

Tél. : 06.16.92.56.96

✉ [philippehougnon@orange.fr](mailto:philippehougnon@orange.fr)

**Christophe LHERMET**

Tél. : 06.26.01.44.41

✉ [christophe.lhermet48@gmail.com](mailto:christophe.lhermet48@gmail.com)

Vice-Président :

**Daniel LHERMET**

Tél. : 06.88.10.30.48

✉ [lhermet.daniel@wanadoo.fr](mailto:lhermet.daniel@wanadoo.fr)

**Éric MICHEL**

Tél. : 06.42.50.28.07

✉ [eric.michel028515@gmail.com](mailto:eric.michel028515@gmail.com)

MOTOS CLASSIQUES ET

HISTORIQUES :

**Daniel DELOMENEDE**

Tél. : 06.98.32.13.93

✉ [daniel.delomenede@orange.fr](mailto:daniel.delomenede@orange.fr)



Éric MICHEL

## COMMISSION DE TRIAL

Président**François COURBOULEIX**

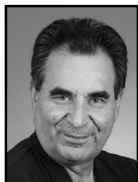
Tél. : 06.42.49.90.49 - ✉ fcourbouleix@wanadoo.fr

Vice-président **Christian PERNOT**Coordinateur**Lucas VERSTRAETE**

Tél. : 01.49.23.77.07

✉ lverstraete@ffmoto.com

✉ trial@ffmoto.com

Thierry AUBERTAlexandre CERISDaniel COQUELINChristian PERNOTJoël POIROTPierre RAMONDAMichel SABOTIER**Thierry AUBERT**

Tel : 06.62.41.25.65

✉ aubert.t@gmail.com

**Alexandre CERIS**

Tel : 06.11.97.28.58

✉ alexandre.ceris@icloud.com

**Daniel COQUELIN**

Tel : 06.60.64.54.02

✉ da.coquelin@orange.fr

**Joël POIROT**

Tel : 07.45.07.71.26

✉ joelpoirot.moto@gmail.com

**Pierre RAMONDA**

Tel : 06.64.91.53.75

✉ pierreramonda@gmail.com

**Michel SABOTIER (OCT2)**

Tel : 06.86.96.47.66

✉ michelsabotier@orange.fr

Vice-Président :**Christian PERNOT**

Tel : 06.07.34.90.58

✉ christian.pernot@orange.fr

## COMMISSION DES RALLYES ROUTIERS

Président

**Michel BONNEAU**

Tél. : 06.75.49.66.36

✉ [bonneau.michel@gmail.com](mailto:bonneau.michel@gmail.com)

Vice-Président

**Thierry DUPUIS**

Coordinateur

**Lucas VERSTRAETE**

Tél. : 01.49.23.77.07

✉ [lverstraete@ffmoto.com](mailto:lverstraete@ffmoto.com) - ✉ [rallyeroutier@ffmoto.com](mailto:rallyeroutier@ffmoto.com)



Thérèse DERRIEN



Thierry DUPUIS



Éric LECOMTE  
(OCT2)



Dominique PADOVANI



Éric SERENNE



Philippe TOURNIER

**Thérèse DERRIEN**

Tél. : 06.78.95.83.01

✉ [therese.derrien22@gmail.com](mailto:therese.derrien22@gmail.com)

Vice-Président :

**Thierry DUPUIS**

Tél. : 06.71.52.80.39

✉ [tarzaspi@yahoo.fr](mailto:tarzaspi@yahoo.fr)

**Dominique PADOVANI**

Tél. : 06.20.58.53.63

✉ [dume\\_padovani@yahoo.f](mailto:dume_padovani@yahoo.f)

**Éric LECOMTE (OCT2)**

Tél. : 06.69.68.41.72

✉ [eric.sandje@gmail.com](mailto:eric.sandje@gmail.com)

**Éric SERENNE**

Tél. : 06.13.59.71.29

✉ [e.serenne@bbox.fr](mailto:e.serenne@bbox.fr)

**Philippe TOURNIER**

Tél. : 06.81.41.44.44

✉ [philippe.tournier07@icloud.com](mailto:philippe.tournier07@icloud.com)



# COMMISSION DES COURSES SUR PISTE

Président

**Thierry BOUIN**

Tél. : 06.10.44.46.80 - ✉ [thierry.bouin@me.com](mailto:thierry.bouin@me.com)

Vice-présidents

**Élodie PARADE et Régis DAVANZO**

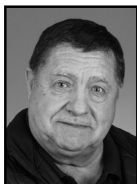
Coordinateur

**Lucas VERSTRAETE**

Tél. : 01.49.23.77.07

✉ [lverstraete@ffmoto.com](mailto:lverstraete@ffmoto.com)

✉ [ccp@ffmoto.com](mailto:ccp@ffmoto.com)



Jean-Noël BARES



Patrice CHAVERON



Régis DAVANZO



Christophe GORET



Élodie PARADE



Pauline STELLA



Vincent TOCHEPORT



Stéphane  
TRESARRIEU

**Jean-Noël BARES**

Tél. : 06.09.38.58.99

✉ [jnoel.bares@wanadoo.fr](mailto:jnoel.bares@wanadoo.fr)

**Patrice CHAVERON (OCT2)**

Tél. : 06.81.80.66.38

✉ [patricejoel.chaveron@sfr.fr](mailto:patricejoel.chaveron@sfr.fr)

Vice-Président :

**Régis DAVANZO**

Tél. : 06.82.45.52.38

✉ [regis.davanzo@wanadoo.fr](mailto:regis.davanzo@wanadoo.fr)

**Christophe GORET**

Tél. : 06.73.05.92.24

✉ [christoph.goret@sfr.fr](mailto:christoph.goret@sfr.fr)

Vice-Présidente :

**Élodie PARADE**

Tél. : 06.09.18.10.65

✉ [arolfo.elodie@wanadoo.fr](mailto:arolfo.elodie@wanadoo.fr)

**Pauline STELLA**

Tél. : 06.59.52.39.14

✉ [stellapauline35@yahoo.fr](mailto:stellapauline35@yahoo.fr)

**Vincent TOCHEPORT**

Tél. : 06.27.49.00.26

✉ [vincenttocheport@orange.fr](mailto:vincenttocheport@orange.fr)

**Stéphane TRESARRIEU**

Tél. : 06.11.07.10.07

✉ [stephane.tresarrieu@sfr.fr](mailto:stephane.tresarrieu@sfr.fr)

## COMMISSION MOTO-BALL

Président (ad interim)

**Claude SABOURIN**

Tél. : 06.07.05.10.24

✉ sabourinclaudev1v2@gmail.com

Vice-présidents

**Franck FERRIERE et Yvan GEORGE**

Coordinatrice

**Alexandra MARQUES**

Tél. : 01.49.23.77.57

✉ amarques@ffmoto.com

✉ motoball@ffmoto.com



Roger BLANC



Jean-Marie DETRES



Franck FERRIERE



Yvan GEORGE



Gérald MEYER

**Roger BLANC (OCT 2)**

Tél. : 06.80.02.97.91

✉ rogerblanc84210@gmail.com

**Jean-Marie DETRES**

Tél. : 06.67.99.65.53

✉ motofoot8462@hotmail.com

Vice-Président :

**Franck FERRIERE**

Tél. : 06.82.19.93.39

✉ franck.ferriere@wanadoo.fr

Vice-Président :

**Yvan GEORGE**

Tél. : 06.09.93.87.87

✉ george.yvan@gmail.com

**Gérald MEYER**

Tél. : 06.10.75.24.06

✉ gerald.meyer5@wanadoo.fr

**COMMISSION DES COURSES SUR SABLE**Président**Frédéric SCHOTS**

Tél. : 06.08.51.15.01

✉ [negoceauto@wanadoo.fr](mailto:negoceauto@wanadoo.fr)Coordinateur**Ylana BAILLON**

Tél. : 01.49.23.77.11

✉ [ybaillon@ffmoto.com](mailto:ybaillon@ffmoto.com)✉ [sable@ffmoto.com](mailto:sable@ffmoto.com)**Didier BOTTAZZINI****Carl LECOCQ****Pierre LETEVE****Serge TISON (OCT2)****Pascal VAN MULLEN****Didier BOTTAZZINI**

Tél. : 06 64 06 17 27

✉ [didierbottazzini@orange.fr](mailto:didierbottazzini@orange.fr)**Carl LECOCQ**

Tél. : 06 08 77 42 12

✉ [fmes.lecocq@orange.fr](mailto:fmes.lecocq@orange.fr)**Serge TISON (OCT2)**

Tél. : 06 83 82 03 62

✉ [smj.tison@wanadoo.fr](mailto:smj.tison@wanadoo.fr)**Pascal VAN MULLEN**

Tél. : 06 21 03 77 84

✉ [prpva0@hotmail.fr](mailto:prpva0@hotmail.fr)**Pierre LETEVE**

Tél. : 06 75 27 08 37

✉ [leteve.pierre@sfr.fr](mailto:leteve.pierre@sfr.fr)

## COMMISSION TOURISME

Président

**Jean-Christophe RÉGAL**

Tél. : 06.16.33.11.93

✉ regal.jean-christophe@neuf.fr

Coordinatrice

**Nathalie GIROU**

Tél. : 01.49.23.77.06

✉ ngirou@ffmoto.com

✉ tourisme@ffmoto.com



Alexiane AFONSO



Jean-Jacques  
BARON



Jean-Michel  
CHARPENTIER



Yvon DEGUIL



Pierre LAVRENTIEFF



Lionel MARAIS



Yves PRIMARD

**Alexiane AFONSO**

Tél. : 07.61.60.21.70

✉ alexianeafonso@gmail.com

**Jean-Jacques BARON**

Tél. : 06.73.19.62.18

✉ jean-jacques.baron@orange.fr

**Jean-Michel CHARPENTIER**

Tél. : 06.17.27.91.36

✉ jiheme2@yahoo.fr

**Yvon DEGUIL**

Tél. : 06.77.23.68.73

✉ yvon\_deguil@yahoo.fr

**Pierre LAVRENTIEFF**

Tél. : 06.15.40.66.38

✉ lavrentieffs7@gmail.com

**Lionel MARAIS**

Tél. : 06.10.94.42.54

✉ lionel.marais@orange.fr

**Yves PRIMARD**

Tél. : 06.51.73.64.16

✉ primardyves@free.fr

**COMITÉ DÉCOUVERTE DU MOTOCYCLISME****Caroline LAMBERT**

Tél. : 06.48.80.32.78

✉ vaninaetbaltou@gmail.com

Coordinatrice**Laetitia DENYS**

Tél. : 01.49.23.77.18

✉ ldenys@ffmoto.com

Justine GEISLERPascal KAUDERERAlexandre PELOISAmélie PIQUETChristian VAGLIO**Justine GEISLER**

Tél. : 06.20.94.37.16

✉ justine.geisler@gmail.com

**Pascal KAUDERER**

Tél. : 06.89.11.10.54

✉ pascal.kauderer@gmail.com

**Alexandre PELOIS**

Tél. : 06.76.29.07.56

✉ moto.sports.nature@orange.fr

**Amélie PIQUET**

Tél. : 07.85.96.73.97

✉ ameliepiq@gmail.com

**Christian VAGLIO**

Tél. : 06.75.69.03.57

✉ vaglio.c@orange.fr

## COLLÈGE TECHNIQUE

Président

**Paul HAENTZLER**

06 08 07 86 18 - ✉ haentzlerpaulffm@gmail.com

Vice-Président  
**Francis GUIER**

Vice-Président  
**Jacky GAILLARD**

Coordinateur

**Lucas VERSTRAETE**

Tél. : 01.49.23.77.07 - ✉ lverstraete@ffmoto.com



Jacky GAILLARD



Ingrid GIGAN



Franck DUPUIS



Francis GUIER



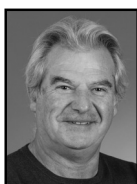
Stéphane LAUNAY



Michel SABOTIER



Eric LECOMTE



Patrice CHAVERON



ROGER BLANC



SERGE TISON

Vice-Président :

OCT Motocross

**Jacky GAILLARD**

Tél. : 03 60 29 93 50

✉ jackygaillard51@gmail.com

OCT Motocross

**Ingrid GIGAN**

Tél. : 07 63 05 44 10

✉ ingrid.gigan@bbox.fr

OCT Enduro

**Franck DUPUIS**

Tél. : 06 67 67 82 89

✉ franckyamaha49@gmail.com

Vice-Président :

OCT Vitesse

**Francis GUIER**

Tél. : 06 09 04 05 41

✉ guier.francis@gmail.com

OCT Vitesse

**Stéphane LAUNAY**

Tél. : 06 78 75 84 01

✉ steph-launay@orange.fr

OCT Trial

**Michel SABOTIER**

Tél. : 06 86 96 47 66

✉ michelsabotier@orange.fr

OCT Rallyes Routiers

**Eric LECOMTE**

Tél. : 06 69 68 41 72

✉ eric.sandjie@gmail.com

OCT Courses sur piste

**Patrice CHAVERON**

Tél. : 06 81 80 66 38

✉ patricejoel.chaveron@sfr.fr

OCT Motoball

**Roger BLANC**

Tél. : 06 80 02 97 91

✉ rogerblanc84210@gmail.com

OCT Courses sur Sable

**Serge TISON**

Tél. : 06 83 82 03 62

✉ smj.tison@wanadoo.fr

## COMITÉ MÉDICAL

Président  
**Dr Pierre ORTEGA**  
 Tél. : 06.60.08.35.62  
 ✉ pierre.ortega8@orange.fr

Coordinatrice  
**Nadine THER**  
 Tél. : 01.49.23.77.20  
 ✉ nther@ffmoto.com



**Dr Bernard CAMIN**



**Dr Nicolas CHEVREUIL**



**Dr Philippe GHESTEM**



**Dr Pierre HUNTZINGER**



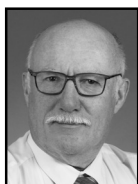
**Dr Alain LE GONIDEC**



**Aymerick LE NOHAÏC**



**DR Philippe MAGNE**



**Dr Lionel MULOT**



**MME DOMINIQUE POULAIN**



**Dr Fabien ROCATCHER**

**Dr Bernard CAMIN**  
 Tél. : 06.22.34.17.18  
 ✉ bernard.camin@wanadoo.fr

**Dr Nicolas CHEVREUIL**  
 Tél. : 06.60.02.71.50  
 ✉ nicolas.chevreuil@orange.fr

**Dr Philippe GHESTEM**  
 Tél. : 06.61.38.80.57  
 ✉ dr.ghestim@laposte.net

**Dr Pierre HUNTZINGER**  
 Tél. : 06.89.32.28.83  
 ✉ huntzingerpierremerc@gmail.com

**Dr Alain LE GONIDEC**  
 Tél. : 06.07.19.59.51  
 ✉ alain.le.gonidec2308@wanadoo.fr

**Aymerick LE NOHAÏC**  
 Tél. : 04.90.88.07.53  
 ✉ a.lenohaic@ifoga.fr

**Philippe MAGNE**  
 Tél. : 06.62.81.83.42  
 ✉ philippe.magne@live.fr

**Dr Lionel MULOT**  
 Tél. : 06.71.63.36.71  
 ✉ lionelmulot@wanadoo.fr

**Dominique POULAIN**  
 Tél. : 06.87.30.60.08  
 ✉ diet.poulain@gmail.com

**Dr Fabien ROCATCHER**  
 Tél. : 07.84.50.16.16  
 ✉ f.rocatcher@lemans.org

**Dr Dominique SAVELLI**  
 Tél. : 06.11.74.44.70  
 ✉ dsavelli@free.fr



**Dr Dominique SAVELLI**

## COMITÉ PROMOTION DE LA MOTO AU FÉMININ

### Présidente

**Evelyne BRETON**

Tél. : 06.30.63.93.96

✉ ev-breton@orange.fr

**Philippe BROUAL**

Tél. : 06.32.55.34.55

✉ centresdepilotagemxgo@gmail.com

### Coordinatrice

**Alexandra MARQUES**

Tél. : 01.49.23.77.57

✉ amarques@ffmoto.com

**Sonia MEYRAN**

Tél. : 06.21.03.68.86

✉ sonia.meyran@icloud.com

**Rosine BOURDET**

Tél. : 06.84.05.36.22

✉ rosine.bourdet@orange.fr

**Caroline SANTELLI**

Tél. : 07.78.63.65.00

✉ carolinesantelli@hotmail.com

## COMITÉ DE CHRONOMETRAGE

### Contact

**David BOURNISIE**

Tél. : 01.49.23.77.08

✉ dbournisien@ffmoto.com

## COMITÉ MOBILITÉ ET DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

La FFM n'est pas uniquement la Fédération du sport motocycliste. Comme à la F.I.M. et à la FIM Europe, la Fédération Française de Motocyclisme tient à être reconnue par les Pouvoirs Publics pour sa compétence dans tous domaines concernés par la pratique des deux roues à moteur (circulation, sécurité routière, réglementation).

Le C.M.S.R. doit également permettre à la F.F.M. d'accroître sa base et son audience dépassant le seul sport moto. Une des implications du C.M.S.R. : un débouché pour les brevetés de la F.F.M. au niveau du Brevet de Sécurité Routière. La F.F.M. est au service des motocyclistes et les représente au mieux de leurs intérêts.

### Président

**Bernard BOILLLOT**

Tél. : 06.08.98.91.53

✉ bernard.boillot4@orange.fr

**Thierry GAULTIER**

Tél. : 06.07.06.49.45

✉ thierrygaultier@free.fr

**Georges BAGOUSSE**

Tél. : 06.19.89.33.19

g.bagousse@gmail.com

**Jean LESCURE**

Tél. : 06.33.21.73.47

✉ lescure.jean@free.fr

**Alain BONHOMME**

Tél. : 06.75.61.48.46

✉ alain-abo@orange.fr

**Lionel ROUET**

Tél. : 06.08.92.93.37

✉ lionel.rouet@numericable.fr

## CELLULE DE PRÉVENTION DES VIOLENCES SEXUELLES

### Présidente

**Pascale RESCHKOT-JACQUOT**

Tél. : 06.30.33.92.78

✉ p.jacquot@motoball.fr

**Docteur Pierre ORTEGA**

✉ pierre.ortega8@orange.fr

**Stanislas DUBS** (Réfèrent FFM violences sexuelles) :

Tél. : 01.49.23.77.50

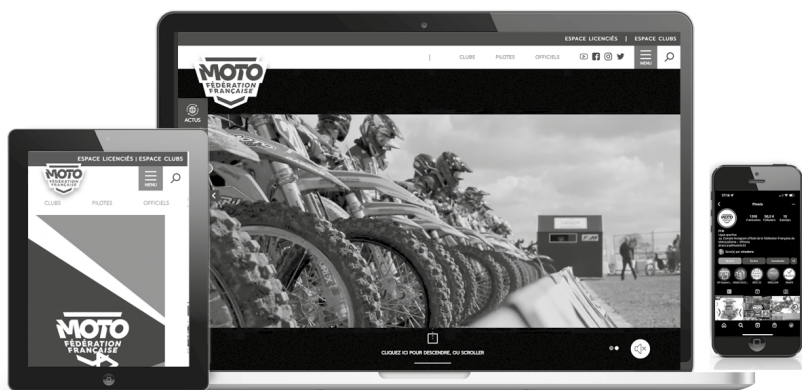
✉ violences@ffmoto.com

**Emeline BARDOU**

✉ emeline.bardou@gmail.com

**Mélissa BAYSSE**





Suivez-nous sur  
**LES RESEAUX SOCIAUX**

[www.ffmoto.org](http://www.ffmoto.org)



## COMITÉ DE FORMATION DES DIRIGEANTS & OFFICIELS

### Présidente

**Anne-Marie VILLA-VEGA**

Tél. : 06.22.65.90.94

✉ annie50.vv@gmail.com

**Michel BONNEAU**

(Rallyes Routiers)

Tél. : 06 75 49 66 36

✉ bonneau.michel@gmail.com

**Régis DAVANZO** (CCP)

Tél. : 06 82 45 52 38

✉ regis.davanzo@wanadoo.fr

**Patrick DAVID** (Enduro)

Tél. : 06 80 23 44 35

✉ patrick.david79@orange.fr

**Thomas GUERIN** (Vitesse)

Tél. : 06 13 01 47 57

✉ thomasguerin ffm@gmail.com

**Paul HAENTZLER** (Technique)

Tél. : 06 08 07 86 18

✉ haentzlerpaulFFM@gmail.com

**Fabienne LE GAD** (Motocross)

Tél. : 07 57 48 56 80

✉ fabienne.dreanlegad@gmail.com

**Christian PERNOT** (Trial)

Tél. : 06 07 34 90 58

✉ christian.pernot@orange.fr

**David THUY** (Motoball)

Tél. : 06 66 44 05 39

✉ thuy.david@orange.fr

Formateurs de formateurs :

**Jean-Luc GILARD**

Tél. : 06 86 40 17 11

✉ jean-luc.gilard@orange.fr

**Jean-Claude HUMEAU**

Tél. : 06 34 95 16 73

✉ humeau.jeanclaud@orange.fr

**Laurent POUPIN**

Tél. : 06 71 74 18 08

✉ laurent.poupin85@gmail.com

**Jean-Pierre SAUMAGNE**

Tél. : 06 76 88 62 77

✉ jpsaumagne@gmail.com

**Michel SOT**

Tél. : 06 11 42 82 60

✉ m.sot@orange.fr

**Patrick STADLER**

Tél. : 06 62 37 28 47

✉ patrickstadler@wanadoo.fr

**Serge VERNOIS**

Tél. : 06 12 06 71 39

✉ serge.vernois@gmail.com

## COMITÉ ENVIRONNEMENT ET DEVELOPPEMENT DURABLE

### Présidente

**Anne DENIS**

Tél. : 06.72.21.56.10

✉ andenis82@hotmail.fr

**Gilbert GONTIER**

Tél. : 06.87.12.89.38

✉ gilbert56@wanadoo.fr

**Chantal SOLNON**

Tél. : 06.83.62.95.77

✉ chantals9@hotmail.fr

**Georges BAGOUSSE**

Tél. : 06.19.89.33.19

✉ g.bagousse@gmail.com

**Nils MOULIN**

Tél. : 06.03.92.09.69

✉ nils.rallye.moto@free.fr

**Bruno STRILL**

Tél. : 06.22.28.67.86

✉ bruno.strill@orange.fr

## COMITÉ DES ARBITRES ET ENTRAÎNEURS

### **Collèges des Entraîneurs**

#### Président :

**Cyril BAYLE**

Tél : 06 89 25 50 28

✉ cybayle@wanadoo.fr

#### Représentante au Comité Directeur :

**Emeline BARDOU**

Tél : 06 88 07 26 56

✉ emeline.bardou@gmail.com

**David FRÉTIGNÉ**

Tél : 06 80 37 51 66

✉ davidfretigne@gmail.com

### **Collèges des Arbitres**

#### Représentant au Comité Directeur :

**Christophe COMAS**

Tél : 06 72 80 50 28

✉ comas.christophe21@gmail.com

**Claudine**

**GUERIN**

Tél : 06 50 12 42 64

✉ clau.guerin@yahoo.fr

**Myriam**

**MASCHIO-TRAVERSA**

Tél : 06 15 39 35 17

✉ maschio.m@orange.fr

## COMITÉ DES SPORTIFS DE HAUT-NIVEAU

**Antoine BASSET**

Tél : 06 03 95 14 14

✉ toniolinter@yahoo.fr

**Sylvain BIDART**

Tél : 06 86 95 26 44

✉ bidart.s@hotmail.fr

**Xavier BOOG**

Tél : 06 43 66 86 35

✉ xavierboog@hotmail.fr

**Freddy FORAY**

Tél : 06 23 23 04 46

✉ freddyforay@gmail.com

**COMITÉ FINANCIER**Président**Patrick COUTANT****Michel BONNEAU**

Tél. : 06.75.49.66.36

✉ bonneau.michel@gmail.com

**Christine SIMON**

Tél. : 06.82.30.73.53

✉ eric.simonch@wanadoo.fr

**Magali TAMON**

Tél. : 06.80.92.88.20

✉ magali.compta13@gmail.com

**TRIBUNAL NATIONAL DE DISCIPLINE ET D'ARBITRAGE**Président**Didier GORY****Jacques ARNAL**

Tél : 06 08 65 02 75

✉ arnaljacques@wanadoo.fr

**Alain BONHOMME**

Tél : 06 75 61 48 46

✉ alain-abo@orange.fr

**Paul CASENAVE**

Tél : 06 24 75 87 19

✉ paulcasenave.avocat@gmail.com

**Pierre-Jean DONNAY**

Tél : 07 69 08 36 53

✉ pjdonnay@gmail.com

**Laura GIRARDOT**

Tel : 07 50 41 47 62

✉ laura-girardot@outlook.fr

**Michel GRAVE**

Tél : 01 53 43 15 34

✉ m.grave@mgr-avocat.com

**Marie-Laure OUDIN**

Tél : 06 35 29 23 31

✉ marie-laure.oudin@orange.fr

**Yves PRADEAU**

Tél : 06 73 69 17 08

✉ y.pradeau@orange.fr

**Jean-Michel PROUST**

Tél : 06 11 84 39 89

✉ jeanmichel.proust@gmail.com

**COUR D'APPEL NATIONALE**Président**Olivier JACQUES**

✉ jacquesolivier@outlook.com

**Jacques ARNAL**

Tél : 06 08 65 02 75

✉ arnaljacques@wanadoo.fr

**Paul CASENAVE**

Tél : 06 24 75 87 19

✉ paulcasenave.avocat@gmail.com

**Andéol LEYNAUD**

Tél : 04 73 42 37 30

✉ aleynaud@vignancour-avocats.com

**Claude MAYA TORRICO**

Tél : 06 41 66 21 20

✉ cmayatorrico@gmail.com

**Nils MOULIN**

Tél : 06 03 92 09 69

✉ nils.rallye.moto@free.fr

**Tania PETRESCO****Jean-Michel PROUST**

Tél : 06 11 84 39 89

✉ jeanmichel.proust@gmail.com

**Noël RENOUARD**

Tél : 06 15 10 02 93

✉ renouel.no@free.fr

**COMITÉ D'ETHIQUE ET DE DÉONTOLOGIE**Adresse de correspondance :

juridique@ffmoto.com

Président**Jean-Marc DESNUES**Membres**Didier GORY, Olivier JACQUES**

**VITESSE**



**RESPONSABLE DE LA FILIÈRE**

**Alain BRONEC**

Tél. : 04 66 24 44 06

contact@cipmoto.com



Entraîneur Equipe de France Espoir :

**Alan TECHER**

Tél. : 06 33 75 70 25

alan.techer@hotmail.com

**TRIAL**



**RESPONSABLE DE LA FILIÈRE**

Entraîneur Equipe de France Espoir

Mondial Europe et Féminine :

**Benoît DAGNICOURT**

Tél. : 07 77 05 38 28

dagnicourt.benoit@gmail.com



Entraîneur Equipe de France

Espoir Europe et Féminine :

**Christophe BRUAND**

Tél. : 06.77.07.08.75

christophe.bruand098@orange.fr

**ENDURO**



**RESPONSABLE DE LA FILIÈRE**

Entraîneur Equipe

de France Espoir Mondial :

**Pierre-Marie CASTELLA**

Tél. 06 08 64 03 76

pm.castella@gmail.com



Entraîneur Equipe

de France Espoir Europe :

**Olivier AIGOIN**

Tél. 06 58 66 35 27

aigo.in.olivier@hotmail.fr

**COURSES SUR PISTE**



**RESPONSABLE**

**Laurent SAMBARREY**

Tél. 06 86 94 26 22

sambarreylaurent@orange.fr

MOTOCROSS



**RESPONSABLE DE LA FILIÈRE**

Entraîneur des Equipes de France  
Espoir 125cc et 250cc :

**Lucas BECHIS**

Tél. : 06 83 10 09 40  
lucas\_bechis@orange.fr



Entraîneur Equipe de France  
Espoir 85cc et Equipe de  
France Espoir Side-car :

**Freddy BLANC**

Tél. : 06 70 16 98 77  
freddyblanc259@gmail.com



Entraîneur Equipe de France  
Espoir de Supermotard :

**Sébastien BONNAL**

Tél. 06 09 06 34 36  
sebastienbonnal@aol.com

MOTOBALL



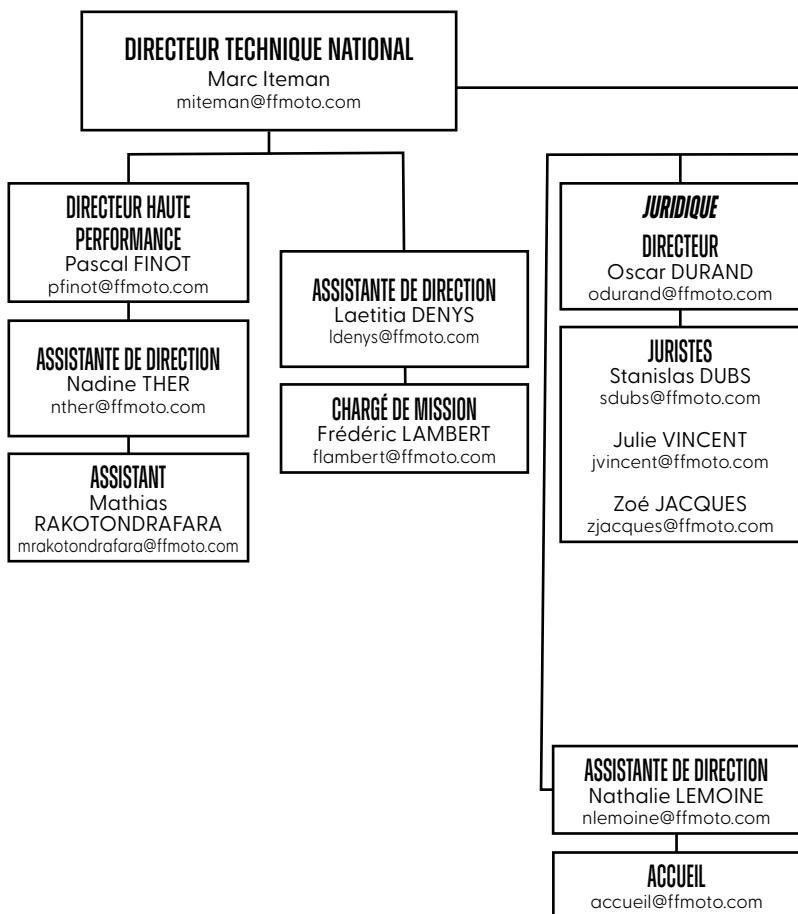
**RESPONSABLE**

**Olivier BONGEOT**

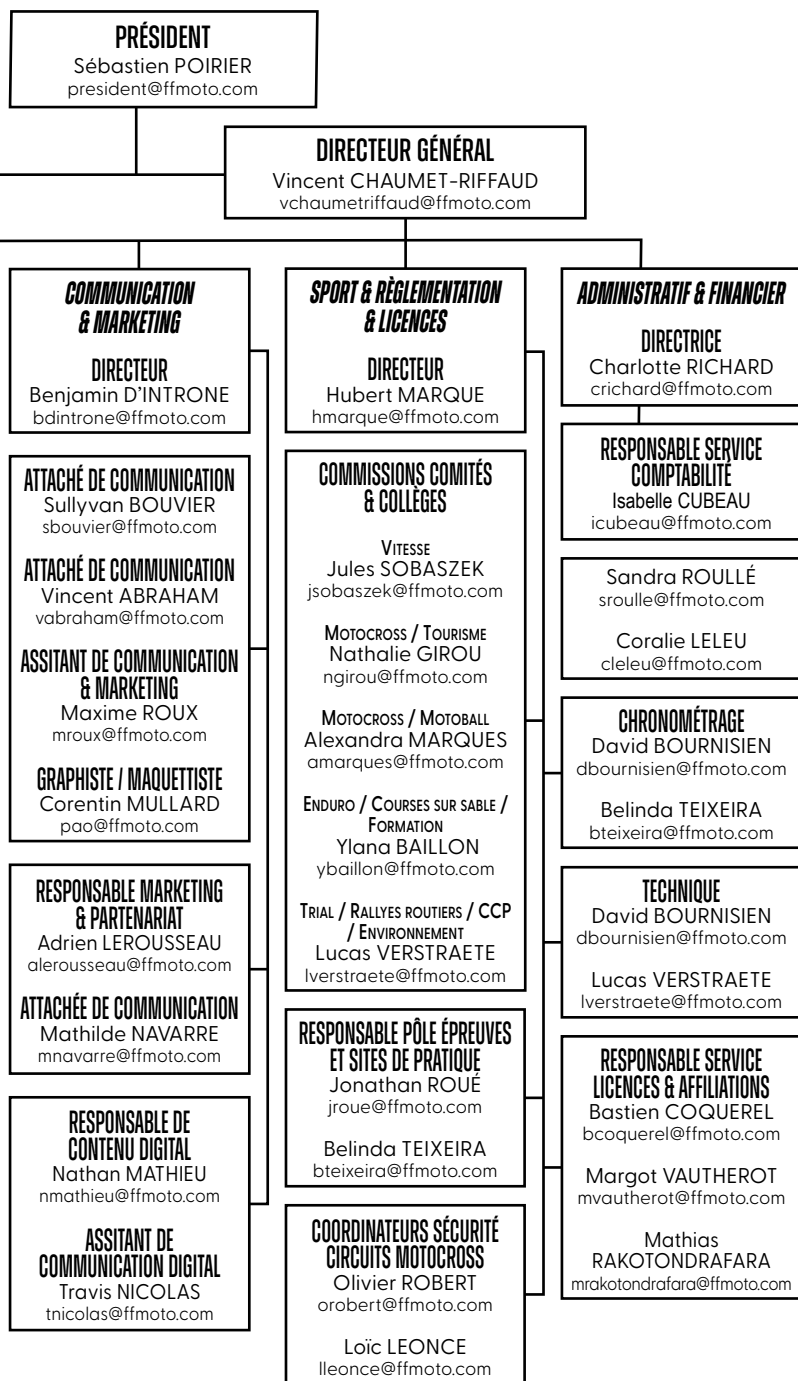
Tél. : 06.70.30.30.88  
olivierbongeot@gmail.com



## ORGANIGRAMME DU PERSONNEL DE LA FFM



**FÉDÉRATION  
FRANÇAISE**



## **CODE SPORTIF NATIONAL DE LA FEDERATION FRANCAISE DE MOTOCYCLISME**

*Texte adopté par le Comité Directeur du 19 juin 2023*

### **PREAMBULE**

#### **FONDEMENTS DES REGLES TECHNIQUES ET DE SECURITE**

Conformément aux articles L.131-16 et R.331-19 du Code du sport, la Fédération Française de Motocyclisme a notamment reçu délégation du Ministre chargé des Sports pour édicter les règles techniques et de sécurité propres aux activités motocyclistes.

#### **PORTEE DES REGLES TECHNIQUES ET DE SECURITE**

Conformément aux articles L.131-16 et R.331-19 du Code du sport, tout organisateur de manifestations motocyclistes (associations affiliées ou non à une fédération délégataire ou agréée ainsi que toute personne physique ou morale) doit respecter les règles techniques et de sécurité édictées par la fédération délégataire.

#### **LE CODE SPORTIF NATIONAL F.F.M**

La réglementation édictée par la Fédération Française de Motocyclisme précise et complète en tant que de besoin les dispositions légales et réglementaires prévues par les textes définissant l'organisation des compétitions et manifestations sportives avec engins à moteurs, ainsi que les règles techniques et de sécurité et s'applique à l'ensemble des activités organisées sous l'égide de la F.F.M.

## **CHAPITRE 1 : DEFINITIONS**

### **TITRE 1 : MOTOCYCLES**

#### **ARTICLE 1.1.0.1 : DÉFINITION DES MOTOCYCLES**

Véhicule à deux, trois ou quatre roues, ou chenille(s) et patin(s) sur la neige, sur lequel le conducteur s'installe à califourchon ou debout, propulsé ou assisté par un moteur et dirigé à l'aide d'un guidon.

Les motocycles sont divisés en catégories et ces catégories en groupes :

#### **ARTICLE 1.1.0.2 : CATÉGORIE I**

La catégorie I correspond aux motocycles propulsés ou assistés par l'action d'une roue en contact avec le sol.

- **Groupe A** : Motocycles solos : Véhicules à deux roues ne laissant qu'une trace sur le sol.
- **Groupe B** : Véhicules à trois roues.

#### **ARTICLE 1.1.0.3 : CATÉGORIE II**

Véhicules spéciaux propulsés par l'action d'une ou de plusieurs roues en contact avec le sol mais qui ne remplissent pas les conditions de la Catégorie I.

- **Groupe D** : Motocycles spéciaux à trois roues, deux roues motrices (concerne uniquement la discipline Rallye Routier).
- **Groupe E** : Scooters de neige

Les scooters de neige sont des véhicules qui se déplacent sur une ou plusieurs chenilles (bandes d'entraînement). Ils sont guidés par des skis généralement placés sur le devant ou le côté du véhicule et qui peuvent être fixés soit de façon temporaire ou permanente.

Il existe plusieurs genres de scooters de neige :

- scooter de neige équipé de deux chenilles avec un ou deux skis de direction devant le véhicule.
- scooter de neige équipé d'une chenille avec un ou deux skis de direction devant le véhicule.
- scooter de neige équipé d'une chenille et de skis.

Pour des raisons de sécurité, aucun pare-brise en plastique ou en matériau similaire ne sera utilisé.

- **Groupe G** : Quad

Véhicules tout terrain à quatre pneus, ayant une roue à chaque extrémité diagonale, consistant en une unité intégrale complète avec une place pour un pilote assis à califourchon dirigés uniquement par un guidon.

- **Groupe J** : Véhicules à propulsion électrique

La FFM se réserve le droit d'autoriser la participation de machines électriques dans toutes les épreuves de championnats de France, quelle que soit la discipline et/ou la spécialité concernée, dès lors que leur participation lui semble respecter l'équité sportive devant présider à la bonne tenue de ses manifestations.

## **TITRE II : ACTIVITÉS ET LIEUX DE PRATIQUES**

#### **ARTICLE 1.2.0.1 : PRINCIPE**

La F.F.M. répertorie les différentes pratiques motocyclistes, en fonction de leurs caractéristiques techniques et des modalités de pratique, par disciplines et pour chaque discipline par spécialités.

Pour chaque spécialité actuellement reconnue par la F.F.M. des règles techniques et de sécurité complémentaires aux présentes règles sont définies.



**ARTICLE 1.2.0.2 : LES DISCIPLINES DU SPORT MOTOCYCLISTE**

Sept disciplines sportives sont reconnues par la F.F.M. : MOTOCROSS, VITESSE, ENDURO, TRIAL, COURSES SUR PISTE, RALLYE ROUTIER et MOTO-BALL.

Une discipline « Loisirs » est reconnue par la FFM : TOURISME

**ARTICLE 1.2.0.3 : LES SPÉCIALITÉS DE CHAQUE DISCIPLINE DU SPORT MOTOCYCLISTE**

Les spécialités de chaque discipline du sport motocycliste :

**MOTOCROSS** : MOTOCROSS/QUAD/SIDE-CAR, SUPERCROSS, SUPERMOTARD, COURSE-SUR-PRAIRIE, MONTEE IMPOSSIBLE, CONCOURS DE SAUTS, COURSE-DE-COTE TOUT-TERRAIN.

**VITESSE** : VITESSE CIRCUIT, ENDURANCE, DRAGSTER, COURSE-DE-COTE, -25cv VITESSE et ENDURANCE CIRCUIT

**ENDURO** : ENDURO, SUPERENDURO, ENDURANCE TOUT-TERRAIN, RALLYE-TOUT-TERRAIN, COURSES-SUR-SABLE, CROSS-COUNTRY, BAJA, SPRINT TOUTTERRAIN.

**TRIAL** : TRIAL, TRIAL INDOOR

**RALLYES** : RALLYE ROUTIER

**MOTO-BALL** : MOTO-BALL

**COURSES SUR PISTE** : GRASS-TRACK, SPEEDWAY, LONG-TRACK, FLAT-TRACK, COURSES-SUR-GLACE, COURSES-SUR-TERRAINE.

**ARTICLE 1.2.0.4 : LES DISCIPLINES ET LES SPÉCIALITÉS NON-RÉPERTORIÉES**

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

**ARTICLE 1.2.0.5 : MANIFESTATION**

Regroupement de véhicules terrestres à moteur et d'un ou de plusieurs pilotes ou pratiquants visant à présenter, de façon organisée pour le spectateur un sport mécanique sous ses différentes formes.

**SECTION 1 : ACTIVITES COMPETITIVES****ARTICLE 1.2.1.0 : LA COMPÉTITION**

Toute épreuve organisée dans le cadre d'une manifestation dont l'objectif est l'obtention des meilleurs résultats possibles.

**ARTICLE 1.2.1.1 : LA COURSE**

La course est une compétition où la vitesse constitue le seul facteur de classement.

**ARTICLE 1.2.1.2 : LE CONCOURS**

Le concours est une compétition au cours de laquelle le ou les concurrents s'efforcent d'obtenir le meilleur résultat possible où la vitesse ne constitue pas le facteur exclusif de classement.

**ARTICLE 1.2.1.3 : GYMKHANA**

Un gymkhana est une épreuve à motocyclette qui consiste à imposer aux concurrents l'accomplissement d'un parcours d'adresse et de rapidité. Toute liberté est laissée à l'imagination des organisateurs (exemple : Slalom parallèle).

**ARTICLE 1.2.1.4 : RECORD**

Un record est une performance inégalée obtenue dans des conditions déterminées par un règlement défini par la FFM.

Les records peuvent être nationaux ou mondiaux. Les records mondiaux ne seront reconnus que s'ils ont été établis dans les conditions fixées par la FIM. Les records nationaux ne seront reconnus que s'ils ont été établis dans les conditions fixées par la FFM.

Le record du tour est le temps du tour le plus rapide accompli sur le circuit depuis sa création ou la dernière modification du tracé dans le cadre d'une manifestation ou d'une séance d'essais inscrite au calendrier de la FFM. Ce temps doit être relevé par des chronomètres habilités par la FFM.

**ARTICLE 1.2.1.5 : MATCH**

Compétition par équipes motocyclistes dans laquelle les joueurs manœuvrent un ballon.

**ARTICLE 1.2.1.6 : L'ÉPREUVE**

Dans le cadre ou non d'une manifestation, on entend par épreuve toute course ou concours dont l'objectif est l'obtention du meilleur résultat possible et donnant lieu à un classement entre les participants.

**SECTION 2 : ACTIVITÉS ÉDUCATIVES****ARTICLE 1.2.2.1 : PRATIQUE ÉDUCATIVE**

La pratique éducative vise à l'apprentissage de la maîtrise d'un engin motorisé et à l'éducation à la sécurité routière.

## **ARTICLE 1.2.2.2 : ARTICLE RÉSERVÉ**

### **SECTION 3 : AUTRES ACTIVITÉS**

#### **ARTICLE 1.2.3.1 : ESSAIS OU ENTRAÎNEMENTS**

Préparation ou test préalable ou non à une compétition destinée à évaluer ou améliorer les performances du conducteur ou du véhicule.

Ces séances d'entraînement ne peuvent donner lieu à aucun classement.

#### **ARTICLE 1.2.3.2 : DÉMONSTRATION**

Toute manifestation ayant pour objet la présentation, en mouvement, des capacités de vitesse ou de maniabilité de véhicules terrestres à moteur, sans qu'elle constitue un entraînement ou une compétition.

#### **ARTICLE 1.2.3.3 : CONCENTRATION**

Un rassemblement comportant la participation de véhicules terrestres à moteur, qui se déroulent sur la voie publique dans le respect du Code de la Route, qui imposent aux participants un ou plusieurs points de rassemblement ou de passage et qui est dépourvu de tout classement.

### **SECTION 4 : LIEUX DE PRATIQUE**

#### **ARTICLE 1.2.4.1 : CIRCUIT**

Un circuit est un itinéraire fermé qui peut être parcouru plusieurs fois sans le quitter.

Il ne peut emprunter que des voies fermées, de manière permanente ou temporaire, à la circulation publique.

Son tracé est délimité par des bordures, des talus ou bandes de rives ou par tout autre moyen.

Son revêtement peut être de différentes natures, telles qu'asphalte, béton, terre naturelle ou traitée, herbe, piste cendrée, glace. Un même circuit peut comporter plusieurs natures de revêtement.

#### **ARTICLE 1.2.4.2 : PARCOURS**

Un itinéraire non fermé, allant d'un point de départ à un point d'arrivée distinct, empruntant des voies non ouvertes ou temporairement fermées à la circulation publique et sur lequel le départ est donné individuellement aux concurrents ;

Dragster et runs : ces disciplines se déroulent sur des pistes sur lesquelles les départs peuvent être donnés selon les cas, individuellement ou deux par deux.

#### **ARTICLE 1.2.4.3 : TERRAIN**

Espace d'évolution non ouvert à la circulation publique sur lequel il n'existe pas de parcours défini et où sont pratiquées des disciplines pour lesquelles le chronométrage ne constitue qu'un élément accessoire du classement, telles que trial ou franchissement ;

#### **ARTICLE 1.2.4.4 : PARCOURS DE LIAISON**

Itinéraire non fermé, allant d'un point de départ à un point d'arrivée distinct, empruntant des voies ouvertes à la circulation publique sur lesquelles les participants doivent respecter le code de la route.

## **TITRE III : PARTICIPANTS ET OFFICIELS**

### **SECTION 1 : PARTICIPANTS**

#### **ARTICLE 1.3.1.1 : LES PARTICIPANTS**

Les participants à une activité motocycliste sont les personnes ayant un rôle actif dans la direction et la conduite du motocycle. Ils sont communément dénommés : Coureur / Pilote / Joueur / Concurrent ou Passager.

Il convient également d'intégrer dans le cadre des matches de moto-ball les gardiens de buts et pour la discipline trial, les suiveurs.

### **SECTION 2 : OFFICIELS**

#### **ARTICLE 1.3.2.1 : LES OFFICIELS**

Les officiels sont chargés de veiller à l'application des différentes réglementations sportives afin notamment d'assurer la sécurité des pilotes ainsi que la conformité des motocycles au règlement technique.

Toute personne exerçant une fonction officielle doit avoir conformément à l'instruction ministérielle n°06-173 JS du 19 octobre 2006 suivi une formation reconnaissant son aptitude à cette fonction.

Ils se répartissent en deux principales familles :

- Les officiels d'exécution, qui ont un pouvoir de décision ayant une incidence immédiate et directe sur le déroulement d'une compétition.
- Les officiels de contrôle, qui doivent s'assurer, dans leur champ de compétence respective, de la bonne application des règlements propres à la manifestation.

#### **ARTICLE 1.3.2.2 : LISTE DES OFFICIELS D'EXÉCUTION**

##### **a. Directeur de course**

Le directeur de course est investi de tous les pouvoirs concernant l'aspect sportif d'une compétition. Il n'est pas responsable de l'environnement ni de l'organisation générale de la manifestation. Son autorité s'étend à la piste ou au parcours ainsi qu'aux zones et parcs ayant un caractère sportif.

Il peut être aidé dans sa tâche par d'autres officiels qualifiés sur lesquels il a autorité.

**b. Arbitre**

Il est responsable sur certaines épreuves du déroulement de l'épreuve et du respect des règlements sportifs. Il siège au Jury avec le Directeur de Course et le délégué.

**c. Commissaire de piste**

L'ensemble des commissaires de piste assurent une surveillance constante des pilotes en tous points du circuit. Ils ont également un rôle de prévention et d'information. Cette mission peut être assurée par un officiel ayant la qualification de directeur de course ou commissaire sportif.

**d. Commissaire de route**

Il a les mêmes prérogatives qu'un commissaire de piste et dans les disciplines Rallye et Enduro, il enregistre le passage de tous les participants au poste de contrôle dont il a la charge.

**e. Commissaire de stand**

Il a les mêmes prérogatives qu'un commissaire de piste mais contrôle les arrêts aux stands des participants dans le cadre des interventions sur les motos, des ravitaillements, des changements de pilote, etc...

**f. Commissaire de zone**

Il a les mêmes prérogatives qu'un commissaire de piste mais n'officialise que dans le cadre de manifestation de trial, il note le passage de chaque concurrent suivant un barème établi.

**ARTICLE 1.3.2.3 : LISTE DES OFFICIELS DE CONTRÔLE****a. Commissaire sportif**

Le commissaire sportif siège au jury et n'a aucune tâche exécutive. Cette mission peut être assurée par un officiel ayant la qualification de directeur de course.

**b. Commissaire technique**

Le commissaire technique est qualifié pour la vérification des machines et des équipements pendant toute la durée de la manifestation.

**c. Chronométrateur**

Le chronométrateur assure la prise de temps et les classements des participants lors d'une compétition.

## **CHAPITRE 2 : LES MODALITÉS DE PRATIQUE**

### **TITRE I : REGLES COMMUNES AUX DISCIPLINES**

#### **ARTICLE 2.1.0 : PROCÉDURES ADMINISTRATIVES RELATIVES À L'ORGANISATION DE MANIFESTATIONS ET CONCENTRATIONS – HOMOLOGATION ADMINISTRATIVE DES CIRCUITS – AGRÉMENT FÉDÉRAL DES TERRAINS ET PARCOURS**

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

- Tout circuit permanent sur lequel se déroulent des activités motocyclistes doit faire l'objet d'une homologation préalable. La commission administrative d'homologation est soit la Commission Nationale d'Examen des Circuits de Vitesse (C.N.E.C.V.) lorsque la vitesse des véhicules peut dépasser 200 km/h en un point quelconque du circuit, soit la Commission Départementale de la Sécurité Routière (C.D.S.R.) dans les autres cas.
- Lorsque la manifestation se déroule sur un circuit permanent homologué, l'organisateur devra effectuer une déclaration auprès de la Préfecture et la réception du récépissé de déclaration délivré par cette dernière vaudra autorisation d'organiser la manifestation ;
- Lorsque la manifestation se déroule sur un circuit non permanent, un parcours ou un terrain elle est soumise à autorisation préfectorale ;
- Sont également soumises à autorisation les manifestations qui se déroulent sur un circuit homologué mais dans une discipline différente de celle prévue par l'homologation.

Un éducateur sportif qualifié en charge d'une séance éducative ou d'un entraînement peut agréer le temps de sa présence, dans le respect des règles techniques et de sécurité applicables, un site de pratique pour la durée de l'activité.

**ARTICLE 2.1.1 : ORGANISATEURS RECONNUS PAR LA F.F.M.**

Sont seuls reconnus par la F.F.M. comme organisateurs :

1° les Ligues Motocyclistes Régionales ou les Comités Motocyclistes Départementaux.

2° Les groupements sportifs et les clubs de tourisme affiliés à la Fédération.

Seules les personnes morales affiliées sont autorisées à organiser des épreuves motocyclistes sous l'égide de la FFM. Aucun autre organisme que ceux précités (tels que Syndicat d'Initiative, Comité des Fêtes, Société ou Club non affilié, simple particulier, etc...) ne sont reconnus, quand bien même ils participeraient à l'organisation d'une manifestation de motocyclisme organisée sous l'égide de la FFM. Le groupement sportif et le club de tourisme affiliés restent les seuls et uniques responsables de l'organisation vis-à-vis de la F.F.M. Les clubs de tourisme ne peuvent organiser que des manifestations de tourisme.

**ARTICLE 2.1.2 : INSCRIPTION DES ÉPREUVES AU CALENDRIER DE LA F.F.M.**

Les demandes d'inscription d'épreuves au calendrier de la F.F.M. doivent être visées par la ligue du club organisateur et, le cas échéant, la ligue du lieu de l'épreuve.

Dans le cas d'épreuve regroupant plusieurs spécialités ou capacités, l'inscription doit se faire dans la spécialité où la capacité dont le montant d'inscription est le plus élevé.

Les épreuves doivent être inscrites au plus tard 2 mois avant la date prévue de la manifestation, passé ce délai une pénalité financière définie par le Comité Directeur pourra être appliquée. Un dossier d'inscription d'une épreuve reçu moins de 30 jours avant l'évènement pourra ne pas être traité.

#### **ARTICLE 2.1.3 : PRIORITÉ DE DATE – INSCRIPTION EN DÉBUT D'ANNÉE**

Est considérée comme inscrite en début d'année toute épreuve dont la demande d'inscription au calendrier est reçue par les services fédéraux au plus tard le 15 décembre.

Lors de l'inscription de ces épreuves, une priorité de date pourra être donnée aux seules épreuves comptant pour un Championnat, Coupes, Prix, Trophée FIM, FIM Europe ou FFM, toutes disciplines confondues.

Tout organisateur souhaitant proposer une course de Sidecar cross ou de Quad cross le même week-end ou jour férié qu'une manche du championnat de France de ces spécialités doit préalablement obtenir l'accord du club organisateur.

Pour des raisons liées à la bonne gestion du calendrier national et international, la FFM se réserve le droit de modifier la date d'une épreuve.

#### **ARTICLE 2.1.4 : INSCRIPTIONS EN COURS D'ANNÉE, REPORTS DE DATE, MODIFICATION DE LA CAPACITÉ OU CHANGEMENT DE LIEU, SPÉCIALITÉS PROTÉGÉES**

Toute demande de modification d'une épreuve après le 15 décembre, qu'il s'agisse de sa date, de son lieu ou de sa capacité doit faire l'objet d'une information auprès de la Ligue du club organisateur, et, le cas échéant, de la ligue du lieu de l'épreuve avant d'être transmise à la FFM. En cas de modification de la date d'une épreuve, la priorité de date est toujours donnée aux épreuves de Championnat FIM, FIM EUROPE ou FFM, toutes disciplines confondues, et quels que soient les autres types d'épreuves.

Pour les épreuves hors championnat l'accord des clubs ayant préalablement inscrit une épreuve qui se déroulera à la même date ce dans un rayon de 100 km pour une manifestation Internationale et Union Européenne et 50 km pour une manifestation Nationale, doit être obtenu.

Pour les épreuves de Courses mixtes, Montée Impossible, Dragsters, Courses sur piste et Trial Indoor, l'autorisation écrite de tous les clubs ayant déjà inscrit une épreuve dans la même spécialité et à la même date doit être jointe à la demande.

#### **ARTICLE 2.1.5 : MANIFESTATION AJOURNÉE OU SUPPRIMÉE**

Tout évènement (course, épreuves, records, gymkhana...) prévu dans le cadre d'une manifestation sportive ne peut être supprimé pendant son déroulement que par décision du Jury et cela pour raisons de force majeure ou de sécurité.

La suppression ou l'ajournement d'une manifestation sportive, sauf cas de force majeure ou pour des raisons liées à la sécurité, doit être annoncé aux concurrents le plus tôt possible et ce avant la date prévue pour le contrôle administratif.

Les demandes doivent être visées par la ligue du club organisateur pour déclencher le remboursement des sommes encaissées au titre du droit de calendrier.

Pour les épreuves inscrites dans les délais, la totalité des sommes encaissées au titre du droit de calendrier seront remboursées.

#### **ARTICLE 2.1.6 : CAPACITÉ DES MANIFESTATIONS SPORTIVES**

Les manifestations sportives sont classées dans les catégories indiquées ci-après suivant leur importance :

##### **Championnat, Coupe et Prix FIM ou FIM EUROPE - Capacité Internationale - Zone Union Européenne ou Nationale.**

L'inscription est faite au calendrier suivant la catégorie la plus élevée mais à l'intérieur d'une manifestation certaines compétitions peuvent être d'une capacité moindre, c'est-à-dire qu'il peut être organisé des courses ou épreuves nationales, au cours d'une manifestation inscrite au calendrier international.

**Manifestations de Championnat, Coupe ou prix FIM ou FIM EUROPE :** Les épreuves de Championnat du Monde, championnats d'Europe, Prix FIM, Coupe du Monde, Coupe d'Europe, attribuées par la F.I.M. ou FIM EUROPE sont réservées aux pilotes détenteurs d'une licence Championnat FIM ou FIM EUROPE pour les disciplines concernées.

L'appellation Grand Prix, est en principe, réservée aux épreuves de championnat du Monde attribuées par la F.I.M. et ne peut être utilisée qu'avec l'autorisation de la Fédération.

**Epreuve Internationale :** Les manifestations internationales sont ouvertes aux participants détenteurs d'une licence Championnats FIM ou internationale de la discipline et aux coureurs détenteurs d'une licence nationale émise par la FFM.

Les participants étrangers, non licenciés à la FFM, doivent être détenteurs d'une autorisation de sortie de leur fédération en plus de leur licence internationale.

**Epreuve Union Européenne :** Les manifestations de l'union Européenne sont ouvertes aux participants étrangers détenteurs d'une licence d'une Fédération reconnue par la FIM EUROPE accompagnée obligatoirement d'une autorisation de sortie de leur Fédération.

Elles sont ouvertes également aux coureurs détenteurs d'une licence internationale ou nationale émise par la FFM.

**Epreuve Nationale :** Les manifestations nationales sont ouvertes aux participants détenteurs d'une licence nationale et aux titulaires d'une licence internationale ou de l'Union Européenne délivrée par la FFM.

#### **ARTICLE 2.1.7 : MANIFESTATIONS INTERDITES**

Sont interdites toutes les manifestations sportives qui ne seront pas organisées suivant le Code Sportif National et ses annexes. Les organisateurs, les officiels, et toutes les personnes licenciées à la F.F.M. ayant participé ou ayant eu un rôle dans l'organisation de ces manifestations sportives pourront être sanctionnés.

#### **ARTICLE 2.1.8 : ATTRIBUTION DES TITRES**

Dans chaque spécialité de chacune des disciplines, seule la F.F.M. a le droit d'organiser des compétitions à l'issue desquelles sont délivrés des titres internationaux, nationaux, régionaux ou départementaux conformément aux dispositions du Code du Sport.

Sauf décision contraire du Comité Directeur, un titre de Champion de France ne peut être délivré dans une catégorie que si au moins 5 pilotes figurent au classement final.

#### **ARTICLE 2.1.9 : CERTIFICAT MÉDICAL**

Conformément à l'article L.231-2 du Code du Sport, la présentation d'une attestation de la délivrance d'un certificat médical de non contre-indication à la pratique du motocyclisme en compétition, datant de moins d'un an, est obligatoire.

De plus, et en application de l'article L.231-2-3 du Code du Sport, la délivrance d'une première licence sportive est conditionnée à la réalisation d'un examen spécifique à la pratique du sport motocycliste qui donne lieu à un certificat médical attestant l'absence de contre-indication à la pratique des activités moto.

En outre, le Directeur de Course ou le Président du Jury peuvent à tout moment demander qu'un pilote subisse un examen médical par le médecin de l'épreuve. Le pilote ne peut se soustraire à cet examen sous peine de disqualification.

#### **ARTICLE 2.1.10 : PERMIS DE CONDUIRE**

La présentation d'un permis de conduire moto correspondant à la cylindrée de la moto pilotée est obligatoire pour toute activité sportive se déroulant en tout ou partie sur une voie ouverte à la circulation publique sous réserve des dispositions spécifiques pour les activités éducatives.

#### **ARTICLE 2.1.11 : CERTIFICAT D'APTITUDE AU SPORT MOTOCYCLISTE (C.A.S.M.)**

Par extension de l'article R.221-16 et suivants du code de la route ou en application de l'article L 131-16 du code du sport, le C.A.S.M. est obligatoire, à partir de 12 ans, pour l'obtention d'une nouvelle licence compétition annuelle. L'organisation et le passage du C.A.S.M. relève de l'unique compétence de la F.F.M.

#### **ARTICLE 2.1.12 : AGES DE PARTICIPATION ET DURÉE DE PRATIQUE**

La FFM est seule compétente dans le cadre de ses règles techniques et de sécurité pour définir les âges de pratique et la durée de pratique de chaque discipline.

#### **ARTICLE 2.1.13 : ACTIVITÉS ÉDUCATIVES**

Les pratiques éducatives motos sont autorisées à partir de 3 ans dans le respect des dispositions prises par l'instance en charge des activités éducatives et des règles techniques et de sécurité « Activités Educatives ».

#### **ARTICLE 2.1.14 : ACTIVITÉS INTERDITES**

Il est interdit de faire participer simultanément, en compétition, des motocycles solos avec des véhicules à trois ou quatre roues, sauf pour les épreuves de Rallyes Tout-Terrain et Bajas.

En entraînement, les règles applicables sont définies dans les Règles Techniques et de Sécurité propres à chaque discipline.

#### **ARTICLE 2.1.15 : DISPOSITIONS PARTICULIÈRES RELATIVES AUX PARIS SPORTIFS**

##### **2.1.15.1 – Interdictions relatives aux paris sportifs**

Les licenciés et les associations affiliées, y compris les membres et adhérents de celles-ci, ne peuvent engager à titre personnel directement ou par personne interposée de mises sur des paris reposant sur une compétition ou une manifestation sportive, organisée ou autorisée par la fédération, dès lors qu'ils y sont intéressés directement ou indirectement, notamment du fait de leur participation ou d'un lien de quelque nature qu'il soit avec cette compétition ou manifestation sportive.

Cette interdiction porte sur les compétitions et manifestations sportives, organisées ou autorisées par la fédération, ainsi que sur leurs composantes et notamment « un classement, un match, une phase de jeux, et/ou une épreuve ».

##### **Il est interdit aux acteurs des compétitions sportives :**

- de réaliser des prestations de pronostics sportifs sur ces compétitions lorsque ces acteurs de la compétition sont contractuellement liés à un opérateur de paris sportifs titulaire de l'agrément requis ou lorsque ces prestations sont effectuées dans le cadre de programmes parrainés par un tel opérateur.
- de détenir une participation au sein d'un opérateur de paris sportifs titulaire de l'agrément requis qui propose des paris sur la discipline sportive concernée.

### **2.1.15.2 - Divulgence d'informations**

Nul acteur de la compétition ou de la manifestation sportive ne peut communiquer à des tiers des informations privilégiées obtenues dans l'exercice de leur profession ou de leurs fonctions, et qui sont inconnues du public.

### **2.1.15.3 - Dispositions communes**

Toute violation de cette disposition pourra entraîner des sanctions dans les conditions prévues par les règlements édictés par la FFM.

### **ARTICLE 2.1.16 : VALIDITÉ DE LA LICENCE/AFFILIATION EN CAS DE CONTESTATION DE DÉCISION ET PROCÉDURE DISCIPLINAIRE**

Les licences /affiliations sont valables pour l'année civile en cours et viennent obligatoirement à expiration le 31 décembre de chaque année. Toutefois, la validité d'une licence annuelle/affiliation pourra être prorogée jusqu'au 31 mars de l'année suivante uniquement dans le cadre d'une procédure disciplinaire ou d'arbitrage.

### **ARTICLE 2.1.17 : NOMBRE DE COUREURS ADMIS PAR CIRCUIT**

Le nombre de coureurs admis simultanément sur un circuit est fonction de sa longueur, de sa largeur, de sa difficulté, des types de machines autorisés, et de la vitesse qui peut y être réalisée (voir les règles techniques et de sécurité complémentaires des diverses disciplines).

### **ARTICLE 2.1.18 : ZONE DE RAVITAILLEMENT (RENOI AUX RÈGLES TECHNIQUES ET DE SÉCURITÉ DE CHAQUE DISCIPLINE)**

### **ARTICLE 2.1.19 : POSTE DU DIRECTEUR DE COURSE**

Dans la mesure du possible, un poste fixe sera installé pour le Directeur de course, tous les moyens adéquats seront mis à sa disposition pour qu'il puisse facilement et rapidement entrer en communication avec tous les officiels et intervenants placés sous son autorité.

### **ARTICLE 2.1.20 : DEVOIRS DES PARTICIPANTS**

Toute personne bénéficiant d'une reconnaissance de sa qualité de sportif, d'officiel ou exerçant une responsabilité dans l'encadrement technique ou la gestion du sport motocycliste doit s'efforcer d'observer en toute circonstance un comportement exemplaire, fidèle à son engagement dans le monde sportif et de nature à valoriser l'image du sport motocycliste.

Les participants ont le devoir de respecter toutes les injonctions émises par les différents officiels désignés sur l'épreuve. Les pilotes sont responsables de leur sécurité et se doivent de porter en toute circonstance un équipement de protection individuelle conforme à la réglementation fédérale. Les participants sont responsables de leurs accompagnateurs, lors de toute activité organisée sous l'égide de la Fédération (entraînements, roulages, concentrations ou manifestations), sur la piste ou le parcours, ainsi que dans les enceintes administratives et sportives (parc coureurs, zone panneautage, voie des stands, etc...).

Il est rappelé aux concurrents que leurs motocycles et matériels sont placés sous leur entière responsabilité durant toute la manifestation. Ils doivent notamment en assurer la surveillance constante et ne pourront en aucun cas invoquer la responsabilité civile de l'organisateur en cas de vol ou de dégradation. Dans le cas où l'ensemble des machines doivent être placées en parc fermé, les concurrents devront en outre prévoir un système antivol individualisé (chaîne cadenassée, bloc-disque ou U) en complément d'un éventuel système d'origine. Par ailleurs, le pilote s'engage à présenter une machine conforme à la réglementation en vigueur et devant satisfaire aux contraintes mécaniques d'un contrôle sonométrique. De même, les concurrents doivent être en capacité de procéder ou faire procéder au démontage de leur machine sur simple demande des officiels sous peine de sanctions sportives.

La fourniture frauduleuse de titre permettant au public de pénétrer dans l'enceinte d'un circuit ou d'un terrain en s'affranchissant du paiement des billets d'entrée est interdite et passible de sanctions disciplinaires.

Les participants ne doivent se livrer à aucune manœuvre répréhensible, déloyale ou dangereuse, notamment :

- Il est interdit à un participant de conduire ou de pousser son motocycle dans une direction opposée à celle de la course, sauf dans la voie des stands avec le moteur arrêté.
- S'il a besoin de secours, il peut circuler seul à pied dans cette direction opposée après avoir placé son motocycle en sûreté et hors de la piste, et tout en prenant bien garde de ne pas mettre en danger les autres participants.
- Les coureurs sur le point de dépasser ou d'être dépassés ne doivent pas se gêner les uns les autres;
- Lorsque, pour une raison quelconque, un coureur quitte la piste, il doit la reprendre sans aucune aide extérieure, à l'endroit où il l'a quittée ou à l'endroit indiqué par les commissaires.
- Si, pour une raison quelconque, un pilote s'arrête pendant une course, il peut, s'il n'est pas arrêté par un Officiel, continuer à conduire ou à pousser son motocycle dans la direction de la course à ses risques et périls sous la réserve qu'il ne constitue pas un danger pour les autres concurrents.
- Il est expressément interdit à un coureur de transporter d'autres personnes sur son motocycle, exception faite du passager lorsqu'il s'agit d'un véhicule à trois roues. Cette disposition ne s'applique pas aux épreuves de rallye routier et de Tourisme (hors départ donné en grille sur circuit).
- En cas d'abandon, il doit immédiatement quitter le parcours avec son motocycle ou, si cela est impossible, il doit placer son motocycle sur le côté du parcours où il présente le moins de danger pour les

autres compétiteurs. Si l'arrêt a lieu dans un virage, il doit pousser son motocycle pour le sortir du virage si le profil du sol le permet.

- En dehors de la zone des stands ou de la zone de ravitaillement, sur la piste ou le parcours, toute aide extérieure apportée à un pilote pendant une compétition est interdite, sauf si elle est apportée par un officiel de la manifestation désigné par l'organisateur dans le but d'assurer la sécurité.
- Les coureurs doivent également respecter instantanément, sous peine de sanctions, les différentes indications qui leur sont transmises par les officiels au moyen de drapeaux ou signaux.

#### ARTICLE 2.1.21 : LA PROTECTION DES PARTICIPANTS

Pour toute activité motocycliste, les participants doivent porter un casque de protection homologué aux normes françaises, européennes ou internationales reconnues. Ils doivent également être équipés des dispositifs de sécurité déterminés par les règles techniques et de sécurité et les règles du championnat, coupe ou trophée de la discipline pratiquée (bottes, gants, équipement de protection individuelle, protection dorsale et/ou pectorale).

Pour les manifestations se déroulant dans des lieux non ouverts à la circulation publique, sont également autorisés les casques dont les homologations sont reconnues par la F.I.M.

#### ARTICLE 2.1.22 : DÉFINITION DES DRAPEAUX / PANNEAUX

Pour toutes les activités motocyclistes, des drapeaux et des panneaux doivent être utilisés pour communiquer avec les participants se trouvant sur la piste.

Il existe trois familles de signaux qui sont :

- Signaux d'injonction :** Drapeau rouge  
Drapeau noir  
Drapeau noir avec un cercle orange
- Signaux de danger :** Drapeau jaune  
Drapeau jaune à bandes rouges  
Drapeau blanc  
Drapeau rouge à croix de Saint André blanche  
Drapeau blanc à croix rouge  
Panneau SC (Safety Car)
- Signaux d'information :** Drapeau vert  
Drapeau bleu  
Drapeau national  
Drapeau damier  
Drapeau jaune à croix de Saint André noire  
Drapeau blanc à croix de Saint André rouge

Des dispositifs lumineux ou rétro réfléchissants de couleurs identiques pourront remplacer ou compléter les drapeaux et panneaux.

Les dimensions des drapeaux ou signaux et leur signification sont définies dans les règles techniques et de sécurité de chaque spécialité.

#### ARTICLE 2.1.23 : ASSURANCES

Conformément à l'article R.331-30 du code du sport, toute concentration ou manifestation ne peut débuter qu'après production à l'autorité administrative compétente ou à son représentant d'une police d'assurance souscrite par l'organisateur auprès d'une ou de plusieurs sociétés agréées en France, dans un autre Etat membre de la Communauté européenne ou dans un autre Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen.

La police d'assurance garantissant la manifestation et ses essais couvre la responsabilité civile de l'organisateur et des participants ainsi que celle de toute personne qui prête son concours à l'organisation avec l'accord de l'organisateur. La police garantissant la concentration n'est pas tenue de couvrir la responsabilité civile des participants.

Tout véhicule utilisé dans le cadre d'activités se déroulant en tout ou partie sur des voies ouvertes à la circulation publique doit être réceptionné et garanti en responsabilité civile (RC), conformément à l'article L.211-1 du Code des assurances.

Le participant aux activités ou la personne mettant à disposition le véhicule dans les conditions susmentionnées doit être en mesure de présenter à tout moment l'attestation d'assurance correspondante (carte verte).

#### ARTICLE 2.1.24 : CAMÉRAS

En application de l'article L333-1 du Code du sport, la FFM ainsi que les moto-clubs organisateurs sont propriétaires du droit d'exploitation audiovisuelle des manifestations ou compétitions sportives qu'ils organisent.

A ce titre, la FFM peut concéder la propriété de tout ou partie des droits d'exploitation audiovisuelle de ses championnats ou compétitions à des tiers aux fins de diffusion télévisuelle et/ou de promotion de ses activités.

Pour les épreuves des Championnats de France Elite Motocross, Superbike, Coupes de France Promosport et Enduro, l'usage de moyens de production (caméras embarquées ou autres dispositifs) autres que ceux utilisés par le détenteur de ces droits sera subordonné à l'obtention d'une autorisation écrite de la part de la FFM selon les modalités suivantes :

- Chaque entité, pilote, team ou autre, mettant en place des moyens de production devra remplir une demande d'autorisation disponible au contrôle technique des épreuves concernées ;

- Pour des raisons de sécurité, les moyens de production, caméras embarquées ou autres dispositifs, sont strictement interdits sur le torse du pilote ;
- Dans les disciplines tout-terrain, la caméra peut être fixée sur le casque à l'aide d'un dispositif adhésif (scratch ou double-face) ou solidement sur la moto. Toute perforation de la calotte du casque est strictement interdite ;
- Dans les disciplines Vitesse et en Supermotard, seules les caméras fixées sur la moto sont autorisées ;
- L'emplacement et les systèmes de fixation de ces moyens de production doivent être contrôlés par le commissaire technique en charge de la manifestation ;
- Aucune exploitation commerciale ou promotionnelle de ces images n'est autorisée, sauf autorisation expresse de la FFM.

Pour les autres Championnats de France et les épreuves de Liges pour lesquels les droits d'exploitation audiovisuels n'auraient pas été concédés par la FFM ou les moto-clubs organisateurs, l'usage de moyens de production (caméras embarquées ou autres dispositifs) est autorisé sous réserve que les modalités suivantes soient respectées :

- Pour des raisons de sécurité, les moyens de production, caméras embarquées ou autres dispositifs, sont strictement interdits sur le torse du pilote ;
- Dans les disciplines tout-terrain, la caméra peut être fixée sur le casque à l'aide d'un dispositif adhésif (scratch ou double-face) ou solidement sur la moto. Toute perforation de la calotte du casque est strictement interdite ;
- Dans les disciplines Vitesse et en Supermotard, seules les caméras fixées sur la moto sont autorisées ;
- L'emplacement et les systèmes de fixation de ces moyens de production doivent être contrôlés par le commissaire technique en charge de la manifestation ;
- Aucune exploitation commerciale ou promotionnelle de ces images n'est autorisée, sauf autorisation expresse de la FFM.

## **TITRE II : MODALITES DE DEROULEMENT DES COMPETITIONS**

### **SECTION 0 : RÈGLES GÉNÉRALES D'ORGANISATION DES COMPÉTITIONS**

#### **ARTICLE 2.2.0.1 : DÉSIGNATION DES OFFICIELS**

Pour toutes les épreuves, la désignation des officiels (Arbitre, Commissaires Sportifs, Directeur de Course, Commissaire Technique, Chronométrateur) est soumise à l'accord de la Fédération. Il appartient aux organisateurs de couvrir directement la responsabilité civile de ces Officiels conformément aux dispositions de l'article R.331-30 du code du sport.

#### **ARTICLE 2.2.0.2 : ARTICLE RÉSERVÉ**

#### **ARTICLE 2.2.0.3 : PROMOTION DE LA MANIFESTATION**

Toute organisation d'une manifestation ou d'un cycle de manifestations officielles de la Fédération (Championnat, Trophée, Coupe de Marque, épreuves de prestige...) pourra faire l'objet d'un cahier des charges imposé par la F.F.M. précisant notamment l'ensemble des obligations liées au droit d'exploitation audiovisuel, commercial, marketing et autres de l'organisation. Ce cahier des charges devra être communiqué aux clubs organisateurs au moins trois mois avant la date de la manifestation. Ce cahier des charges devra être scrupuleusement respecté par le club organisateur.

En l'absence de dispositions particulières précisées par la FFM et/ou les instances internationales de motocyclisme (FIM et FIM EUROPE), le droit d'exploitation audiovisuelle, commercial, marketing et autres est cédé aux clubs organisateurs.

#### **ARTICLE 2.2.0.4 : ARTICLE RÉSERVÉ**

#### **ARTICLE 2.2.0.5 : CLASSEMENT CUMULÉ**

Toute organisation de série d'épreuves donnant lieu à un classement cumulé devra obtenir l'aval de la fédération au moins trois mois avant la première épreuve comptant pour ce classement cumulé.

#### **ARTICLE 2.2.0.6 : ENVIRONNEMENT**

Directives : En coopération avec les institutions et les collectivités, la Police, les services de l'environnement, etc..., il est nécessaire de prévoir :

Avant la manifestation :

- Les meilleures voies d'accès au circuit, avec une signalétique claire ;
- Des aires de parking, en dehors des emplacements sensibles ;
- Un nombre suffisant de toilettes et d'en assurer la maintenance ;
- Des personnes en charge de la maintenance d'un nombre suffisant de poubelles ;
- Une information des spectateurs pour une sensibilisation au respect de l'environnement et à une conduite responsable sur le site ;

Pour la publicité, de ne pas fixer des affiches sur les arbres et de ne pas placer des panneaux sans avoir obtenu l'autorisation du propriétaire du site ou des autorités administratives et territoriales.

Après la manifestation :

- Toute la signalétique, affiches et panneaux doivent être enlevés aussi vite que possible ;



- Nettoyer aussi vite que possible l'ensemble du site, poubelles, rubalise autour du circuit...
- Procéder à l'enlèvement des containers d'huile.

Niveau sonore :

La conformité du niveau sonore des motos doit être vérifiée et respectée.

Les autres sources de bruit, comme la sonorisation en direction du public, doivent également être prises en considération et gérées.

Protection du sol :

Pour prévenir les écoulements de carburant, d'huile, d'eau sale, de graisse, de liquide de refroidissement..., différentes mesures doivent être prises :

- Des containers doivent être prévus par l'organisateur ;
- Pour les disciplines tout terrain, des tapis pour le travail mécanique doivent être utilisés dans le paddock et les aires réservées à cet effet ;

Déchets :

L'organisateur doit prévoir un nombre suffisant de poubelles.

Chaque pilote est responsable des déchets de son entourage (team) pendant la manifestation sportive.

## **SECTION 1 : LES PARTICIPANTS**

### **ARTICLE 2.2.1.1 : DROIT D'ENGAGEMENT**

Un droit d'engagement peut être prévu par le Club organisateur.

Dans ce cas, le Règlement Particulier indiquera s'il est ou non remboursable aux participants et dans quelles conditions.

Le montant du droit d'engagement est de droit remboursable à tout coureur ou concurrent dont l'inscription n'aura pas été retenue.

### **ARTICLE 2.2.1.2 : ENGAGEMENT DES PARTICIPANTS**

Les engagements sont gérés par l'organisateur ou son mandant.

Ceux-ci doivent notamment comprendre : la spécialité, date et lieu de la compétition, nom et adresse de l'organisateur, nom, prénom, adresse, date de naissance du ou des participants, marque et cylindrée de la machine. Les pilotes sollicitant une inscription à une compétition sont réputés connaître les règles techniques et de sécurité de la discipline qu'ils désirent pratiquer ainsi que le Code Sportif de la F.F.M.

L'organisateur et le participant sont liés par cet engagement qui ne peut être dénoncé que par accord mutuel entre les deux parties ou décision de la F.F.M.

Le club organisateur devra adresser au participant une confirmation d'engagement dans les délais prévus par les règlements de chaque discipline.

Tout engagement qui contient une fausse déclaration sera considéré comme nul et non avenu.

Le signataire d'un tel engagement peut être jugé coupable d'infraction, le droit d'engagement pourra être encaissé.

### **ARTICLE 2.2.1.3 : ENGAGEMENT CONDITIONNEL**

L'organisateur peut accepter les engagements sous condition, pour le pilote et éventuellement le passager, de remplir certaines obligations, telles que réaliser un temps imposé aux essais ou participer à des éliminatoires. Un pilote qui ne se qualifierait pas lors des épreuves spéciales qui lui sont ainsi imposées ne peut réclamer aucune indemnité au Club organisateur et son droit d'engagement peut être retenu.

Les conditions de qualification doivent être exposées de façon explicite dans le Règlement Particulier.

### **ARTICLE 2.2.1.4 : CLÔTURE DES ENGAGEMENTS**

La date de clôture des engagements doit être fixée soit par un règlement de coupe, trophée ou championnat ou à défaut par le règlement particulier.

### **ARTICLE 2.2.1.5 : DÉCLARATION DE FORFAIT, ENGAGEMENTS SIMULTANÉS**

Il est interdit à un concurrent, sous peine de sanctions, de renoncer volontairement à prendre part à une compétition pour laquelle il s'est engagé et pour laquelle il a reçu une confirmation d'engagement, sauf cas de force majeure. Le Club organisateur peut retenir en totalité ou en partie le droit d'engagement et réclamer une sanction contre le coureur.

Sauf accord écrit de l'organisateur, qui a confirmé l'engagement et auprès de qui le forfait a été signifié, il est interdit au concurrent sous peine de sanctions de participer à une autre compétition ayant lieu à la même date ou aux mêmes dates.

### **ARTICLE 2.2.1.6 : PUBLICITÉ MENSONGÈRE**

Il est interdit d'annoncer ou de publier, à l'occasion d'une manifestation sportive, le nom d'un concurrent, conducteur ou équipage dont l'organisateur n'aura pas reçu l'engagement régulier.

### **ARTICLE 2.2.1.7 : PARTICIPATION DE COUREURS FRANÇAIS À UNE MANIFESTATION À L'ÉTRANGER**

Les pilotes désirant participer à une manifestation à l'étranger doivent obtenir une autorisation de sortie émise par la F.F.M. Cette autorisation est à présenter à l'organisateur.

La F.F.M. se réserve le droit d'accorder ou de refuser toute autorisation.

#### **ARTICLE 2.2.1.8 : OBLIGATION D'ENGAGEMENT**

Dans certains cas et pour certaines épreuves, la F.F.M. peut obliger les organisateurs à engager certains concurrents.

A titre d'exemple, nous citons ci-après une règle actuellement en vigueur :

L'obligation, sous certaines conditions, de réserver un certain nombre de places aux coureurs français dans les épreuves de Trial Indoor.

#### **ARTICLE 2.2.1.9 : REFUS D'ENGAGEMENT**

A l'exception des épreuves de championnat où il est obligatoire d'engager les pilotes inscrits avant la date de clôture des engagements les Clubs restent libres de traiter de gré à gré avec les pilotes ou équipages de leur choix, sauf décision contraire de la FFM.

#### **ARTICLE 2.2.1.10 : DOSSARDS PARTICIPANTS**

Lorsque le Règlement Particulier l'exige, chaque pilote doit porter un dossard indiquant le numéro ou le nom du pilote. Le dossard peut porter le nom d'un sponsor de la manifestation. Les conditions concernant le port de dossards et le nom du sponsor dont le nom ou le logo figure sur le dossard doivent être clairement stipulés dans le Règlement Particulier. Tout pilote qui peut prouver qu'il existe un conflit d'intérêt entre son propre sponsor et le sponsor de la manifestation doit en informer l'organisateur avant d'accepter son engagement. L'organisateur peut offrir un dossard d'un autre sponsor de la manifestation ou autoriser le pilote à faire disparaître le nom du sponsor. La décision finale est laissée à l'organisateur. Il est interdit d'enlever ou d'échanger le dossard au cours de la manifestation, sous peine de disqualification.

### **SECTION 2 : QUALIFICATION DES PARTICIPANTS**

#### **ARTICLE 2.2.2.1 : OBLIGATION DES LICENCIÉS**

La licence implique à son titulaire, qui l'accepte de par sa souscription, l'obligation de respecter tous les règlements applicables à l'épreuve à laquelle il participe (selon la capacité de l'épreuve, la discipline concernée etc.) Cette licence ne lui donne droit qu'à prendre part à des manifestations régulièrement autorisées par la F.F.M.

#### **ARTICLE 2.2.2.2 : LICENCE HANDICAP**

La licence handicap est obligatoire pour tout pilote handicapé et s'accompagnera d'une attestation précisant les disciplines que le pilote pourra pratiquer et le cas échéant les éventuelles modalités.

Lors du contrôle administratif, le pilote doit être en mesure de présenter sa licence et l'attestation susmentionnée.

#### **ARTICLE 2.2.2.3 : CONDITIONS D'OBTENTION D'UNE LICENCE INTERNATIONALE EUROPÉENNE OU NATIONALE**

Toute demande de licence, de renouvellement, de transformation ou de duplicata de licence donne lieu à la perception d'un droit qui est fixé chaque année par le Comité Directeur de la F.F.M.

#### **ARTICLE 2.2.2.4 : REFUS DE DÉLIVRANCE DE LICENCE**

La F.F.M. peut refuser de délivrer une licence de quelque genre que ce soit. La personne à qui la licence aura ainsi été refusée peut demander à être entendue.

#### **ARTICLE 2.2.2.5 : RETRAIT DE LA LICENCE**

Les instances disciplinaires de la Fédération peuvent retirer à titre provisoire ou définitif une licence à un pilote.

#### **ARTICLE 2.2.2.6 : DURÉE DE VALIDITÉ DES LICENCES**

La licence est valable jusqu'au 31 décembre de l'année en cours, sauf décision spéciale du Comité Directeur de la FFM, à l'exception des licences valables pour une seule manifestation.

#### **ARTICLE 2.2.2.7 : VALIDITÉ TERRITORIALE DES LICENCES**

Les licences internationales sont valables pour les manifestations internationales organisées sous l'égide de la F.I.M et/ou inscrites au calendrier de la FIM.

Les licences Internationales peuvent être délivrées pour certaines spécialités seulement, dans ce cas elles ne sont valables internationalement que pour la spécialité indiquée. Le détenteur d'une licence internationale annuelle possède par équivalence une licence NCO.

Les licences européennes sont valables pour les manifestations organisées sous l'égide de la FIM EUROPE et/ou inscrites au calendrier de la FIM EUROPE.

Les licences Nationales délivrées par la FFM ne sont valables que pour les activités autorisées par la FFM et organisées sous son autorité.

#### **ARTICLE 2.2.2.8 : PRODUCTION DE LA LICENCE**

Tout licencié participant à une manifestation sportive doit présenter sa licence pour l'année en cours lors des contrôles administratifs, et sur simple demande, à tout officiel qualifié durant la manifestation.

Le titulaire d'une licence « MAT » (moto ancienne tout-terrain) ne peut participer à des compétitions que sur des machines à refroidissement à air.

Le titulaire d'une licence « NTR » (Trial) ne peut participer qu'à des épreuves de Trial.

Ces licences permettent à leur titulaire l'accès à l'entraînement sans aucune restriction quant à la discipline pratiquée ou la machine utilisée, conformément aux règles techniques et de sécurité applicables.

Le titulaire d'une licence « MAT2 » (Moto Ancienne Trial) ne peut prendre part qu'aux seules épreuves où ces machines sont admises. Il peut également accéder aux entraînements de la discipline trial sur toute machine conforme aux RTS de la discipline

Le titulaire d'une licence « NVE » ne peut participer qu'à des épreuves et entraînements de VTT à assistance électrique et de trottinettes électriques.

#### **ARTICLE 2.2.2.9 : CHANGEMENT DE CLUB**

Lors du renouvellement de sa licence, le titulaire désirant changer de club, peut se voir refuser son quitus de départ auprès du club où il était licencié.

Le club d'origine du licencié doit inscrire la demande de refus de quitus, dûment motivé, sur l'intranet fédéral. Le club doit être à même d'apporter les justificatifs correspondant à ce refus dans un délai de 48h à compter de l'enregistrement de la demande.

Ces justificatifs devront être transmis à l'adresse suivante : [quitus@ffmoto.com](mailto:quitus@ffmoto.com), accompagnés de l'indication du licencié concerné.

A défaut de justificatifs suffisants et/ou si la demande du club n'est pas fondée, la Fédération sera en droit de permettre au licencié de changer de club.

Le licencié ne possédant plus de licence depuis deux ans n'est pas soumis à l'obligation de demander un quitus de départ.

#### **ARTICLE 2.2.2.10 : UNICITÉ DE LA LICENCE**

Il est interdit à un pratiquant français de demander une licence FIM EUROPE ou Internationale à une fédération étrangère, sauf s'il obtient au préalable l'accord de la F.F.M. par le biais du Quitus. Un pratiquant ne peut obtenir qu'une seule licence annuelle de conducteur, dans une seule ligue régionale (sauf licences complémentaires).

#### **ARTICLE 2.2.2.11 : LA DEMANDE DE LICENCE**

Les modalités de délivrance des licences sont définies par le Comité Directeur de la F.F.M.

A ce titre, les groupements sportifs peuvent délivrer des licences sportives et des licences d'officiels.

Les clubs de tourisme ne peuvent délivrer que des licences « tourisme » et des licences d'officiels.

#### **ARTICLE 2.2.2.12 : DÉLIVRANCE DES LICENCES AUX MINEURS**

Les demandes de licence formulées pour le compte de mineurs doivent comporter obligatoirement une autorisation parentale

#### **ARTICLE 2.2.2.13 : PARTICIPATION DE PILOTES ETRANGERS DANS LES CHAMPIONNATS, COUPES ET TROPHÉES DE FRANCE**

Les épreuves de championnat, Coupe ou Trophée de France sont ouvertes aux pilotes de nationalité étrangère. Toutefois, seuls les pilotes étrangers titulaires d'une licence annuelle délivrée par la FFM pourront figurer au classement cumulé du cycle d'épreuve auquel ils participent et concourir pour le titre de Champion de France. Ces pilotes pourront également bénéficier des primes de résultat correspondantes.

### **SECTION 3 : LES OFFICIELS**

#### **ARTICLE 2.2.3.1 : LES OFFICIELS OBLIGATOIRES**

Dans toute compétition doivent être nommés :

- un Directeur de Course,
- un Jury (composé de manière collégiale ou d'un Arbitre),
- les Commissaires de Piste,
- un Commissaire technique.

Pour les manifestations internationales, les règles relatives aux officiels sont celles figurant dans le code sportif FIM.

#### **ARTICLE 2.2.3.2 : RÔLE DU DIRECTEUR DE COURSE**

Dans le respect des règlements, il a tout pouvoir pour assurer la bonne gestion des courses et faire appliquer les décisions du jury.

A ce titre, il est chargé notamment :

- De fermer et d'ouvrir le circuit, de veiller au respect de l'horaire, de contrôler la procédure de départ et d'arrivée.
- Il doit s'assurer que le circuit, la piste ou le terrain sont en bonne condition, que tous les officiels sont présents et que les services de sécurité et médical sont prêts à intervenir.
- Il doit s'assurer en liaison avec l'organisateur technique (organisateur effectif de la manifestation) que l'arrêté préfectoral et le plan de sécurité sont respectés.
- Dans des cas urgents de sécurité ou pour tout autre cas de force majeure, le directeur de course peut arrêter prématurément une course, retarder le départ d'une course et faire procéder à l'amélioration des conditions du circuit.
- Il peut refuser à un coureur, à un passager ou à un motorcycle de prendre le départ ou leur intimer l'ordre de se retirer de la course s'il juge cette mesure nécessaire pour des raisons de sécurité.
- Il doit signaler au jury des Commissaires Sportifs toutes les décisions à prendre ou déjà prises et toute réclamation qui lui a été adressée.
- Il peut à tout moment mettre en place des mesures exceptionnelles de sécurité concernant la piste, les installations annexes en rapport étroit avec le déroulement de la manifestation, et toute personne physique participant à un titre quelconque à la compétition. Elles doivent demeurer conformes au plan de sécurité.
- Pour des motifs de sécurité, le Directeur de course peut décider de modifier/adapter l'emplacement de certains postes des commissaires de piste.

### **ARTICLE 2.2.3.3 : RÔLE DU JURY COMPOSÉ DE MANIÈRE COLLÉGIALE**

Au cours d'une manifestation, le jury détient tous les pouvoirs pour contrôler l'application des règles sportives et de sécurité. Sa compétence débute à l'ouverture des contrôles administratifs et se termine à la clôture de la dernière réunion de Jury.

Le jury doit s'assurer que l'ensemble des décisions prises sont conformes aux règles techniques et de sécurité, de chaque spécialité et au règlement particulier de la compétition ainsi qu'à l'arrêté préfectoral autorisant la manifestation.

Il doit réunir les rapports des chronomètres, des commissaires techniques, des officiels d'exécution, ainsi que tout autre élément nécessaire pour lui permettre d'exécuter sa mission de contrôle.

Il doit également approuver les résultats de la course.

Le jury est l'instance compétente pour statuer sur toutes les réclamations sportives au niveau de la compétition et pour sanctionner d'éventuels manquements aux règlements.

Il est interdit à un Commissaire Sportif de statuer sur une réclamation dans laquelle il aurait été mis en cause.

### **ARTICLE 2.2.3.4 : RÔLE DU JURY COMPOSÉ D'UN ARBITRE**

Pour les épreuves de championnats, Coupes et Trophées placées sous la responsabilité de la Fédération française de motocyclisme, les commissions sportives nationales ont compétence pour déterminer si ces épreuves doivent être placées sous l'autorité d'un Jury collégial ou d'un Arbitre.

Pour les épreuves de championnats, Coupes et Trophées ou hors championnat placées sous la responsabilité des Liges, chaque Ligue a compétence pour déterminer si ces épreuves doivent être placées sous l'autorité d'un Jury collégial ou d'un Arbitre, la FFM se réservant le droit d'imposer l'un ou l'autre lors de la délivrance du visa.

Au même titre que le Jury collégial, l'Arbitre détient tous les pouvoirs pour contrôler l'application des règles sportives et de sécurité et doit s'assurer que tous les règlements sont respectés.

Il peut prendre toute mesure qu'il juge utile en application de l'article 2.2.3.6 du présent code et à ce titre, consulter tout officiel de son choix (Délégué, Directeur de course, responsable technique, chronomètreur, etc...).

### **ARTICLE 2.2.3.5 : COMPOSITION DU JURY**

Le jury d'une compétition motocycliste peut être formé soit d'un organe collégial composé de deux ou trois personnes, dont un président, soit d'une personne unique dénommée Arbitre. Dans le cas où le jury est composé de deux personnes, en cas de partage des voix, le président a voix prépondérante. Ceux-ci doivent être titulaires de la licence de commissaire sportif ou de directeur de course avec la qualification correspondant à la capacité de la manifestation. Eux seuls ont le droit de vote.

Les personnes suivantes ont le droit d'assister aux réunions du Jury sans droit de vote :

- le Directeur de Course et ses adjoints.
- Les membres présents du comité directeur ou de la commission spécialisée de la FFM.
- Le secrétaire du jury et le représentant de l'organisation.
- Sur invitation du Président du Jury, toute personne dont la présence est jugée utile et notamment le médecin, le responsable des contrôles
- techniques et le responsable du Chronométrage.

### **ARTICLE 2.2.3.6 : SANCTIONS POUVANT ÊTRE PRONONCÉES PAR LE JURY**

Indépendamment des décisions qu'il est amené à prendre au cours d'une compétition pour faire respecter les règlements sportifs et techniques, le Jury peut prendre les mesures suivantes :

- Adresser un avertissement à tout coureur ou tout officiel dont il jugerait le comportement de nature à porter préjudice à la manifestation.
- Adresser un blâme ayant valeur d'un avertissement précisant la nature de la sanction applicable en cas de récidive à tout coureur ou tout
- officiel dont il jugerait le comportement de nature à porter préjudice à la manifestation.
- Infliger des pénalités de temps et/ou de points.
- Infliger des amendes dont le montant ne pourra excéder la somme de 450 €.
- Prononcer des déclassements
- Demander la saisine d'une instance disciplinaire.

Il peut également prononcer la disqualification et/ou l'exclusion de tout coureur ou de tout officiel de la course ou la compétition.

Une amende infligée par un Jury pourra être exigible avant tout nouveau départ, le chèque n'étant pas encaissé avant l'expiration du délai de contestation auprès des instances disciplinaires compétentes.

Un pilote n'ayant pas acquitté une amende infligée par un Jury pourra se voir refuser le départ d'une épreuve suivante, si le délai de contestation auprès des instances disciplinaires compétentes est écoulé.

Les sanctions prises par le Jury sur les épreuves de Championnat de France sont consignées dans un cahier des sanctions disciplinaires.

### **ARTICLE 2.2.3.7 : PROCÉDURE AUTORITÉ ET DEVOIRS DU JURY**

Le Jury doit organiser au moins une première réunion après les vérifications administratives et techniques. Une deuxième réunion doit être faite à la fin de la manifestation.

Il incombe au Jury de faire établir le plus tôt possible par le Secrétaire du Jury le Procès-Verbal de chaque réunion. Ce Procès-Verbal est signé par le Président du Jury en cas d'organe collégial, à défaut par l'Arbitre. Les décisions du Jury sont prises à la majorité simple des voix. En cas d'égalité de voix, la voix du Président est prépondérante.

Il incombe au Jury, le plus tôt possible, après la fin d'une manifestation de faire établir le rapport de clôture de cette manifestation. Le jury doit veiller à remplir les parties du rapport de clôture le concernant.

#### **ARTICLE 2.2.3.8 : LE DÉLÉGUÉ**

Le délégué représente la commission de sa discipline.

Il s'assure que les règlements sont observés et appliqués.

Il doit être titulaire de la qualification et de la licence correspondante à l'épreuve, il établit un rapport.

Il peut avoir un rôle de proposition et de conciliation.

Le délégué de la FFM ou de la Ligue est obligatoirement Président du Jury pour les épreuves de Championnat, en cas de jury collégial.

#### **ARTICLE 2.2.3.9 : RÔLE DE COMMISSAIRE DE PISTE**

Les commissaires de piste occupent les postes définis dans l'arrêté d'autorisation de la manifestation sous réserve des dispositions de l'article 2.2.3.2 du présent code.

Pour la partie du circuit ou du parcours qui les concerne, ils ont en charge le contrôle du respect de la réglementation sportive, la sécurité des pilotes et éventuellement du public, la protection immédiate des blessés, le dégagement de la piste.

Ils doivent signaler au directeur de course toute anomalie constatée.

L'organisateur doit mettre à leur disposition les drapeaux de signalisation et tout le matériel nécessaire à l'accomplissement de leur tâche.

#### **ARTICLE 2.2.3.10 : RÔLE DES COMMISSAIRES TECHNIQUES**

Ils sont spécialement chargés de la vérification des motocycles et de l'équipement des pilotes et passagers qui doivent être en conformité avec les règlements de la discipline.

En ce qui concerne le contrôle sonométrique des machines, les commissaires techniques disposent de la faculté d'interdire le départ à tout pilote dont le motocycle présenterait un niveau sonore non conforme aux normes édictées par la Fédération dans les règles techniques et de sécurité de chaque discipline, en refusant le marquage de la machine.

Pour toute autre anomalie constatée lors de ces contrôles, ils doivent en avertir le directeur de course et établir puis signer, sous leur propre responsabilité, un rapport qu'ils doivent remettre au Jury.

#### **ARTICLE 2.2.3.11 : LA CARTE DE MEMBRE DU COMITÉ DIRECTEUR**

Les membres du Comité Directeur sont titulaires d'une carte qui leur permet d'accéder aux enceintes sportives.

### **SECTION 4 : QUALIFICATION DES OFFICIELS**

#### **ARTICLE 2.2.4.1 : QUALIFICATION DES OFFICIELS**

La qualification des officiels sur les compétitions motocyclistes est garantie par la participation à une formation dont le contenu aura été validé par la FFM ou ses Ligues. Les niveaux de qualification nécessaires en fonction de la manifestation sont définis chaque année par le Comité de Formation des Dirigeants et des Officiels. Certaines dérogations en faveur de l'Outre-Mer pourront être accordées par le Comité Directeur de la FFM.

#### **ARTICLE 2.2.4.2 : RETRAIT DE QUALIFICATION**

La FFM peut refuser de délivrer une qualification d'officiel aux personnes ayant fait l'objet de sanctions ou à celles qui ne fourniraient pas les garanties

suffisantes. Elle peut décider du retrait de la qualification d'officiel pour faute, après audition de l'intéressé.

#### **ARTICLE 2.2.4.3 : OBTENTION DE LA LICENCE POUR OFFICIER**

Aucun officiel ne peut exercer sans être titulaire d'une licence de l'année en cours. De même, ne peuvent officier que les personnes titulaires d'une

qualification en cours de validité (se référer aux conditions définies par le Comité de Formation des Dirigeants et des Officiels).

#### **ARTICLE 2.2.4.4 : RETRAIT DE LA LICENCE**

Les instances disciplinaires de la Fédération peuvent retirer, à titre provisoire ou définitif, une licence à un officiel.

#### **ARTICLE 2.2.4.5 : FONCTIONS INTERDITES**

Au cours d'une manifestation, le Directeur de Course ne peut pas cumuler d'autres fonctions, notamment celles de Président du moto-club organisateur ou d'organisateur technique de la manifestation.

Aucun officiel ne pourra, au cours d'une compétition, remplir d'autres fonctions que celles pour lesquelles il a été désigné. Aucun officiel ne pourra

concourir dans une compétition au cours de laquelle il remplit des fonctions officielles.

### **SECTION 5 : ORGANISATION**

#### **ARTICLE 2.2.5.1 : L'ORGANISATEUR**

L'organisateur d'une manifestation ou compétition sportive est la personne physique ou morale qui sollicite l'autorisation préfectorale en vue d'une organisation ou qui déclare la manifestation à la préfecture ou à sa Fédération.

Est également considérée comme organisateur, toute personne physique ou morale qui met en place des moyens ou structures permettant de pratiquer des activités physiques et sportives relevant de la délégation reçue par la Fédération Française de Motocyclisme.

L'organisateur doit désigner en son sein l'organisateur technique qui est chargé avant le début de chaque manifestation d'adresser à la Préfecture dont il dépend un document attestant que les dispositions de l'arrêté préfectoral d'autorisation sont respectées.

Si un organisateur n'est pas affilié à la FFM et que le règlement particulier de la manifestation concerné prévoit une remise de prix supérieure à 3.000 Euros et la participation de licenciés de la Fédération délégataire, il doit obtenir, conformément à l'article L.331-5 du Code du Sport, l'agrément de la Fédération Française de Motocyclisme.

Au-delà du respect des dispositions légales et réglementaires pour ces compétitions, l'organisateur est chargé notamment de :

- l'élaboration du Règlement Particulier de l'épreuve,
- désigner les officiels qualifiés pour la compétition et mettre à leur disposition l'ensemble des moyens matériels et humains, prévus par les autorités
- et la Fédération délégataire nécessaire au bon déroulement de l'épreuve, sous réserve des désignations réalisées directement par la FFM,
- lorsque celle-ci est obligatoire, s'assurer de l'homologation du circuit pour l'épreuve,
- constituer le dossier administratif afin notamment d'obtenir les autorisations ou déclarations prévues,
- remettre au directeur de course et au président du jury tous les documents issus des pouvoirs publics et de la FFM concernant la manifestation et notamment le plan de sécurité, le règlement particulier visé, l'attestation d'assurance, l'arrêté préfectoral d'autorisation et d'homologation s'il y a lieu,
- gérer le secrétariat sportif,
- gérer le paddock,
- gérer le public dans l'enceinte de la manifestation,
- rédiger un rapport de clôture de la manifestation et le faire signer par les officiels de l'épreuve.

L'organisateur est responsable de :

- la gestion des engagements des pilotes, sauf pour les épreuves comptant pour un Championnat, une Coupe ou un Trophée où elle peut être assurée, à son seul choix, par l'entité sous l'égide de laquelle l'épreuve est organisée (FIM, FIM EUROPE, FFM où la Ligue concernée),
- le contrôle des documents administratifs nécessaires à leur participation, ainsi que leur accueil,
- l'accueil et du contrôle des qualifications des officiels,
- du suivi administratif de la manifestation,
- de l'organisation générale, de la préparation de la manifestation et de l'environnement (cf article 2.2.0.6)
- la sécurité autour de la zone de ravitaillement,
- du bon accueil de l'ensemble des bénévoles.

#### **ARTICLE 2.2.5.2 : RÈGLEMENT PARTICULIER**

Conformément aux dispositions des articles A.331-17 et A.331-20 du code du sport, les règlements particuliers des manifestations organisées par une personne physique ou morale affiliée ou non à la Fédération Française de Motocyclisme, doivent être conformes au présent Code et aux règles techniques et de sécurité applicables à chaque discipline et au plan de sécurité lorsque l'arrêté préfectoral en prévoit un.

Ce règlement doit être adressé pour visa à la ligue régionale dont dépend l'organisateur et aux pouvoirs publics.

Le règlement particulier doit être envoyé pour visa à la FFM en double exemplaire et parvenir au plus tard 30 jours avant la date de la manifestation. Passé ce délai, le club organisateur est passible d'une sanction déterminée par le comité directeur de la F.F.M., qui peut être une amende ou l'interdiction d'organiser.

Le règlement particulier doit porter les sigles des fédérations sous l'égide desquelles la manifestation est organisée

Le règlement particulier doit être communiqué, avant le début de la manifestation, aux officiels de l'épreuve.

Le jury de l'épreuve a autorité pour faire respecter le règlement.

Le règlement particulier doit être en conformité avec les règles techniques et de sécurité et le Code Sportif.

Aucune épreuve ne pourra avoir lieu sans avoir obtenu au préalable le visa de la Fédération.

Le Règlement Particulier doit obligatoirement mentionner et intégrer :

- Les véhicules et catégories admis.
- La catégorie et l'âge minimum des compétiteurs admis pour chaque course et la durée maximum des manches.
- Le nombre maximum de compétiteurs admis simultanément pour les essais et les courses.
- Le mode de détermination des qualifications et le nombre des pilotes qualifiés.
- Nombre et nature des séances d'essais et des courses avec les horaires des différents contrôles et les horaires prévisionnels du déroulement de la manifestation.
- La procédure de départ.
- Mode de classement des compétiteurs et de départage des ex-aequo.
- Montant ou la nature des prix distribués à l'issue des courses d'après les classements et ce pour chaque catégorie, de manière précise et sans équivoque.
- Les officiels de l'épreuve avec leur n° de licence.

Le nom du directeur de course.

Le nom des membres du jury.

Nom des autres officiels indispensables suivant les spécialités.

Nombre de postes et de commissaires de piste, de route ou de zone.

Un plan détaillé des voies et des parcours empruntés et un plan masse dès lors qu'il s'agit d'une manifestation se déroulant sur un circuit

- Une attestation d'assurance RCO, conforme aux articles R.331-30 et A.331-32 du Code du sport. L'attestation doit également mentionner le nom de la Compagnie d'assurance qui garantit l'évènement.

Le jour de la manifestation, le Règlement Particulier ne peut être modifié que par le jury de l'épreuve dans la limite des dispositions légales et réglementaires propres à l'activité (plan de sécurité, âges et temps de pratique). Le Jury ne peut modifier les éléments obligatoires prescrits par la Préfecture dans le cadre de son autorisation. Il doit rester en conformité avec le plan de sécurité lorsque l'arrêté préfectoral en prévoit un.

### **ARTICLE 2.2.5.3 : PROGRAMME**

La rédaction d'un programme destiné au public est laissée à l'initiative de l'organisateur.

Si un programme est diffusé, il devra au moins comporter les indications suivantes :

- les sigles des fédérations sous l'égide de laquelle la manifestation est organisée,
- le nom de l'association organisatrice,
- la composition du Comité d'organisation,
- la liste des officiels,
- l'horaire prévisionnel détaillé,
- la liste des participants engagés, par catégories.

### **ARTICLE 2.2.5.4 : PUBLICITÉ**

La publicité faite par les organisateurs, par quelque moyen que ce soit, doit toujours comporter les sigles des fédérations sous l'égide de laquelle la manifestation est organisée.

Toute publicité erronée ou mensongère sera passible de sanctions, en particulier celle qui tendrait à présenter une manifestation d'une catégorie donnée en une manifestation de catégorie supérieure, ou qui s'attribuerait indûment et sans autorisation un titre qui relève de la FFM, de la FIM EUROPE ou de la FIM, tels que Championnats de France, d'Europe ou du Monde, ou des Ligues Régionales, tels que Championnats ou Coupes Régionales.

Également, aucune publicité ne peut être faite sur des résultats obtenus par des pilotes dans des compétitions motocyclistes non autorisées par la FFM.

### **ARTICLE 2.2.5.5 : VÉRIFICATIONS ADMINISTRATIVES**

L'organisateur de toute compétition motocycliste doit prévoir, avant le début des essais, des opérations de vérification administrative et technique portant sur la machine et sur le pilote telles qu'elles sont définies dans les règlements de chaque spécialité.

Pour les compétitions se déroulant dans les lieux non-ouverts à la circulation publique, chaque participant devra présenter une licence délivrée par la FFM en cours de validité.

Pour les compétitions utilisant tout ou partie des voies ouvertes à la circulation publique, une licence délivrée par la FFM en cours de validité et un permis de conduire ou son équivalence (valable pour la discipline pratiquée et la cylindrée utilisée) devront être présentés.

Les licences délivrées par une fédération nationale reconnue par la FIM ou FIM EUROPE autre que la FFM, ne seront acceptées que sur les épreuves internationales ou européennes.

### **ARTICLE 2.2.5.6 : ARTICLE RÉSERVÉ**

### **ARTICLE 2.2.5.7 : ESSAIS OFFICIELS**

Sont considérées comme essais officiels, toutes séances prévues dans le règlement particulier d'une manifestation. Pour les compétitions dans les lieux non ouverts à la circulation publique (à l'exception du Dragster, Courses sur Sables, Trial et Enduro sur circuit fermé, Montée Impossible et Spéciales sur les Rallyes Routiers), une séance minimum d'essais officiels, doit être prévue afin de permettre aux pilotes de reconnaître le tracé. Les conditions d'aménagement du circuit doivent être les mêmes que pour la course.

Dans le cas où le tracé de la piste serait modifié au cours de la manifestation, tous les pilotes doivent en être avisés et avoir la possibilité d'effectuer un tour de reconnaissance avant le départ d'une séance d'essais officiels ou d'une course.

### **ARTICLE 2.2.5.8 : PARCOURS NEUTRALISÉ OU MODIFIÉ**

#### **1°.- Trajet ou parcours neutralisé.**

Lorsque les règlements particuliers prévoient un trajet ou un parcours neutralisé ou lorsqu'une telle décision sera prise en cours de compétition par le Jury pour cas de force majeure ou de sécurité, des dispositions spéciales devront être prises pour neutraliser la compétition entre les pilotes, durant ce trajet ou ce parcours.

#### **2°.- Trajet ou Parcours modifié.**

Lorsque le Jury sera amené, pour cas de force majeure ou de sécurité, à modifier un trajet ou un parcours, il devra s'assurer que tous les pilotes ont été avisés, en temps utile, de cette modification.

Si tous les pilotes n'ont pu en être avisés, le trajet ou parcours devra être neutralisé.

### **ARTICLE 2.2.5.9 : ESSAIS QUALIFICATIFS**

Le mode de qualification et le nombre de pilotes à qualifier doivent être précisés dans le Règlement Particulier. Les temps réalisés sur un ou plusieurs tours lors des essais qualificatifs peuvent servir à la qualification des pilotes pour la course proprement dite.

Le jury de l'épreuve peut modifier le nombre de pilotes qualifiés en respectant la capacité maximum de la piste.

### **ARTICLE 2.2.5.10 : EPREUVES SPÉCIALES DE QUALIFICATION**

Dans le cas où les organisateurs prévoient des séries, repêchages, demi-finales ou autres méthodes, les conditions d'accès nécessaires pour participer à la course elle-même devront être explicitement définies dans le Règlement Particulier.

Le jury est seul qualifié pour décider de la modification de ces conditions et sa décision est sans appel.

## **SECTION 6 : LA COURSE**

### **ARTICLE 2.2.6.1 : FORMULE DE COURSE**

Plusieurs formules permettant d'établir le classement peuvent être choisies : au temps, à la distance, en combinant ces deux formules, ou aux points.

### **ARTICLE 2.2.6.2 : MODALITÉS DE LA COURSE**

Une course peut être courue en une seule manche, le temps ou la distance devant être accompli en une seule fois, elle peut être courue en plusieurs manches égales ou inégales, le classement étant effectué par addition des places obtenues, ou des temps réalisés, ou des distances parcourues, ou par une combinaison de ces divers éléments.

L'arrêt de la course se fera suivant les prescriptions de la discipline.

### **ARTICLE 2.2.6.3 : SORTES DE DÉPART**

Il y a trois sortes de départs :

1° Le départ lancé. On appelle «départ lancé» celui qui est enregistré lorsque le motorcycle franchit à vitesse non contrôlée une ligne de départ.

Un motorcycle prenant le départ lancé est considéré comme parti au moment où la ou les roues avant passent la ligne de départ.

2° Départ roulant. On appelle «départ roulant» le départ lancé dans lequel la vitesse du motorcycle est contrôlée jusqu'à la ligne de départ.

3° Départ arrêté. Le «départ arrêté» est celui qui est donné lorsque le ou les véhicules sont immobiles à l'emplacement qui a été désigné pour le départ.

Suivant le genre de la course, le départ arrêté peut être donné moteur arrêté ou moteur en marche.

### **ARTICLE 2.2.6.4 : TYPES DE DÉPARTS**

Il y a plusieurs types de départs possibles : collectif, par groupe, individuel.

1° Départ collectif. Lors du départ collectif, tous les pilotes effectuent leur départ ensemble à partir de positions stationnaires qui leur ont été assignées

en arrière de la ligne de départ. Quelle que soit leur position réelle, ils sont censés être partis de la ligne de départ.

2° Départs par groupe ou individuel. En cas de départs par groupe ou individuel, les compétiteurs ou groupes de compétiteurs prennent chacun

successivement leur départ d'une même position stationnaire située en arrière et à proximité immédiate de la ligne de départ, avec moteurs arrêtés ou en marche et en respectant les intervalles de temps prévus par le Règlement Particulier.

### **ARTICLE 2.2.6.5 : PLACEMENT DES PARTICIPANTS SUR LA LIGNE DE DÉPART**

Lorsque tous les pilotes partent ensemble, leur position sur la ligne de départ est déterminée suivant les conditions prévues par le règlement dont dépend la course.

### **ARTICLE 2.2.6.6 : CONTRÔLE DES DÉPARTS**

Les départs seront toujours donnés par le directeur de course ou un officiel placé sous son autorité.

Lorsque les temps serviront de base à l'établissement du classement, les départs seront obligatoirement donnés en liaison étroite avec le service de Chronométrage.

### **ARTICLE 2.2.6.7 : MOYENS DE PROPULSION PERMIS**

Pendant une course, un motorcycle ne doit pas avoir d'autres moyens de propulsion que ceux provenant de sa propre force motrice, des efforts

musculaires du pilote et éventuellement, de son passager, ainsi que les causes naturelles telles que la force de gravité.

### **ARTICLE 2.2.6.8 : L'UNITÉ COMPÉTITEUR**

Pendant la course, l'unité compétiteur est l'ensemble pilote, passager s'il y en a, et motorcycle. Tous doivent finir la course ensemble et en même temps.

Un conducteur ne peut pas terminer la course sans son motorcycle bien qu'il ne doit pas nécessairement être en selle.

Le passager, s'il y en a un, doit, pendant toute la durée de la course, être effectivement et continuellement



transporté par le véhicule et se maintenir à la place prévue pour lui, sauf manœuvres qu'il doit accomplir pour aider à la conduite du véhicule.

#### **ARTICLE 2.2.6.9 : FRANCHISSEMENT D'UNE LIGNE DE CONTRÔLE**

L'heure à laquelle un motocycle franchit une ligne de contrôle telle que la ligne de départ ou la ligne d'arrivée est l'instant où la partie la plus avancée du motocycle franchit cette ligne.

#### **ARTICLE 2.2.6.10 : CONDUITE EN COURSE**

Les pilotes et passagers ne doivent se livrer à aucune manœuvre répréhensible ou dangereuse. Le directeur de la course pourra à tout moment prononcer l'exclusion de la course de tout coureur fautif.

#### **ARTICLE 2.2.6.11 : ARRIVÉE**

L'arrivée de la course est prononcée lorsque le coureur classé en tête a accompli la distance ou le temps fixé pour la course.

Le directeur de course ou un officiel sous son autorité présentera à ce coureur le signal de fin de course.

Les autres coureurs seront arrêtés après le premier, suivant les conditions prévues au Règlement général du Championnat, Coupe ou Trophée ou Règlement Particulier de la manifestation. La course n'est pas terminée après l'arrivée du premier.

A partir du moment où le premier franchit la ligne d'arrivée, un temps prévu, dans le règlement du Championnat, Coupe ou Trophée ou le règlement particulier de la manifestation, doit être accordé aux autres participant pour leur permettre de terminer le tour du circuit ou le parcours qu'ils sont en train d'effectuer. La fin de la course est l'instant où ce temps supplémentaire est révolu.

#### **ARTICLE 2.2.6.12 : FERMETURE ET OUVERTURE DE LA PISTE AUX NON-COMPÉTITEURS**

##### **A) Fermeture de la piste :**

Il appartient au Directeur de Course de procéder à la fermeture de la piste aux non-compétiteurs afin :

- de contrôler si tous les commissaires sont à leur poste, ainsi que le personnel médical et d'incendie.
- de s'assurer que les chronomètres, pointeurs et contrôleurs sont prêts,

- de contrôler que la piste est libre, que tous les accès en sont fermés et qu'il n'y subsiste aucun obstacle

Cette fermeture de la piste s'effectue avant les essais, avant les courses ou reprise du programme s'il y a eu interruption et lorsqu'il y a eu ouverture de celle-ci.

##### **B) Ouverture de la piste :**

Il appartient au Directeur de Course de procéder à l'ouverture de la piste dès que tous les participants ont regagné le parc qui leur est réservé et lorsqu'il n'y a plus, sur le parcours, de véhicule dépendant de la compétition, susceptible d'occasionner un accident.

#### **ARTICLE 2.2.6.13 : VÉRIFICATION FINALE**

Tout motocycle ayant pris part à une manifestation sportive peut être vérifié après l'arrivée.

Au cas où l'on constaterait que le motocycle n'est pas conforme aux prescriptions techniques de la course (cylindrée différente de celle admise pour la course, ou modification non autorisée effectuée après la vérification etc.), la mise hors course ou la disqualification de la manifestation pourra être prononcée par le jury.

#### **ARTICLE 2.2.6.14 : PROCLAMATION DES RÉSULTATS**

Les organisateurs d'une manifestation sportive doivent afficher les résultats dès que possible après chaque arrivée en indiquant l'heure de l'affichage.

Cet affichage peut prendre une forme dématérialisée à la condition qu'il permette d'indiquer l'heure de publication. Les résultats ne deviennent définitifs, qu'après leur approbation par le Jury et sous réserve de leur homologation par la F.F.M.

#### **ARTICLE 2.2.6.15 : CÉRÉMONIE DE REMISE DES PRIX**

Pour les épreuves de Championnats, Coupe ou Trophée, les trois premiers pilotes ou les trois premières équipes doivent obligatoirement prendre part à la cérémonie de remise des prix.

Celle-ci doit avoir lieu immédiatement après chaque course, chaque épreuve ou concours.

Les pilotes concernés doivent assister à la cérémonie de remise des prix jusqu'à la fin, toute infraction à cette obligation pourra être pénalisée par le jury.

#### **ARTICLE 2.2.6.16 : PRIMES**

Si des primes sont prévues par l'organisateur d'une manifestation, celles-ci doivent figurer de manière exhaustive dans le règlement particulier de l'épreuve.

Les organisateurs sont responsables de leur règlement aux pilotes immédiatement après l'épreuve, sauf dispositions spéciales définies par la Commission Nationale de la discipline concernée. Si pour une raison quelconque les organisateurs ne pouvaient ou ne voulaient remettre ces primes (en particulier en cas de réclamation), ils devront les transmettre immédiatement à la F.F.M. qui décidera de leur attribution.

#### **ARTICLE 2.2.6.17 : RAPPORT DE CLÔTURE**

Toute compétition doit donner lieu à la rédaction d'un rapport de clôture, permettant de contrôler le déroulement de la manifestation et comprenant :

- Nom de l'organisateur,

- Nom, type, date et lieu de la manifestation,
- Nom et fonction des officiels qualifiés, désignés sur l'épreuve,
- Nom et fonction des autres officiels indispensables suivant les spécialités,
- La liste des participants engagés à la manifestation,
- Les classements des compétiteurs,
- Les incidents et accidents survenus dans le cadre de la manifestation,
- Les procès-verbaux des réunions de jury avec copie des éventuelles notifications,
- Arrêté d'autorisation préfectoral de la manifestation,

Ce rapport de clôture est établi sous la responsabilité directe des officiels de l'épreuve, directeur de course et commissaires sportifs et signé par eux.

Il doit être complet et contenir tous les renseignements demandés dans ce formulaire.

Les feuilles originales de chronométrage ainsi que l'ensemble des procès-verbaux de réunion de jury et les copies des éventuelles notifications aux participants doivent y être annexées.

#### **ARTICLE 2.2.6.18 : TRANSMISSION DU RAPPORT DE CLÔTURE**

Le rapport de clôture doit être transmis par le moto-club organisateur à sa Ligue au plus tard dans le mois qui suit la manifestation sportive. La Ligue le transmet ensuite à la F.F.M.

En cas de retard dans la transmission de ce rapport, une amende pourra être infligée aux organisateurs. Par ailleurs, après étude du rapport de clôture et dans le cas d'inobservation par le moto club de la réglementation fédérale, des pénalités financières pourront être infligées. La FFM pourra également saisir le Tribunal National de Discipline et d'Arbitrage pour toutes anomalies.

En dehors des autres sanctions qu'elle pourrait être amenée à prendre, la F.F.M. pourra refuser la réinscription au Calendrier d'une manifestation sportive pour laquelle aucun rapport de clôture n'aura été transmis.

#### **ARTICLE 2.2.6.19 : PROCÉDURE DE VALIDATION DES RÉSULTATS**

Les résultats doivent être affichés et une réclamation peut être déposée dans les 30 minutes qui suivent cet affichage devant le jury de l'épreuve.

Les résultats des épreuves sont validés par le Jury en fin de manifestation. Dans un délai de quinze jours, seuls les pilotes ayant posé une réclamation et ceux n'ayant pu déposer une réclamation devant le jury pour une cause réelle et sérieuse ont la possibilité de contester ces résultats devant l'instance disciplinaire de première instance selon les modalités prévues par le Code de Discipline et d'Arbitrage.

Au cas où l'organe disciplinaire de première instance procéderait à une modification des résultats validés par le Jury, les pilotes concernés seront informés par tous moyens et dans les meilleurs délais. Ils auront la possibilité d'interjeter appel dans un délai de quinze jours (trente jours pour l'Outre-Mer) devant l'organe disciplinaire de deuxième instance.

Les commissions sportives homologuent les résultats lors de leurs réunions.

Dans le cas où une modification serait apportée par les commissions sportives au classement validé par le Jury au soir de l'épreuve, les pilotes concernés seront informés par tous moyens et auront la possibilité de contester la décision devant l'organe disciplinaire de première instance selon les modalités précisées dans le Code de Discipline et d'Arbitrage.

Les décisions ultérieures prises par les commissions de contrôle anti-dopage sont aussi susceptibles de modifier les résultats approuvés et entérinés.

#### **ARTICLE 2.2.6.20 : CONTRÔLE D'ALCOOLÉMIE**

Tout participant à une compétition ou manifestation organisée sous l'égide de la FFM peut être soumis à un contrôle d'alcoolémie effectué par la direction de course ou les arbitres pour les matches de motoball.

La décision de soumettre un participant à ces contrôles appartient à la direction de course ou, pour les rencontres de moto-ball, aux arbitres. Toute personne refusant de se soumettre à ce contrôle sera considérée comme présentant un résultat positif.

Le contrôle doit être effectué à l'aide d'un éthylotest répondant aux normes NF en vigueur.

Si le résultat du contrôle opéré s'avère positif, un rapport est remis au jury de l'épreuve. L'intéressé peut solliciter un second test auquel il est procédé dans les meilleurs délais.

Tout contrôle positif entraîne l'exclusion immédiate du participant de l'épreuve, sans préjudice des éventuelles poursuites disciplinaires qui pourraient être engagées.

### **TITRE III : JURIDICTIONS SPORTIVES**

#### **ARTICLE 2.3.0.1 : APPLICATION DU CODE SPORTIF NATIONAL**

Toute personne organisant ou participant à une manifestation est réputée :

1° Connaître parfaitement le Code, les règles techniques et de sécurité, et s'y soumettre

2° Prendre l'engagement de se soumettre, sans restriction, aux conséquences qui pourraient résulter de la non-observation du code.

En cas de contradiction entre un règlement sportif et le Code Sportif, c'est le code sportif qui prévaudra. En cas de litige sur l'interprétation des règles

complémentaires de chaque discipline ou du règlement particulier de l'épreuve lors d'une manifestation, le jury est compétent pour trancher sur l'épreuve, cette décision peut toutefois être contestée auprès des instances disciplinaires de la Fédération

**SECTION 1 : RÉCLAMATION AU NIVEAU DE L'ÉPREUVE****ARTICLE 2.3.1.1 : DROIT DE RÉCLAMATION**

Toute personne ou groupe de personnes physiques ou morales, reconnues par la FFM se considérant lésées au cours d'une épreuve placée sous l'autorité de la FFM, a le droit de présenter une réclamation.

Les personnes physiques, reconnues par la F.F.M., sont les licenciés participant à l'épreuve en tant que pilote ou passager ou en tant qu'officiels. Les personnes morales reconnues par la F.F.M. sont ses organes déconcentrés (L.M.R., C.M.D.) et les associations affiliées à celle-ci.

Dans le cas d'un licencié mineur, outre celui-ci, le représentant légal peut également présenter une réclamation.

**ARTICLE 2.3.1.2 : PROCÉDURE POUR LE DÉPÔT D'UNE RÉCLAMATION**

Une réclamation doit être formulée par écrit et signée uniquement par la ou les personnes directement concernées.

Une réclamation ne doit se référer qu'à un seul objet.

Une réclamation doit être remise entre les mains du directeur de course, ou arbitre et accompagnée d'une caution dont le montant est fixé par le comité directeur de la F.F.M. Le montant de la caution est fixé à 75 Euros (soixante-quinze Euros) toutefois, les commissions sportives ont compétence pour définir un montant de caution supérieur pour les Championnats, Coupes ou Trophées sur lesquels elles ont autorité.

**ARTICLE 2.3.1.3 : DÉLAIS DE RÉCLAMATION**

Avant le commencement des opérations de vérification, pour une réclamation contre la distance annoncée d'un parcours ou pour l'une des clauses figurant au règlement particulier :

Immédiatement après la fin des opérations de vérification pour une réclamation contre une décision prise par un commissaire technique ou tout ce qui concerne le pesage ou les vérifications et la qualification des concurrents.

Dans la demi-heure qui suit l'affichage des résultats pour une réclamation contre une décision prise par un officiel de la course, une erreur ou une irrégularité commise au cours de la compétition par un concurrent ou un assistant ou sur le classement de la compétition.

**ARTICLE 2.3.1.4 : CONSTATION D'UNE IRRÉGULARITÉ PAR UN OFFICIEL**

Tout officiel ayant une fonction exécutive ou de contrôle lors d'une manifestation peut signaler au directeur de course une irrégularité commise par un participant ou un officiel, il devra pour ce faire, lui adresser un rapport écrit.

**ARTICLE 2.3.1.5 : CONSTATATION DE FAIT**

Il y a « constatation de fait » lorsqu'une infraction à la règle sportive est constatée par un officiel de l'épreuve, qu'elle relève exclusivement d'une constatation factuelle, sans appréciation de la faute et que la sanction afférente est réglementairement et précisément définie.

Aucune réclamation ne peut être acceptée contre une constatation de fait prononcée par un officiel de l'épreuve.

**ARTICLE 2.3.1.6 : OBLIGATION DU JURY**

Le jury doit impérativement statuer sur toute réclamation ou rapport d'officiel présenté au cours de la manifestation.

La caution sera remboursée si le bien-fondé de la réclamation a été reconnu, ou sur décision du jury de l'épreuve. Dans le cas contraire, elle sera adressée à la Fédération.

Le jury, après avoir pris une sanction peut soumettre l'affaire à l'instance disciplinaire compétente. Dans ce cas, la sanction est adoptée à titre conservatoire.

**ARTICLE 2.3.1.7 : PROCÉDURE**

Celui qui réclame et celui qui fait l'objet d'une réclamation ou d'un rapport d'officiel doivent être convoqués et entendus par le jury, dans le cadre de la manifestation.

Ils peuvent citer des témoins, licenciés ou non licenciés, qui devront être convoqués et entendus, se faire représenter ou assister par toute personne de son choix licenciée ou non licenciée.

En l'absence des intéressés ou des témoins, régulièrement convoqués, la décision sera rendue par défaut.

Les délibérations devront se tenir à huis clos, seul les membres votant sont habilités à y participer.

Le Jury est composé d'un Président et d'un ou deux membres. Lors du traitement d'un litige, en cas d'absence de l'un de ses membres, le Jury peut siéger à une ou deux personnes, le Président devant obligatoirement être présent. En cas de partage des voix, le 3<sup>ème</sup> membre est sollicité. A défaut, le Président a voix prépondérante.

La décision devra être immédiatement notifiée verbalement aux parties. Une notification écrite précisant les voies de recours et le délai de saisine, devra être faite aux parties, soit sur le lieu de la manifestation (dans ce cas elle sera délivrée contre décharge), soit par le président du Jury qui la notifiera par lettre recommandée avec demande d'avis de réception.

Le délai de contestation court à compter de la date de la notification et en cas de décision prononcée par défaut, à compter de la date d'envoi de la notification.

Dans tous les cas, une copie de la notification ainsi que des pièces (rapport d'officiel, témoignage etc...) devront être annexées au rapport de clôture.

### **ARTICLE 2.3.1.8 : RÉTENTION DE PRIX**

Le prix gagné par un concurrent qui se trouve sous le coup d'une réclamation peut être retenu jusqu'à ce qu'il soit statué définitivement sur cette réclamation.

### **ARTICLE 2.3.1.9 : CARACTÈRE DÉFINITIF D'UNE COURSE**

Ni le jury de l'épreuve, ni la FFM n'ont le droit d'ordonner qu'une course, dont le classement a été approuvé par le jury, soit recommencée.

### **ARTICLE 2.3.1.10 : CONTESTATION AUPRÈS DES INSTANCES DISCIPLINAIRES**

Pour les épreuves nationales hors Championnat de France, Coupe de France ou Trophée de France, une contestation d'une décision du jury de l'épreuve peut être déposée auprès du Tribunal Régional de Discipline et d'Arbitrage (T.R.D.A.), selon les formes requises établies par le code de discipline et d'arbitrage de la Ligue. Pour les épreuves organisées sous l'égide de la FIM et ne comptant pas pour un Championnat ou Prix FIM ainsi que pour les épreuves comptant pour un Championnat de France, Coupe de France ou Trophée de France, une contestation d'une décision du jury doit être déposée auprès du Tribunal National de Discipline et d'Arbitrage selon les formes requises établies par le code de discipline et d'arbitrage de la Fédération. Pour les épreuves organisées sous l'égide de l'Union Européenne de Motocyclisme, une contestation de décision du jury peut être déposée auprès des organes disciplinaires et d'arbitrage la commission disciplinaire de la FIM EUROPE dans les cinq jours selon les formes établies par cette dernière. Pour les épreuves comptant pour un Championnat ou Prix FIM, une contestation d'une décision du jury peut être déposée dans les cinq jours auprès de la Cour Disciplinaire Internationale de la Fédération Internationale de Motocyclisme, conformément au code de discipline et d'arbitrage de cette fédération.

## **TITRE IV : MODALITES DE DEROULEMENT DES PRATIQUES NON COMPETITIVES**

### **SECTION 1 : ACTIVITES EDUCATIVES**

#### **ARTICLE 2.4.1.1 : EDUCATIF**

Encadrement : Les séances éducatives sont encadrées par au moins un éducateur titulaire d'un brevet, d'un certificat ou d'une qualification d'Etat, professionnel ou fédéral option ou mention « motocyclisme » par groupe de 10 pilotes simultanément en action. Si la configuration du terrain de pratique utilisé ne permet pas à l'éducateur de visionner l'ensemble du champ d'action des pilotes en activité, il conviendra de compléter l'encadrement par autant d'éducateurs ou d'officiels que nécessaire.

Le type de machines utilisables (cylindrée et puissance) est laissé sous la responsabilité de l'éducateur présent, qui devra tenir compte du niveau et de l'âge du pratiquant, dans la limite des dispositions prévues dans les Règles techniques et de sécurité « Activités Educatives » et les règles éducatives édictées par la Fédération.

#### **Lieux de pratiques :**

Les séances éducatives peuvent se dérouler sur des installations de nature différente : plateau éducatif, circuit, zone de trial, parcours, ... Ces installations doivent être conformes aux dispositions prévues dans les Règles techniques et de sécurité « Activités Educatives » et dans les règles éducatives édictées par la Fédération.

#### **Organisation générale :**

La recherche de la maîtrise de l'engin et l'évolution sur terrains variés, l'apprentissage du respect des règles, des consignes de sécurité, des autres participants et des officiels constituent les objectifs prioritaires de la pratique éducative.

Les séances éducatives sont organisées sous forme de créneaux d'enseignement au cours desquels les éducateurs proposent aux enfants des situations pédagogiques variées en référence aux disciplines motocyclistes. Ces séances conduisent notamment à la délivrance des guidons F.F.M justifiant d'un niveau de maîtrise d'un engin motorisé, ou du CASM.

### **ARTICLE 2.4.1.2 : ARTICLE RÉSERVÉ**

## **SECTION 2 : AUTRES ACTIVITES**

#### **ARTICLE 2.4.2.1 : ENTRAINEMENT**

Définition : Toutes activités ayant pour objet l'enseignement et le perfectionnement de la pratique moto ainsi que la préparation physique et mentale des pilotes sous réserve que ces activités soient organisées et encadrées conformément aux dispositions fédérales par des groupements sportifs affiliés à la FFM ou gérés par la fédération.

Un entraînement ou des essais sont une préparation ou test préalable ou non à une compétition destinée à évaluer ou améliorer les performances du conducteur ou du véhicule.

Ces séances d'entraînement ne peuvent donner lieu à aucun classement.

Encadrement : Au moins une personne membre de la structure organisatrice de l'activité ou un licencié titulaire d'une qualification option motocycliste

(brevet fédéral, Diplôme d'état ou certification professionnelle) doit être présent sur le site où se déroule l'entraînement afin de veiller au respect des règles et alerter les secours en cas de besoin.

### **Lieux de pratiques :**

- a. Le site doit être conforme aux règles techniques et de sécurité complémentaire de chaque discipline. Les circuits permanents doivent faire l'objet d'une homologation administrative. Les terrains et parcours permanents doivent faire l'objet d'un agrément fédéral.
- b. Les entraînements sur circuit fermé à la circulation routière doivent avoir lieu pendant les heures d'ouverture du circuit et ne doivent pas avoir lieu de nuit sauf autorisation préalable de la FFM et de la Préfecture, le cas échéant pour les entraînements empruntant en tout ou partie la voie publique, les participants doivent respecter le code de la route et notamment être titulaires d'une assurance Responsabilité Civile conforme au code de la route pour le véhicule utilisé.
- c. Un téléphone ou un poste permettant une liaison radio doit se trouver sur le circuit ou à proximité immédiate afin de pouvoir contacter au plus vite les secours.

### **Organisation générale :**

- a. Les entraînements doivent être organisés par séances réservées exclusivement :
    - aux motos catégorie I, groupe A
    - aux motos catégorie I, groupe B et catégorie II, groupe G
    - aux motos catégorie II, groupe E
  - b. Il ne doit pas y avoir de classement ni de remise de récompense à l'issue de l'entraînement.
  - c. Dans le cas d'un regroupement de véhicules terrestres à moteur et d'un ou de plusieurs pilotes ou pratiquants visant à présenter, de façon organisée pour le spectateur un sport mécanique sous ses différentes formes, une autorisation préfectorale est obligatoire et une assurance responsabilité civile spécifique doit être souscrite.
- Il faut entendre par spectateur toute personne autre que les membres de l'association organisatrice, les officiels, les pilotes et leurs accompagnateurs (notamment mécaniciens, panneauteurs, ingénieurs, techniciens divers et les représentants légaux de sportifs mineurs) et les journalistes ou photographes
- d. Seuls les entraînements organisés sur des sites de pratique non permanents (circuits non homologués ou terrains/parcours non agréés) doivent être déclarés auprès de la FFM
  - e. Un téléphone ou un poste permettant une liaison radio doit se trouver sur le circuit ou à proximité immédiate.
  - f. Les secours, ambulances, pompiers, médecin, doivent pouvoir se rendre sur le terrain dans un délai raisonnable.

## **ARTICLE 2.4.2.2 : DÉMONSTRATION**

### **Organisation générale :**

Sont considérées comme démonstrations toutes manifestations ayant pour objet la présentation, en mouvement, des capacités de vitesse ou de maniabilité de véhicules terrestres à moteur, sans qu'elle constitue un entraînement ou une compétition.

- a. Un téléphone ou un poste permettant une liaison radio doit se trouver sur le circuit ou à proximité immédiate afin de pouvoir contacter au plus vite les secours.
- b. Les départs doivent être individuels et le nombre de passage des participants doit être limité dans le temps.
- c. Il ne doit pas y avoir de classement, de prise de temps ni de remise de récompense basée sur un classement à l'issue de la démonstration.
- d. Dans le cas d'un regroupement de véhicules terrestres à moteur et d'un ou de plusieurs pilotes ou pratiquants visant à présenter, de façon organisée pour le spectateur un sport mécanique sous ses différentes formes, une autorisation préfectorale est obligatoire et une assurance responsabilité civile spécifique doit être souscrite.

Il faut entendre par spectateur toute personne autre que les membres de l'association organisatrice, les officiels, les pilotes et leurs accompagnateurs (notamment mécaniciens, panneauteurs, ingénieurs, techniciens divers et les représentants légaux de sportifs mineurs) et les journalistes ou photographes

- e. Pour chaque spécialité, les modalités d'organisation sont définies dans les règles techniques et de sécurité complémentaires.

# **CODE DE DISCIPLINE ET D'ARBITRAGE**

*Adopté par le Comité Directeur du 2 décembre 2017*

## **Article 1er**

Le présent règlement est établi en application des articles L. 131-8 et R. 131-3 et conformément à l'article 11.1.1 des statuts de la fédération.

Le présent règlement ne s'applique pas à l'exercice du pouvoir disciplinaire à l'égard des agents sportifs et en matière de lutte contre le dopage, régi par des dispositions particulières.

**Le présent code de discipline et d'arbitrage entrera en vigueur à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2018.**

Lorsque la notification des griefs aux intéressés est antérieure à la date d'entrée en vigueur du présent règlement, les procédures disciplinaires engagées par les fédérations restent soumises aux dispositions antérieurement applicables.

S'agissant des manifestations internationales et européennes :

Les délais de saisine, le montant de la caution et le délai de traitement pour les réclamations réalisées contre une décision de jury international ou d'arbitre pour les manifestations internationales autres qu'un Championnat ou Prix FIM sont indiqués dans le Code Disciplinaire et d'Arbitrage de la FIM.

Les licenciés affiliés à une Fédération membre de la FIM EUROPE par délégation de ladite Fédération en application du code de discipline et d'arbitrage de cette dernière. Les délais de saisine, le montant de la caution et le délai de traitement pour les réclamations réalisées contre une décision de jury ou d'arbitre pour les manifestations autres qu'un Championnat ou Coupe FIM EUROPE sont indiqués dans le Code Disciplinaire et d'Arbitrage de la FIM EUROPE.

L'épuisement des voies de recours internes devant les organes disciplinaires et d'arbitrage de la Fédération est obligatoire avant tout recours contentieux.

## **Chapitre Ier - Organes et procédures disciplinaires**

### **Section 1 - Dispositions communes aux organes disciplinaires de première instance et d'appel**

#### **Article 2**

Il est institué au niveau national un organe disciplinaire de première instance, le Tribunal National de Discipline et d'Arbitrage, et un organe discipline de deuxième instance, la Cour d'Appel Nationale, investis du pouvoir disciplinaire à l'égard :

- 1° Des associations affiliées à la fédération ;
- 2° Des licenciés de la fédération ;
- 3° Des titulaires de titres permettant la participation aux activités sportives de la fédération ;
- 4° Des organismes à but lucratif dont l'objet est la pratique d'une ou plusieurs disciplines de la fédération et qu'elle autorise à délivrer des licences ;
- 5° Des organismes qui, sans avoir pour objet la pratique d'une ou plusieurs disciplines de la fédération, contribuent au développement d'une ou plusieurs de celles-ci ;
- 6° Des sociétés sportives ;
- 7° Tout membre, préposé, salarié ou bénévole de ces associations et sociétés sportives agissant en qualité de dirigeant ou de licencié de fait ;
- 8° Des organismes déconcentrés de la Fédération ;
- 9° Les licenciés affiliés à une Fédération membre de la Fédération Internationale de Motocyclisme par délégation de ladite Fédération en application du code de discipline et d'arbitrage de cette dernière.

Ces organes disciplinaires sont compétents pour prononcer des sanctions à raison des faits contraires aux règles posées par les statuts et règlements de la fédération, de ses organes déconcentrés et commis par une personne physique ou morale en une des qualités mentionnées ci-dessus à la date de commission des faits.

#### **Article 2-1**

Les instances disciplinaires et d'arbitrage sont compétentes pour traiter des affaires suivantes :

#### **Disciplinaire :**

- Infractions aux règlements sportifs et à la réglementation des épreuves ou manifestations organisées par la Fédération, ses organismes déconcentrés et ses personnes morales affiliées,
- Violations ou inobservations des statuts, du règlement intérieur de la Fédération ou de ses organismes déconcentrés,
- Infractions à l'éthique, à la déontologie et à l'esprit sportif, comportements portant atteinte à l'exemplarité du sport,
- Les manquements en cas de sélections, notamment les refus de pilotes sélectionnés pour participer aux épreuves mondiales par équipes nationales ou aux épreuves nationales par équipes régionales,
- Agissements, allégations portant atteinte aux prérogatives, à l'unité, à l'image et à la dignité de la Fédération, de ses organismes déconcentrés ou des personnes morales affiliées ou aux intérêts du sport motocycliste en général,
- Toute action ou toute abstention découlant des principes généraux du droit qui s'imposent à une personne eu égard à sa qualité de licencié,

- Litiges intéressant les organismes régionaux de la Fédération, dans le cadre d'une contestation d'une décision prise par un organe régional exécutif, les instances disciplinaires se limiteront à un contrôle de la forme adoptée pour la prise de décision, ils ne prononceront pas sur le fond,
- Litiges intéressant les dirigeants élus et toute autre personne exerçant des responsabilités au niveau fédéral,
- A la requête d'un Jury d'épreuve ou d'un arbitre,

**Arbitrage :**

- contestation d'une décision de Jury d'épreuve ou d'un arbitre,
- litiges entre des licenciés,
- litiges entre des personnes morales,
- litiges entre un licencié et une personne morale.
- Pour les litiges relatifs aux contentieux électoraux des Ligues Motocyclistes Régionales, Comités Motocyclistes Départementaux et associations affiliées.

**Article 2-2**

Les membres des organes disciplinaires, y compris leur président sont élus à la majorité simple par le Comité Directeur. Le Président de l'instance est désigné par le Comité Directeur parmi les membres élus de l'organe disciplinaire.

Les candidatures doivent être adressées à la Fédération au moins trente jours avant la date des élections accompagnées du bulletin de casier judiciaire n°3, par pli recommandé avec demande d'avis de réception.

Il ne peut être mis fin aux fonctions d'un membre en cours de mandat qu'en cas :

- 1° D'empêchement définitif constaté par les instances mentionnées ci-dessus ;
- 2° Ou de démission ;
- 3° Ou d'exclusion.

Chacun de ces organes se compose de dix membres choisis, notamment, en raison de leur compétence d'ordre juridique ou en matière d'éthique et de déontologie sportives.

Les présidents de la fédération, de ses organes déconcentrés ainsi que les membres des instances dirigeantes de la fédération ne peuvent être simultanément membres d'aucun organe disciplinaire.

Toutefois, au regard des circonstances de l'affaire, le Président de la Fédération peut mandater spécialement une personne non membre des instances disciplinaires de la FFM, parmi les personnes physiques, ou les collaborateurs et licenciés des personnes morales mentionnées à l'article 2, afin de représenter les intérêts de la Fédération à l'audience. Dans cette hypothèse, le représentant pourra sur demande consulter le rapport et l'intégralité du dossier afférent.

Tout organe disciplinaire des organes déconcentrés de la fédération est composé en majorité de membres n'appartenant pas aux instances dirigeantes de ces derniers.

**Article 3**

La durée du mandat des membres des organes disciplinaires de la fédération, de ses organes déconcentrés est identique à celle du mandat des instances dirigeantes correspondantes. Leur mandat expire au plus tard à la fin de la saison sportive au cours de laquelle les instances dirigeantes sont renouvelées.

En cas d'empêchement définitif, de démission ou d'exclusion d'un membre, un nouveau membre peut être désigné dans les mêmes conditions que son prédécesseur pour la durée du mandat restant à courir.

En cas d'absence ou d'empêchement définitif du Président, la présidence de l'organe disciplinaire est assurée par un membre de l'organe disciplinaire désigné par le Président de la FFM.

**Article 4**

Les membres des organes disciplinaires se prononcent en toute indépendance et ne peuvent recevoir d'instruction.

Les membres des organes disciplinaires et les secrétaires de séance sont astreints à une obligation de confidentialité pour les faits, actes et informations dont ils ont connaissance en raison de leurs fonctions.

Toute méconnaissance des règles fixées aux articles 2, 7 et au présent article constitue un motif d'exclusion du membre de l'organe disciplinaire ou du secrétaire de séance par les instances compétentes pour leur désignation.

**Article 5**

Les organes disciplinaires de première instance et d'appel se réunissent sur convocation de leur président ou de la personne qu'il mandate à cet effet. Chacun d'eux ne peut délibérer valablement que lorsque trois au moins de ses membres sont présents. Il revient au Président de l'instance de désigner les membres qui siégeront à l'audience.

En cas de partage égal des voix, le président de séance a voix prépondérante.

Le président de séance de l'organe disciplinaire désigne soit un membre de celui-ci, soit une autre personne pour assurer les fonctions de secrétaire de séance.

**Article 6**

Les débats devant les organes disciplinaires sont publics.

Toutefois, le président de séance peut, d'office ou à la demande d'une des parties, le cas échéant de son représentant légal, de son conseil ou de son avocat, interdire au public l'accès de la salle pendant tout ou partie de l'audience dans l'intérêt de l'ordre public ou de la sérénité des débats ou lorsque le respect de la vie privée ou du secret professionnel le justifie.

## **Article 7**

Les membres des organes disciplinaires doivent faire connaître au président de l'organe dont ils sont membres s'ils ont un intérêt direct ou indirect à l'affaire. Dans ce cas, ils ne peuvent siéger.

A l'occasion d'une même affaire, nul ne peut siéger dans l'organe disciplinaire d'appel s'il a siégé dans l'organe disciplinaire de première instance.

## **Article 8**

Pour tenir compte de l'éloignement géographique ou de contraintes professionnelles ou médicales, le président de l'organe disciplinaire, après avoir recueilli l'accord de la personne poursuivie, peut décider que tout ou partie des débats seront conduits sous forme de conférence audiovisuelle, pourvu qu'il soit recouru à des moyens garantissant la participation effective de chaque personne aux débats et le caractère contradictoire de la procédure.

## **Article 9**

La transmission des documents et actes de procédure mentionnés au présent règlement est effectuée par courrier recommandé avec accusé de réception ou par courrier remis en main propre contre décharge ou, le cas échéant, par courrier électronique à la personne poursuivie ou à son représentant légal, à son avocat, à l'organisme à but lucratif, à l'association ou à la société sportive avec lequel elle a un lien juridique.

L'utilisation du courrier électronique doit garantir la fiabilité de l'identification des parties à la communication électronique, l'intégrité des documents adressés ainsi que la sécurité et la confidentialité des échanges entre l'ensemble des personnes participant à la procédure disciplinaire. Elle doit permettre également d'établir de manière certaine la date et l'heure de la transmission des documents ainsi que celles de leur réception par leur destinataire.

## **Section 2 - Dispositions relatives aux organes disciplinaires de première instance**

### **Article 10**

- Dans un délai de six mois après les faits, les poursuites disciplinaires peuvent être engagées par le Président de la Fédération Française de Motocyclisme sur requête des membres du Comité Directeur, des Présidents de Ligue, des Présidents des Commissions spécialisées et pour toutes les affaires pour lesquelles il le jugerait nécessaire. La saisine doit être déposée par lettre simple au secrétariat du Tribunal National de Discipline et d'Arbitrage.
- Dans un délai de un mois après les faits, toute personne licenciée (son représentant légal si elle est mineure) et toutes associations sportives peuvent demander au Président de la Fédération d'engager une procédure devant le Tribunal National de Discipline et d'Arbitrage pour toutes les affaires qui ne sont ni de la compétence du jury d'épreuve, ni de la compétence d'une commission sportive nationale.
- Dans un délai de quinze jours, les parties intéressées peuvent demander au Président de la Fédération de saisir le Tribunal National de Discipline et d'Arbitrage pour toutes les affaires relevant de la compétence d'un jury d'épreuve ou d'une commission sportive nationale.

Dans ces deux derniers cas, la saisine du Tribunal National de Discipline et d'Arbitrage doit être faite par Lettre Recommandée avec demande d'Avis de Réception au siège de la FFM accompagnée d'une caution dont le montant est fixé par le Comité Directeur de la FFM (1).

Les affaires disciplinaires qui doivent faire l'objet d'une instruction sont les affaires relevant des catégories précédemment citées et pour toutes les affaires pour lesquelles une instruction apparaît nécessaire.

Le Président de FFM peut toutefois saisir directement, sans mesure d'instruction, le Président de l'organe disciplinaire et d'arbitrage de première instance des affaires relevant des catégories suivantes : contestation d'une décision de jury d'épreuve ou d'un arbitre ou à la requête d'un jury d'épreuve ou d'un arbitre.

Toute autre affaire disciplinaire peut faire l'objet d'une instruction sur décision du président de l'organe disciplinaire.

Les personnes habilitées à effectuer l'instruction des affaires disciplinaires sont désignées par le Président de la Fédération ou le cas échéant par le Président de l'organe disciplinaire, par lettre simple. Elles sont choisies soit parmi les personnes physiques, salariés de la Fédération ou les collaborateurs et licenciés des personnes morales, mentionnées à l'article 2, soit en raison de leur compétence au regard des faits objets des poursuites. En cette qualité et pour les besoins de l'instruction des affaires dont elles sont chargées, elles ont délégation du président de la fédération, de ses organes déconcentrés ou, le cas échéant, de la ligue professionnelle pour toutes les correspondances relatives à l'accomplissement de leur mission.

Elles ne peuvent être membres des organes disciplinaires saisis de l'affaire qu'elles ont instruite, ni avoir un intérêt direct ou indirect à l'affaire. Elles sont astreintes à une obligation de confidentialité pour tous les faits, actes et informations dont elles ont connaissance en raison de leurs fonctions. Toute méconnaissance de ces obligations constitue une faute.

Le Président du Tribunal National de Discipline et d'Arbitrage informe :

- L'intéressé et, le cas échéant, les personnes investies de l'autorité parentale, qu'une procédure disciplinaire est engagée à son encontre par l'envoi d'un document énonçant les griefs retenus, dans les conditions prévues à l'article 9.
- L'intéressé et, le cas échéant, les personnes investies de l'autorité parentale, qu'une procédure d'arbitrage est engagée par l'envoi d'un document énonçant la décision contestée, dans les conditions prévues à l'article 9.



**Article 11**

Lorsque l'affaire fait l'objet d'une instruction, la personne chargée de l'instruction établit un rapport qu'elle adresse à l'organe disciplinaire et à la personne poursuivie au vu des éléments du dossier et de tout renseignement recueilli par tout moyen. Elle n'a pas compétence pour clore d'elle-même une affaire.

Les personnes chargées de l'instruction exercent leur mission en toute impartialité et objectivité et peuvent :

- 1° Entendre toute personne dont l'audition paraît utile ;
- 2° Demander à toute personne des informations nécessaires à la procédure.

**Article 12**

Lorsque les circonstances le justifient, notamment au regard de la gravité des faits le Président du Tribunal National de Discipline et d'Arbitrage peut prononcer à l'encontre de la personne poursuivie, à tout moment de la procédure disciplinaire de première instance et par décision motivée, une mesure conservatoire dans l'attente de la notification de la décision de l'organe disciplinaire.

La mesure conservatoire prononcée peut être : une suspension provisoire de site de pratique, un huis clos total ou partiel pour une plusieurs rencontres sportives, une interdiction provisoire de participer aux manifestations sportives organisées ou autorisées par la FFM, une interdiction provisoire de participer directement ou indirectement à l'organisation et au déroulement des compétitions et manifestations sportives autorisées par la fédération délégataire ou organisées par une fédération agréée et une suspension provisoire d'exercice de fonction.

La mesure conservatoire prend fin en cas de retrait de celle-ci par les personnes ou les organes compétents. Elle prend également fin si l'organe disciplinaire n'est pas en mesure de statuer dans le délai qui lui est imparti à l'article 18 du présent règlement.

Les décisions relatives aux mesures conservatoires sont notifiées aux personnes poursuivies dans les conditions prévues à l'article 9 et sont insusceptibles d'appel.

**Article 13**

La personne poursuivie et, le cas échéant, son représentant légal sont convoqués devant l'organe disciplinaire dans les conditions prévues à l'article 9, au minimum sept jours avant la date de la séance.

La personne poursuivie ainsi que, le cas échéant, son représentant légal, son conseil ou son avocat peuvent consulter, avant la séance, le rapport et l'intégralité du dossier, sur demande écrite et ce, selon les conditions prévues à l'article 9 ou sur place lors de la séance.

Ils peuvent demander que soient entendues les personnes de leur choix, dont ils communiquent les noms quarante-huit heures au moins avant la réunion de l'organe disciplinaire. Pour tenir compte de l'éloignement géographique ou de contraintes professionnelles ou médicales des personnes dont l'audition est demandée, celle-ci peut être réalisée par conférence téléphonique sous réserve de l'accord du président de l'organe disciplinaire et de la personne poursuivie.

Le président de l'organe disciplinaire peut refuser, par décision motivée, les demandes d'audition manifestement abusives.

Lors de la séance, la personne poursuivie peut-être accompagnée par toute personne. Elle peut être représentée, le cas échéant, par son représentant légal, par son conseil ou son avocat. Des observations écrites ou orales peuvent être présentées par la personne poursuivie ou par les personnes qui l'assistent ou la représentent.

Toutefois, sauf accord du Président de l'instance, le nombre de personnes accompagnant la personne poursuivie ne peut être supérieur à deux.

Si elle ne parle pas ou ne comprend pas suffisamment la langue française, elle peut demander à être assistée d'un interprète de son choix à ses frais ou d'un interprète choisi par la fédération ou ses organes déconcentrés aux frais de ceux-ci.

Le délai de sept jours mentionné au premier alinéa peut être réduit en cas d'urgence, de circonstances tenant au bon déroulement des compétitions sportives ou de circonstances exceptionnelles par décision du président de l'organe disciplinaire, à son initiative ou à la demande de la personne chargée de l'instruction ou de la personne poursuivie. En ce cas, la faculté de demander l'audition de personnes s'exerce sans condition de délai.

La lettre de convocation mentionnée au premier alinéa indique à la personne poursuivie l'ensemble des droits définis au présent article.

**Article 14**

En cas d'urgence, de circonstances tenant au bon déroulement des compétitions sportives ou de circonstances exceptionnelles, et sauf cas de force majeure, le report de l'affaire ne peut être demandé.

Dans les autres cas et sauf cas de force majeure, le report de l'affaire ne peut être demandé qu'une seule fois, quarante-huit heures au plus tard avant la date de la séance, pour un motif sérieux.

Le président de l'organe disciplinaire accorde ou non le report. En cas de refus, sa décision doit être motivée.

Il peut également décider de sa propre initiative de prononcer un report.

**Article 15**

Lorsque l'affaire est dispensée d'instruction, le président de séance de l'organe disciplinaire ou la personne qu'il désigne expose les faits et le déroulement de la procédure. Dans les autres cas, la personne chargée de l'instruction présente oralement son rapport. En cas d'empêchement de la personne chargée de l'instruction, son rapport peut être lu par le président de séance ou la personne qu'il désigne.

Toute personne dont l'audition paraît utile peut être entendue par l'organe disciplinaire. Si une telle audition est décidée, le président en informe la personne poursuivie avant la séance.

La personne poursuivie et, le cas échéant, son représentant légal ainsi que la ou les personnes qui l'assistent ou la représentent sont invités à prendre la parole en dernier.

#### **Article 16 : Article réservé**

#### **Article 17**

L'organe disciplinaire délibère à huis clos, hors la présence de la personne poursuivie, des personnes qui l'assistent ou la représentent, des personnes entendues à l'audience et de la personne chargée de l'instruction.

Lorsque les fonctions de secrétaire de séance sont assurées par une personne qui n'est pas membre de l'organe disciplinaire, celle-ci peut assister au délibéré sans y participer.

L'organe disciplinaire prend une décision motivée. Cette décision ou le procès-verbal de la séance qui la relate est signé par le président de séance et le secrétaire.

La décision ou l'extrait du procès-verbal constituant la décision est notifié à la personne poursuivie ou, le cas échéant, à son représentant légal, ou à l'organisme à but lucratif, l'association ou la société sportive avec lequel elle a un lien juridique, selon les modalités prévues par l'article 9.

La notification mentionne les voies et délais de recours.

L'association sportive, le Comité Départemental, la Ligue Régionale, dont dépend la personne poursuivie ainsi que la FFM et l'UFOLEP sont informés de cette décision.

#### **Article 18**

L'organe disciplinaire de première instance doit se prononcer dans un délai de dix semaines à compter de l'engagement des poursuites disciplinaires.

En cas de circonstances exceptionnelles, le délai de dix semaines peut être prorogé d'un mois par une décision motivée du président de l'organe disciplinaire et notifiée à la personne poursuivie, le cas échéant, à son représentant légal, à son conseil ou à son avocat ou à l'organisme à but lucratif, l'association ou la société sportive avec lequel elle a un lien juridique, selon les modalités prévues à l'article 9.

Lorsque la séance a été reportée en application de l'article 14, le délai mentionné à l'alinéa précédent est prolongé d'une durée égale à celle du report.

Faute d'avoir statué dans ces délais, l'organe disciplinaire de première instance est dessaisi et l'ensemble du dossier est transmis à l'organe disciplinaire d'appel compétent qui statue en dernier ressort.

### **Section 3 - Dispositions relatives aux organes disciplinaires d'appel**

#### **Article 19**

La personne poursuivie et, le cas échéant, son représentant légal, son conseil ou son avocat ainsi que le Président de la Fédération peuvent interjeter appel de la décision de l'organe disciplinaire de première instance auprès de celui d'appel selon les modalités prévues à l'article 9, dans un délai de sept jours.

Ce délai est prolongé de cinq jours dans le cas où le domicile de l'intéressé est situé hors de la métropole, sauf si l'organe disciplinaire compétent est situé lui aussi hors métropole ou au profit de la personne poursuivie ainsi que des autres personnes pouvant interjeter appel en cas d'appel par la fédération dont elle relève.

L'exercice du droit d'appel ne peut être subordonné au versement d'une somme d'argent à la fédération, ou limité par une décision d'un organe fédéral.

L'appel n'est pas suspensif sauf décision motivée de l'organe disciplinaire de première instance prise en même temps qu'il est statué au fond. Lorsque la décision refuse de faire droit à des conclusions tendant à conférer un caractère suspensif à un appel, l'instance disciplinaire d'appel, saisie d'un appel comportant la contestation de ce refus, peut statuer sur ce dernier par une décision motivée avant d'examiner le fond de l'affaire.

Lorsque l'appel n'émane pas de la personne poursuivie, celle-ci en est informée par l'organe disciplinaire d'appel selon les modalités prévues à l'article 9. Le cas échéant, le représentant légal de la personne poursuivie et son conseil ou son avocat sont informés selon les mêmes modalités.

#### **Article 20**

L'organe disciplinaire d'appel statue en dernier ressort.

Il se prononce au vu du dossier de première instance et des productions d'appel, dans le respect du principe du contradictoire.

Le président de séance ou la personne qu'il désigne, établit un rapport exposant les faits et rappelant les conditions du déroulement de la procédure. Ce rapport est présenté oralement en séance.

Les dispositions des articles 13 à 15 et 17 ci-dessus sont applicables devant l'organe disciplinaire d'appel.

#### **Article 21**

L'organe disciplinaire d'appel doit se prononcer dans un délai de quatre mois à compter de l'engagement initial des poursuites.

En cas de circonstances exceptionnelles, le délai de quatre mois peut être prorogé d'un mois par une décision motivée du président de l'organe disciplinaire d'appel et notifiée à la personne poursuivie, le cas échéant, à son représentant légal ou à l'organisme à but lucratif, l'association ou la société sportive avec lequel elle a un lien juridique, selon les modalités prévues à l'article 9.

A défaut de décision dans ces délais, l'appelant peut saisir le Comité national olympique et sportif français aux fins de la conciliation prévue à l'article L. 141-4 du code du sport.

Lorsque l'organe disciplinaire d'appel n'a été saisi que par l'intéressé ou par l'organisme à but lucratif, l'association ou la société sportive avec lequel il a un lien juridique, la sanction prononcée par l'organe disciplinaire de première instance ne peut être aggravée.

La notification et, le cas échéant, la publication se font dans les conditions prévues à l'article 24.

## **Chapitre II - Sanctions**

### **Article 22**

Les sanctions applicables sont notamment :

- 1° Un avertissement ;
- 2° Un blâme ;
- 3° Une amende : lorsque cette amende est infligée à une personne physique, elle ne peut excéder un montant de 45 000 euros ;
- 4° Une perte d'une ou plusieurs rencontres sportives ;
- 5° Une pénalité en temps ou en points ; une imposition de temps ou de points modifiant le résultat du participant ;
- 6° Un déclassement ; une disqualification du classement d'une course ;
- 7° Une non homologation d'un résultat sportif ;
- 8° Une suspension de site de pratique ;
- 9° Un huis clos total ou partiel pour une ou plusieurs rencontres sportives ;
- 10° Une interdiction temporaire ou définitive de participer aux manifestations sportives organisées ou autorisées la fédération ;
- 11° Une interdiction temporaire ou définitive de participer directement ou indirectement à l'organisation et au déroulement des compétitions et manifestations sportives autorisées par la fédération délégataire ou organisées par une fédération agréée ;
- 12° Une interdiction d'exercice de fonction ;
- 13° Un retrait provisoire de la licence pendant la durée de l'interdiction ;
- 14° une interdiction pour une durée qu'elle fixe d'être licencié de la fédération ou de s'y affilier ;
- 15° Une radiation ;
- 16° Une inéligibilité pour une durée déterminée aux instances dirigeantes.
- 17° la radiation ou l'interdiction d'appartenir pour une durée déterminée à une instance disciplinaire.
- 18° En cas d'irrégularité manifeste dans le déroulement d'une épreuve, la nullité des résultats peut être prononcée.

Une ou plusieurs sanctions peuvent être choisies parmi les sanctions énumérées ci-dessus dans le respect du principe de proportionnalité. Elles sont prononcées en considération de la gravité des faits et du comportement de leur auteur.

Les sanctions prononcées peuvent être complétées par une décision de publication dans les conditions fixées à l'article 24.

La décision prononçant la sanction peut prévoir une participation de la personne sanctionnée aux frais exposés et dûment justifiés, à l'occasion de la procédure disciplinaire. Les frais exposés sont limités à 350 euros par partie poursuivie.

Le non-acquittement d'une amende et/ou des frais exposés de l'instance dans un délai de 30 jours à compter de la décision entraîne la suspension de la licence/l'affiliation et l'impossibilité de renouveler celle-ci, les sommes restant dues à la Fédération. Il est entendu que le règlement de la totalité de la somme met un terme à la suspension de licence/d'affiliation susmentionnée.

La ou les sanctions peuvent être, avec l'accord de l'intéressé et, le cas échéant, celui de son représentant légal, remplacées ou complétées par l'accomplissement, pendant une durée qui ne peut excéder une saison sportive, d'activités d'intérêt général au bénéfice de la fédération, de ses organes déconcentrés ou d'une association sportive ou caritative.

### **Article 23**

La décision de l'organe disciplinaire fixe, le cas échéant, la prise d'effet et les modalités d'exécution des sanctions.

### **Article 24**

La notification de la décision doit préciser les voies et délais de recours dont dispose la personne concernée.

Les décisions des organes disciplinaires ayant ordonné la publication prévoient les modalités d'exécution de cette mesure qui ne peut intervenir qu'après notification aux personnes en ayant fait l'objet et après épuisement des voies de recours internes à la fédération.

A cette fin, les organes disciplinaires de première instance et d'appel peuvent ordonner la publication au bulletin officiel de la fédération de l'intégralité ou d'une partie de la décision ou d'un résumé informant le public des motifs et du dispositif de celle-ci.

La publication des décisions s'effectue de manière anonyme, sauf si l'organe disciplinaire, par une décision motivée, décide d'ordonner la publication nominative ou si la personne qui a fait l'objet d'une décision de relaxe demande à ce que celle-ci soit nominative.

### **Article 25**

Les sanctions prévues à l'article 22, autres que l'avertissement, le blâme et la radiation, peuvent être assorties en tout ou partie d'un sursis.

La sanction assortie d'un sursis est réputée non avenue si, dans un délai compris entre 1 an et 5 ans en fonction de la gravité des faits commis et de la sanction prononcée, après son prononcé, l'intéressé n'a fait l'objet d'aucune nouvelle sanction mentionnée à l'article 22.

Toute nouvelle infraction sanctionnée pendant ce délai emporte révocation de tout ou partie du sursis.

## **Chapitre III - Le Tribunal Régional de Discipline et d'Arbitrage (TRDA)**

### **Article 26**

Les Ligues Motocyclistes Régionales constituent sur le modèle national, un organe de 1ère instance, le Tribunal Régional de Discipline et d'Arbitrage.

Un code de discipline et d'arbitrage type pour les Ligues Motocyclistes Régionales est réalisé et adopté par l'Assemblée Générale de la FFM.

### **Article 27**

Le pouvoir disciplinaire s'exerce sur les litiges suivants :

- Infractions aux règlements sportifs et à la réglementation des épreuves ou manifestations nationales organisées dans le ressort territorial de la Ligue Motocycliste Régionale et qui ne font pas partie d'un championnat, coupe ou trophée de France ;
- Violations ou inobservations des statuts, du règlement intérieur de la Ligue hors contentieux électoral
- Agissements, allégations portant atteintes aux prérogatives, à l'unité et à la dignité de la Ligue ou de ses associations affiliées ou aux intérêts du sport motocycliste en général.
- Litiges intéressant les organismes départementaux de la Ligue Motocycliste Régionale, leurs dirigeants élus et toutes autres personnes exerçant des responsabilités au niveau départemental.

### **Article 28**

En l'absence de Tribunal Régional de Discipline et d'Arbitrage au sein d'une ligue ou d'impossibilité pour celui-ci de se réunir, le Président de la Ligue territorialement compétent doit transmettre, dans les meilleurs délais, l'affaire au Président de la fédération afin que celui-ci statue sur l'opportunité de saisine du Tribunal National de Discipline et d'Arbitrage.

Dans ce cas, la ligue supportera les frais liés à l'instruction de l'affaire ainsi qu'à la tenue de l'audience auprès de l'instance nationale, déduction faite des éventuelles condamnations aux dépens de l'affaire.

Par ailleurs, le Tribunal Régional de Discipline et d'Arbitrage peut après avoir pris connaissance du rapport d'instruction de l'affaire lors de l'audience et avant jugement transmettre au Tribunal National de Discipline et d'Arbitrage l'ensemble des pièces du dossier par Lettre Recommandée avec demande d'Avis de Réception s'il estime que l'affaire est susceptible d'entraîner une suspension de licence supérieure à 3 mois, une radiation ou une inéligibilité.

Le Tribunal National de Discipline et d'Arbitrage doit juger l'affaire dans un délai maximum de deux mois à compter de la réception des pièces.

### **Article 29**

Dans le délai de sept jours à compter de sa notification, la décision d'un Tribunal Régional de Discipline et d'Arbitrage peut faire l'objet, par l'une des parties ou du Président de la Ligue ou du Président de la FFM, d'un recours devant la Cour d'Appel Nationale. La saisine doit être adressée au siège de la fédération à l'attention du Président de la Cour d'Appel Nationale par Lettre Recommandée avec demande d'Avis de Réception.

Ce délai est prolongé de cinq jours dans le cas où le domicile de l'intéressé est situé hors de la métropole, sauf si l'organe disciplinaire compétent est situé lui aussi hors métropole, ou au profit de la personne poursuivie ainsi que des autres personnes pouvant interjeter appel en cas d'appel par la Ligue dont elle relève.

La décision de la Cour d'Appel Nationale doit être prise dans un délai de deux mois à compter du jour de réception du recours.

## **Chapitre IV - Compétence du TNDA pour les Affaires Internationales et Européennes**

### **Article 30**

Le TNDA est compétent pour traiter en 1ère instance des recours contre des décisions d'un jury international ou d'un arbitre dans toute manifestation autre qu'un championnat ou prix FIM organisé par une association affiliée à la FFM (2).

### **Article 31**

Le TNDA est compétent pour traiter en 1ère instance des recours contre des décisions d'un jury international ou d'un arbitre FIM EUROPE dans toute manifestation autre qu'un championnat ou coupe FIM EUROPE organisé par une association affiliée à la FFM (3).

| MOTOCROSS*                |                                                                                            |                                                   |                                                   |                                                              |               |                             |                                                             |
|---------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------|---------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------|---------------|-----------------------------|-------------------------------------------------------------|
| AGE                       | DRAISIENNE                                                                                 | MX SOLO PRAIRIE SOLO                              | SUPERMOTARD                                       | QUAD / SUPERQUADER QUAD PRAIRIE                              | PIT BIKE      | SUPERCROSS                  | MONTÉE IMPOSSIBLE                                           |
| COTE TT                   |                                                                                            |                                                   |                                                   |                                                              |               |                             |                                                             |
| AUTRES CONDITIONS MINIMUM |                                                                                            |                                                   |                                                   |                                                              |               |                             |                                                             |
| Educatif                  |                                                                                            |                                                   |                                                   |                                                              |               |                             |                                                             |
| A partir de 3 ans         | Puissance 100 W max. – Roues de 12 pouces max.**                                           | 50 cm <sup>3</sup> max. – Roues de 10 pouces max. | 50 cm <sup>3</sup> max. – Roues de 10 pouces max. |                                                              |               |                             |                                                             |
| A partir de 4 ans         |                                                                                            |                                                   |                                                   |                                                              |               |                             |                                                             |
| A partir de 5 ans         |                                                                                            |                                                   |                                                   |                                                              |               |                             |                                                             |
| A partir de 6 ans***      | Puissance 500 W max. – Roues de 16 pouces max.**                                           | Moto 8 CV max. (environ 90 cm <sup>3</sup> 4T)    | Moto 8 CV max. (environ 90 cm <sup>3</sup> 4T)    | 65cc max. ou puissance 3,5 Kw max. pour un moteur électrique | 50cc 4T max.  |                             |                                                             |
| A partir de 7 ans         | A l'appréciation de l'éducateur sportif qualifié et selon le niveau et l'âge du pratiquant |                                                   |                                                   |                                                              |               |                             |                                                             |
| Compétition               |                                                                                            |                                                   |                                                   |                                                              |               |                             |                                                             |
| A partir de 6 ans         |                                                                                            | 50cc max.                                         | 50cc max.                                         |                                                              |               |                             | Guidon de bronze                                            |
| A partir de 7 ans         |                                                                                            | 65cc max. 90cc 4T max.                            | 65cc max. 90cc 4T max.                            | 65cc 2T max. 90cc 4T max.                                    | 90cc 4T max.  |                             |                                                             |
| A partir de 9 ans         |                                                                                            | 90cc max. 150 4T max.                             | 90cc max. 150 4T max.                             | 90cc 2T max. 150 4T max.                                     | 125cc 4T max. |                             | Guidon d'Argent ou d'Or selon le niveau de la manifestation |
| A partir de 11 ans        |                                                                                            | 90cc 2T max. 150cc 4T max.                        | 90cc 2T max. 150cc 4T max.                        |                                                              |               | 90cc 2T max. 150cc 4T max.  |                                                             |
| A partir de 12 ans        |                                                                                            | 125cc 2T max. 150cc 4T max.                       | 125cc 2T max. 150cc 4T max.                       | 125cc 2T max. 250cc 4T max.                                  | 150cc 4T max. | 90cc 2T max. 150cc 4T max.  |                                                             |
| A partir de 13 ans        |                                                                                            | 125cc 2T max. 150cc 4T max.                       | 125cc 2T max. 150cc 4T max.                       |                                                              |               | 125cc 2T max. 150cc 4T max. |                                                             |
| A partir de 15 ans        |                                                                                            | Cylindrée libre                                   | Cylindrée libre                                   | 550cc 2T ou 4T max. Cylindrée libre                          | 200cc 4T max. |                             | CASM                                                        |
| A partir de 18 ans        |                                                                                            | Cylindrée libre                                   | Cylindrée libre                                   |                                                              |               |                             | Cylindrée libre                                             |

\* Pour les spécialités non mentionnées dans ce tableau, se reporter aux Règles Techniques et de Sécurité sur [www.frmoto.org](http://www.frmoto.org)  
 \*\* Taille des roues mesurées selon la méthode applicable en vélo, c'est à dire en tenant compte de l'épaisseur du pneu dans la mesure  
 \*\*\* Avant 6 ans, l'apprentissage encadré par un éducateur moto breveté d'Etat est autorisé

| VITESSE             |                                                                                                                                                                                                                                        |                                                                                                                                              |                                                             |
|---------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------|
| AGE                 | MOINS DE 25 CV                                                                                                                                                                                                                         | PLUS DE 25 CV                                                                                                                                | AUTRES CONDITIONS MINIMUM                                   |
| Educatif            |                                                                                                                                                                                                                                        |                                                                                                                                              |                                                             |
| A partir de 6 ans** | 50cc à variateur et puissance de 8 CV maximum                                                                                                                                                                                          |                                                                                                                                              |                                                             |
| A partir de 7 ans   | A l'appréciation de l'éducateur sportif qualifié et selon le niveau et l'âge du pratiquant                                                                                                                                             |                                                                                                                                              |                                                             |
| A partir de 12 ans  | A l'appréciation de l'éducateur sportif qualifié et selon le niveau et l'âge du pratiquant                                                                                                                                             |                                                                                                                                              |                                                             |
| Compétition         |                                                                                                                                                                                                                                        |                                                                                                                                              |                                                             |
| A partir de 7 ans   | Jusqu'à 80cc 2T à variateur ou 110cc 4T à embrayage automatique<br>Jusqu'à 65cc 2T ou 115cc 4T à boîte de vitesse<br>Puissance maximum de 12 CV à la roue arrière                                                                      |                                                                                                                                              | Guidon d'Argent ou d'Or selon le niveau de la manifestation |
| A partir de 8 ans   | Jusqu'à 80cc 2T à variateur ou 110cc 4T à embrayage automatique<br>Jusqu'à 65cc 2T ou 115cc 4T à boîte de vitesse<br>Puissance maximum de 12 CV à la roue arrière<br><b>Pocket bike</b> : jusqu'à 40cc, carburateur de Ø 15 mm maximum |                                                                                                                                              |                                                             |
| A partir de 9 ans   | Jusqu'à 85cc 2T ou 180cc 4T monocylindre<br>Puissance maximum de 25 CV à la roue arrière<br><b>Pocket bike</b> : plus de 40cc                                                                                                          |                                                                                                                                              |                                                             |
| A partir de 10 ans  |                                                                                                                                                                                                                                        | Jusqu'à 125cc 2T ou 500cc 4T monocylindre ou bicylindre<br>Puissance maximum de 42 CV à la roue arrière                                      |                                                             |
| A partir de 11 ans  |                                                                                                                                                                                                                                        |                                                                                                                                              |                                                             |
| A partir de 13 ans  | Jusqu'à 125cc 2T ou 250cc 4T monocylindre<br>Puissance maximum de 25 CV à la roue arrière                                                                                                                                              | Jusqu'à 125cc 2T ou 500cc 4T monocylindre ou bicylindre<br>Puissance maximum de 50 CV à la roue arrière                                      | CASM                                                        |
| A partir de 15 ans  |                                                                                                                                                                                                                                        | Jusqu'à 125cc 2T ou 500cc 4T monocylindre, jusqu'à 600cc 4 cylindres 675cc 3 cylindres et 749cc bicylindres.<br>Sans limitation de puissance |                                                             |
| A partir de 16 ans  |                                                                                                                                                                                                                                        | Cylindrée libre                                                                                                                              |                                                             |

\* 16 ans pour les pilotes et 15 ans pour les passagers - \*\* Avant 6 ans, l'apprentissage encadré par un éducateur moto breveté d'Etat est autorisé

| COURSES SUR PISTE  |                                                                                         |                             |                              |                              |                                |                                                         |                                                                |
|--------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------|------------------------------|------------------------------|--------------------------------|---------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------|
| AGE                | GRASS-TRACK                                                                             | LONG-TRACK                  | FLAT-TRACK                   | SPEEDWAY                     | COURSE SUR GLACE OU TERRE SOLO | COURSE SUR GLACE OU TERRE QUAD                          | AUTRES CONDITIONS MINIMUM                                      |
| Educatif           |                                                                                         |                             |                              |                              |                                |                                                         |                                                                |
| A partir de 6 ans  | 50cc ou 90cc auto ou semi-auto                                                          |                             |                              |                              |                                |                                                         |                                                                |
| A partir de 7 ans  | A l'appréciation de l'Educateur sportif qualifié selon le niveau et l'âge du pratiquant |                             |                              |                              |                                |                                                         |                                                                |
| Compétition        |                                                                                         |                             |                              |                              |                                |                                                         |                                                                |
| A partir de 6 ans  | 50cc 2T ou 110cc 4T maximum                                                             | 50cc 2T ou 110cc 4T maximum | 50cc 2T ou 110cc 4T maximum  | 50cc 2T ou 110cc 4T maximum  |                                |                                                         |                                                                |
| A partir de 7 ans  | 65cc 2T ou 129cc 4T maximum                                                             |                             |                              |                              |                                |                                                         |                                                                |
| A partir de 9 ans  | 85cc 2T ou 190cc 4T maximum                                                             |                             |                              |                              |                                | Moteurs 2T ou 4T<br>Puissance de 15 CV maxi             | Guidon d'Argent ou d'Or<br>selon le niveau de la manifestation |
| A partir de 10 ans |                                                                                         |                             |                              |                              |                                | jusqu'à 200cc 2T ou 250cc 4T<br>Puissance de 22 CV maxi |                                                                |
| A partir de 11 ans | 85cc 2T ou 190cc 4T maximum                                                             | 90cc 2T ou 190cc 4T max     | 85cc 2T ou 190cc 4T max      | 90cc 2T ou 150cc 4T maximum  |                                |                                                         |                                                                |
| A partir de 12 ans |                                                                                         |                             |                              | 125cc 2T ou 250cc 4T maximum |                                |                                                         |                                                                |
| A partir de 13 ans | 250cc 4T maximum                                                                        | 250cc 4T maximum            | 250cc 4T maximum             | 200cc 2T ou 250cc 4T maximum |                                |                                                         | CASM                                                           |
| A partir de 14 ans |                                                                                         |                             |                              | 500cc 2T ou 4T maximum       |                                |                                                         |                                                                |
| A partir de 15 ans | Solo 500cc maximum                                                                      |                             | Solo 500 maxi                | 550cc 2T ou 4T maximum       |                                |                                                         |                                                                |
| A partir de 16 ans | Side-car ou quad 1000cc maximum                                                         |                             | Side-car ou quad 1000cc maxi |                              |                                |                                                         |                                                                |
| A partir de 18 ans |                                                                                         |                             |                              |                              |                                |                                                         |                                                                |

\* Pour les spécialités non mentionnées dans ce tableau, se reporter aux Règles Techniques et de Sécurité sur [www.fimoto.org](http://www.fimoto.org)  
 \*\* Avant 6 ans, l'apprentissage encadré par un éducateur moto breveté d'Etat est autorisé

# AUTRES DISCIPLINES OU SPECIALITES

| AGE                 | ENDURANCE T.T. SOLO**                                                                   | ENDURO                                                                                           | RALLYES | TRIAL                                                                                   | MOTOBALL                                                       | AUTRES CONDITIONS MINIMUM                                        |
|---------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------|---------|-----------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------|
| Educatif            |                                                                                         |                                                                                                  |         |                                                                                         |                                                                |                                                                  |
| A partir de 6 ans** | 50cc auto ou 90cc 4T<br>Puissance de 8 CV maxi                                          |                                                                                                  |         | 80cc auto maxi ou moto électrique d'une puissance de 800 W maximum                      | 60cc maximum                                                   |                                                                  |
| A partir de 7 ans   | A l'appréciation de l'Educateur sportif qualifié selon le niveau et l'âge du pratiquant |                                                                                                  |         |                                                                                         |                                                                |                                                                  |
| Compétition         |                                                                                         |                                                                                                  |         |                                                                                         |                                                                |                                                                  |
| A partir de 6 ans   |                                                                                         | Sur circuit fermé<br>50cc maximum                                                                |         | 50cc ou 16 pouces max.<br>sur circuit fermé                                             |                                                                |                                                                  |
| A partir de 7 ans   | 65cc maximum                                                                            | Sur circuit fermé<br>65cc maximum                                                                |         | 80cc ou 24 pouces maximum<br>sur circuit fermé                                          |                                                                | Guidon d'Argent ou d'Or<br>selon le niveau de la manifestation * |
| A partir de 9 ans   | 90cc maximum                                                                            | Sur circuit fermé<br>90cc maximum                                                                |         |                                                                                         |                                                                |                                                                  |
| A partir de 11 ans  | 90cc 2T ou<br>150cc 4T maximum                                                          | Sur circuit fermé<br>90cc 2T ou<br>150cc 4T maximum                                              |         | 125cc maximum<br>sur circuit fermé                                                      |                                                                | CASM                                                             |
| A partir de 12 ans  |                                                                                         | Sur circuit fermé<br>125cc 2T ou<br>150cc 4T maximum                                             |         |                                                                                         | 85cc 2T ou<br>125cc 4T maxi ou<br>moto électrique<br>15 Kw PIC | CASM et permis AM (ex BSR)<br>si voies ouvertes                  |
| A partir de 13 ans  | 125cc 2T ou<br>150cc 4T maximum                                                         | Sur circuit fermé<br>125cc 2T ou<br>150cc 4T maximum                                             |         | 125cc max. sur circuit fermé<br>Voies ouvertes à la<br>circulation publique : 50cc      |                                                                |                                                                  |
| A partir de 14 ans  |                                                                                         | Sur circuit fermé : 125cc 2T ou 150cc 4T max.<br>Voies ouvertes à la circulation publique : 50cc |         | Sur circuit fermé : cylindrée libre<br>Voies ouvertes à la circulation publique : 50cc  |                                                                | CASM et/ou permis correspondant<br>si voies ouvertes             |
| A partir de 15 ans  |                                                                                         |                                                                                                  |         | Sur circuit fermé : cylindrée libre<br>Voies ouvertes à la circulation publique : 125cc |                                                                |                                                                  |
| A partir de 16 ans  |                                                                                         |                                                                                                  |         |                                                                                         |                                                                |                                                                  |
| A partir de 17 ans  |                                                                                         |                                                                                                  |         |                                                                                         | 250cc max. ou<br>moto électrique<br>20 Kw PIC                  |                                                                  |
| A partir de 18 ans  |                                                                                         |                                                                                                  |         |                                                                                         |                                                                |                                                                  |

\* Pour les spécialités non mentionnées dans ce tableau, se reporter aux Règles Techniques et de Sécurité sur [www.fimoto.org](http://www.fimoto.org)

\*\* Avant 6 ans, l'apprentissage encadré par un éducateur moto breveté d'Etat est autorisé

\*\*\* Pour le quad se référer aux règles du MX quad.



# ASSURANCES



Pour tous renseignements, contactez :

**MARSH**

- Service Sport et événements - Tour Ariane, 92088 Paris  
La Défense Cedex

E-mail : [assurances ffm@marsh.com](mailto:assurances ffm@marsh.com)

Téléphone : 01 87 21 27 50

(de l'étranger : n° international du pays +33 1 87 21 27 50)

Les contrats pour les « Garanties de base » prévues dans la licence (Responsabilité Civile -RC, Individuelle accident-IA, Assistance – Rapatriement-ASS) et les « Garanties complémentaires Individuelle accident » sont souscrits par la Fédération Française de Motocyclisme (FFM), N° ORIAS 11062318, pour le compte de ses licenciés auprès des assureurs AXA et Mutuaide Assistance par l'intermédiaire du courtier Marsh (ORIAS n° 07001037).

Ces contrats ont été mis en place par la FFM afin de respecter les dispositions légales posées par les articles L321-1 et suivants du Code du Sport.

Le présent résumé est établi conformément à l'article L321-6 du Code du Sport. Il est un résumé des contrats mentionnés visés ci-avant et n'est par conséquent pas contractuel. Une information plus complète est disponible auprès de Marsh ou de la FFM.

## 1 - LES GARANTIES DE BASE A LA LICENCE

Le contrat AXA n° 11015300204 garantit les conséquences pécuniaires liées à la Responsabilité Civile du licencié selon les dispositions suivantes :

### 1.1 ASSURANCE DE LA RESPONSABILITÉ CIVILE (RC)

#### 1.1.1 ACTIVITES ASSUREES

Pour les Licenciés, la garantie couvre les conséquences pécuniaires de la responsabilité civile pouvant leur incombent conformément aux dispositions des articles L321-1 et suivants du Code du Sport et découlant de faits survenant :

- au cours d'entraînements se déroulant sur un circuit fermé homologué par les Autorités Administratives compétentes ou sur un terrain agréé par la FFM, sites non ouverts à la circulation publique, sous réserve de respecter les conditions suivantes :
  - que l'assuré soit titulaire d'une licence FFM valide ou d'un titre équivalent délivré par la FFM qu'il soit temporaire ou annuel,
  - que ces entraînements aient lieu pendant les heures d'ouverture du site de pratique (circuit, terrain, parcours, ...) y compris de nuit,
  - que ces entraînements soient réservés exclusivement aux motos, side-cars, quads et motoneiges, et plus largement tout véhicule autorisé par les textes édictés par la FFM, véhicules listés par le Code sportif fédéral,
  - que les séances d'entraînement soient réservées exclusivement aux titulaires d'une licence valide délivrée par la FFM (ou titre équivalent) ou par une autre fédération membre de la Fédération Internationale de Motocyclisme (FIM),
  - que ces entraînements se déroulent conformément aux règles techniques et de sécurité édictées par la FFM et dans le respect des dispositions prévues par l'arrêté d'homologation administrative ou par l'agrément fédéral,
- au cours d'entraînements se déroulant à l'étranger, exclusivement sur des sites de pratique homologués par les autorités administratives ou sportives compétentes, non ouverts à la circulation publique, et à condition que l'Assuré concerné :
  - soit titulaire d'une Licence Internationale (FIM) ou d'une licence FIM EUROPE
  - soit titulaire d'une qualification d'officiel et d'une licence valide lorsqu'il a cette qualité.
- au cours d'entraînements se déroulant dans les états de l'Union Européenne ainsi qu'en Suisse, Andorre, Monaco, Norvège et Liechtenstein et Royaume-Uni, exclusivement sur des sites de pratique homologués par les autorités administratives ou sportives compétentes, non ouverts à la circulation publique, et à condition que l'Assuré concerné :
  - soit titulaire d'une licence Nationale lorsqu'il a la qualité de pilote,
  - soit titulaire d'une qualification d'officiel et d'une licence valide lorsqu'il a cette qualité,
- pour les seuls pilotes et joueurs des Equipes de France et des filières de haut niveau au cours d'entraînements organisés par la FFM, dans le cadre de leur préparation.

## IMPORTANT

La participation de l'assuré à des manifestations sportives comportant la participation de véhicules terrestres à moteur n'a pas à être garantie, l'assurance Responsabilité Civile des participants étant couverte par l'organisateur (article R331-30 du Code du Sport).

Par ailleurs, il est étendu à la vie privée les garanties « RC entraînement » du licencié détenteur d'une licence à l'année contre les conséquences pécuniaires de dommages corporels, matériels et immatériels consécutifs, subis par autrui causés par un véhicule non-réceptionné ou qui n'est plus conforme à sa réception dont l'assuré est propriétaire.

Conformément à l'article L211-1 du Code des Assurances, cette garantie est étendue :

A la responsabilité civile du fait du véhicule non réceptionné ou qui n'est plus conforme à sa réception, hors circulation (c'est-à-dire lorsqu'il est entreposé) et lors des opérations de chargement, de déchargement sur une remorque ou dans un véhicule, à l'exclusion des dommages subis lors de la réparation de la vente et/ou du contrôle de l'automobile par des professionnels.

### 1.1.2 MONTANT DES GARANTIES RESPONSABILITE CIVILE

Tous dommages confondus : **20.000.000 €**

Dont :

- Dommages corporels et immatériels consécutifs : **20.000.000 €** limités en cas de faute inexcusable à **3.500.000 € - sans franchise**
- Dommages matériels et immatériels consécutifs y compris pour les dommages immobiliers suite à incendie, explosion, dégât des eaux : **2.000.000 € - franchise 200 €**

Défense pénale et recours :

- Garantie Défense pénale inclus dans la garantie mise en jeu – **franchise** selon garantie mise en jeu
- Garantie Recours : **20.000 €** - seuil d'intervention 380 €

### 1.1.3 EXCLUSIONS SPECIFIQUES RESPONSABILITE CIVILE

SONT EXCLUS :

- **LES DOMMAGES CAUSES PENDANT LA VIE PRIVEE SOUS RESERVE DE LA GARANTIE "VIE PRIVEE" DU LICENCIÉ PROPRIÉTAIRE D'UN VÉHICULE TERRESTRE A MOTEUR NON RECEPTIONNE**
- **LES DOMMAGES CAUSES A L'ASSURE LUI- MEME**
- **LES AMENDES (Y COMPRIS CELLE AYANT UN CARACTERE DE REPARATION CIVILE) PENALITES, REDEVANCES, COTISATIONS, IMPOTS, TAXES, ET TOUTES CAUTIONS PENALES ET AUTRES FRAIS DE CONSTITUTION Y AFFECTANT**
- **LES DOMMAGES CAUSES PAR LES EMEUTES, LES MOUVEMENTS POPULAIRES, LA GREVE ET LE LOCK- OUT ; IL APPARTIENT A L'ASSUREUR DE PROUVER QUE LE SINISTRE RESULTE DE L'UN DE CES FAITS ;**
- **LES DOMMAGES CAUSES PAR LES OURAGANS, TROMBES, CYCLONES, INONDATIONS, TREMBLEMENTS DE TERRE, ERUPTIONS VOLCANIQUES, TEMPETES, RAZ- DE- MAREE**
- **LES DOMMAGES RESULTANT DE LA PARTICIPATION DE L'ASSURE COMME ORGANISATEUR OU CONCURRENT A DES :**
  - **ÉPREUVES, COURSES, COMPETITIONS, AINSI QU'AUX ESSAIS QUI LES PRECEDENT. ON ENTEND PAR « ESSAIS QUI LES PRECEDENT », LES SEANCES D'ESSAIS LIBRES OU CHRONOMETREES FAISANT PARTIE INTEGRANTE DE LA MANIFESTATION ET QUI DOIVENT A CE TITRE ETRES SOUMIS A L'AUTORISATION PREALABLE DES POUVOIRS PUBLICS.**
  - **MANIFESTATIONS DE TOUTE NATURE, SOUMISES PAR LA REGLEMENTATION EN VIGUEUR A L'AUTORISATION OU A LA DECLARATION PREALABLE DES POUVOIRS PUBLICS EN APPLICATION DES ARTICLES R.331-18 ET SUIVANTS DU CODE DU SPORT ;**
- **LES DOMMAGES IMPLIQUANT DES VEHICULES TERRESTRES AMOTEUR SOUMIS A LA LEGISLATION SUR L'ASSURANCE AUTOMOBILE OBLIGATOIRE, LES REMORQUES ET SEMI-REMORQUES AINSI QUE LES APPAREILS TERRESTRES ATTELES A UN VEHICULE TERRESTRE A MOTEUR, DONT L'ASSURE OU LES PERSONNES DONT IL EST CIVILEMENT RESPONSABLE ONT LA PROPRIETE, LA CONDUITE, L'USAGE OU LA GARDE.**

## IMPORTANT

Les exclusions ci-avant ne sont qu'un extrait de celles prévues au contrat. Pour toutes questions ou renseignements complémentaires contactez Marsh par email : [assurances.ffm@marsh.com](mailto:assurances.ffm@marsh.com)

### 1.1.4 DÉFENSE ET RECOURS

#### DÉFENSE PÉNALE

La garantie s'applique à la prise en charge ou au remboursement des frais de défense et à l'organisation de la défense de l'assuré, lorsqu'il est cité pénalement devant une juridiction d'un des pays où la garantie s'exerce, et que cette plainte porte sur des dommages garantis au titre du présent

contrat et supérieurs à la franchise.

L'assureur s'engage à assumer la défense de l'assuré dans les mêmes conditions et limites que pour la défense civile prévue ci-dessus.

## **RECOURS**

La garantie est acquise en recours, pour le compte exclusif de l'assuré, dans la mesure où le dommage qu'il a subi aurait été indemnisé au titre du présent contrat (garanties responsabilité civile), si l'assuré en avait été l'auteur et non la victime et dans la mesure où le montant des intérêts en jeu (hors frais définis à l'article 6.2.4 ci-après) excède le seuil d'intervention indiqué aux conditions particulières.

Cette garantie s'exerce dans les limites territoriales du contrat.

### **Frais pris en charge :**

A l'occasion de la survenance d'un litige garanti l'assureur prend en charge dans la limite du montant garanti :

- les frais de constitution de dossiers tels que frais d'enquêtes, coûts de procès-verbaux de police ou de constats d'huissier engagés par l'assureur ou avec son accord ;
- les honoraires d'experts ou de techniciens désignés par l'assureur ou choisis avec son accord ;
- les frais taxables et émoluments d'avocats et d'auxiliaires de justice, ainsi que les autres dépenses taxables ;
- les honoraires et frais non taxables d'avocats dans les conditions ci-après :

■ L'assureur, à condition que l'assuré l'ait informé dans les conditions prévues par le paragraphe « Information de l'assureur », prend en charge les frais et les honoraires engagés par l'assuré sur présentation des factures acquittées accompagnées de la décision rendue ou du protocole de transaction signé par les parties au litige, dans la limite du plafond indiqué aux conditions particulières.

■ Ce plafond comprend les frais divers (déplacement, secrétariat, photocopies) et taxes.

En cas de paiement par l'assuré d'une première provision à l'avocat de son choix, l'assureur s'engage, dans la limite de ladite provision, à faire une avance à l'assuré.

## **1.2 ASSURANCE DES ACCIDENTS CORPORELS (INDIVIDUELLE ACCIDENT)**

Le contrat AXA garantit l'indemnisation des dommages corporels atteignant l'assuré à la suite d'un accident survenu à l'occasion des activités ressortant de la pratique et de l'encadrement du sport motocycliste selon les dispositions suivantes :

### **1.2.1 ACTIVITES ASSUREES**

Sont considérées comme des activités assurées à l'exclusion de toutes autres :

- Les compétitions officielles et essais s'y rapportant, pour lesquelles la FFM aura délivré un visa,
- Les compétitions officielles et essais s'y rapportant, inscrites aux calendriers de la Fédération Internationale de Motocyclisme (FIM) et/ou de la FIM EUROPE, sous réserve que l'assuré :

- Soit titulaire d'une Licence Internationale (FIM) ou FIM EUROPE ou d'une licence Nationale lorsqu'il participe en tant que joueur à une rencontre de Motoball,

*Par dérogation partielle, l'assuré pourra continuer de bénéficier des garanties lors de rencontres amicales de Motoball se déroulant à l'étranger dès lors que cette dernière aura été déclarée préalablement à la FFM qui s'engage ensuite à en informer l'assureur.*

- Soit titulaire d'une licence d'officiel lorsqu'il a cette qualité et de la capacité correspondante à la capacité de l'épreuve,

- Les entraînements se déroulant sur un circuit fermé homologué par les Autorités Administratives compétentes ou sur un terrain agréé par la FFM, sites non ouverts à la circulation publique, sous réserve de respecter les conditions suivantes :

- Que l'assuré soit titulaire d'une licence FFM valide ou d'un titre équivalent délivré par la FFM qu'il soit temporaire ou annuel, que ces entraînements aient lieu pendant les heures d'ouverture du site de pratique (circuit, terrain, parcours, ...),

- Que ces entraînements soient réservés exclusivement aux motos, side-cars, quads et motoneige,

- Que ces entraînements se déroulent conformément aux règles techniques et de sécurité édictées par la FFM et dans le respect des dispositions prévues par l'arrêté d'homologation administrative ou par l'agrément fédéral,

- En cas de retrait d'homologation du circuit par l'autorité ayant délivré l'homologation et d'agrément de la FFM pour les autres sites, les garanties cesseront à compter de la date du retrait.

- Pour les seuls titulaires d'une licence Pilote de la FFM, au cours d'entraînements organisés par le club nécessitant l'utilisation pour partie de la voie publique (Enduro, Trial et rallyes routiers), à la condition expresse que le pilote licencié soit titulaire d'un contrat d'assurance en cours de validité garantissant la responsabilité civile du fait du véhicule utilisé.

- Les entraînements se déroulant à l'étranger, exclusivement sur des sites de pratique homologués par les autorités administratives ou sportives compétentes, non ouverts à la circulation publique, et à condition que l'Assuré concerné :

- Soit titulaire d'une Licence Internationale (FIM) ou FIM EUROPE lorsqu'il a la qualité de pilote.
  - Soit titulaire d'une qualification d'officiel et d'une licence valide lorsqu'il a cette qualité.
  - Les entraînements se déroulant dans les états de l'Union Européenne ainsi qu'en Suisse, Andorre, Monaco, Norvège, Liechtenstein et Royaume-Uni, exclusivement sur des sites de pratique homologués par les autorités administratives ou sportives compétentes, non ouverts à la circulation publique, et à condition que l'Assuré concerné :
    - Soit titulaire d'une licence Nationale lorsqu'il a la qualité de pilote,
    - Soit titulaire d'une qualification d'officiel et d'une licence valide lorsqu'il a cette qualité,
  - Pour les seuls pilotes des équipes de France, lors d'entraînements organisés par la FFM dans le cadre de la préparation des équipes de France, y compris lors de compétitions telles que prévues aux activités assurées.
  - Pour les seuls titulaires d'une licence et bénéficiant d'une qualification d'OFFICIEL de la FFM, dans le cadre de leur mission fédérale.
- On entend par « officiel », les dirigeants, ou membres des délégations officielles en représentation de la FFM dans le monde entier
- Pour les seuls titulaires d'une licence et bénéficiant d'une qualification d'Officiel de la FFM, (y compris arbitres et chronomètres) désignés sur le règlement d'une épreuve et convoqués spécialement à cet effet ou figurant sur le rapport de clôture : au cours du trajet aller et retour du domicile de l'assuré au lieu de l'épreuve, par un itinéraire normal, c'est-à-dire le parcours le plus direct et pendant le temps correspondant au mode de transport utilisé, dans la mesure où ledit parcours n'a pas été interrompu ou détourné par intérêt personnel et étranger aux nécessités de la compétition (article L411-2 du Code de la Sécurité Sociale) sous réserve du respect des dispositions légales et réglementaires et notamment du code de la route.
  - Au cours des activités ayant pour objet la préparation d'un pilote licencié à une épreuve sportive au moyen des exercices physiques appropriés,

## **1.2.2 MONTANT DES GARANTIES ACCIDENTS CORPORELS (INDIVIDUELLE ACCIDENT)**

(Voir le tableau des garanties en fin de document)

## **1.2.3 EXCLUSIONS SPECIFIQUES IA**

**SONT EXCLUS DES GARANTIES :**

**LES ACCIDENTS SURVENUS LORSQUE L'ASSURÉ :**

- A CONDUIT SOUS L'EMPRISE D'UN ETAT ALCOOLIQUE (INFRACTION A L'ARTICLE L 234-1 DU CODE DE LA ROUTE) OU DE STUPEFIANTS NON PRESCRITS MEDICALEMENT (INFRACTION A L'ARTICLE L 235-1 DU CODE DE LA ROUTE) ET QUE CET ETAT EST EN RELATION DE CAUSALITE AVEC L'ACCIDENT ;

**LES ACCIDENTS OCCASIONNES PAR OU SUITE A :**

- LE FAIT DE L'ASSURÉ, DE MANIERE INTENTIONNELLE ;
- LA GUERRE ETRANGERE : L'ASSURÉ DOIT PROUVER QUE LE SINISTRE RESULTE D'UN FAIT AUTRE QUE LE FAIT DE GUERRE ETRANGERE ;
- LA GUERRE CIVILE, DES EMEUTES OU DES MOUVEMENTS POPULAIRES : IL APPARTIENT A L'ASSUREUR DE PROUVER QUE LE SINISTRE RESULTE DE LA GUERRE CIVILE, D'EMEUTES OU DE MOUVEMENTS POPULAIRES ;
- LA PARTICIPATION ACTIVE DE L'ASSURÉ A DES ATTENTATS, ACTES DE TERRORISME, EMEUTES, MOUVEMENTS POPULAIRES, ACTES DE SABOTAGE, CRIMES OU DELITS INTENTIONNELS, RIXES, SAUF DANS LE CAS DE LEGITIME DEFENSE ;
- L'ENLEVEMENT ET/OU LA SEQUESTRATION DE L'ASSURÉ ;
- LE DEFAUT DE SOINS OU L'USAGE DE SOINS EMPIRIQUES SANS CONTROLE MEDICAL (SAUF CAS DE FORCE MAJEURE OU LES GARANTIES SONT ALORS VERSEES EN FONCTION DES CONSEQUENCES QUE LA MALADIE OU L'ACCIDENT AURAIT EUES SUR UNE PERSONNE SOIGNEE PAR UNE AUTORITE MEDICALE) ;
- LA PARTICIPATION DE L'ASSURÉ A TITRE PRIVE, EN DEHORS DE TOUTE ACTIVITE ASSUREE, A DES ACTES PERILLEUX OU ACROBATIQUES METTANT EN DANGER SA VIE OU SON INTEGRITE PHYSIQUE, SAUF SI CES ACTES SONT ACCOMPLIS DANS LE CADRE DE LA LEGITIME DEFENSE OU DU SAUVETAGE DES PERSONNES ET DES BIENS ;
- LA NAVIGATION AERIEENNE A BORD D'UN APPAREIL NON MUNI D'UN CERTIFICAT VALABLE DE NAVIGABILITE OU PILOTE PAR UNE PERSONNE NE POSSEDANT NI BREVET, NI LICENCE, OU TITULAIRE D'UN BREVET OU D'UNE LICENCE PERIMEE ;
- LE DECES DE L'ASSURÉ LORSQUE CELUI-CI SE DONNE VOLONTAIREMENT LA MORT AU COURS DE LA PREMIERE ANNEE D'ASSURANCE ;
- L'USAGE DE DROGUES, STUPEFIANTS, MEDICAMENTS SANS PRESCRIPTION MEDICALE ;
- LA FAUTE INTENTIONNELLE OU DOLOSIVE DE L'ASSURÉ, DU BENEFICIAIRE OU DU SOUSCRIPTEUR ;
- LES DOMMAGES RESULTANTS DE L'EXERCICE D'UNE ACTIVITE PROFESSIONNELLE LORSQU'ILS SONT PRIS EN CHARGE PAR UN REGIME DE REPARATION DES ACCIDENTS DU TRAVAIL OU DES ACCIDENTS DE SERVICE ;

- LA CONDUITE DE TOUT VEHICULE SI L'ASSURE NE POSSEDE PAS LE PERMIS, LA LICENCE OU LE CERTIFICAT CORRESPONDANT ; SAUF EN CAS DE CONDUITE SUR PISTE OU CIRCUIT FERME A LA CIRCULATION SI L'ASSURE Y EST AUTORISE PAR L'INTERMEDIAIRE D'UN TITRE FEDERAL DELIVRE PAR LA FFM, OU DURANT LA PERIODE D'EXAMEN DU C.A.S.M. (CERTIFICAT D'APTITUDE AU SPORT MOTOCYCLISTE) OU DE L'EXAMEN DES « GUIDONS », EXCLUSIVEMENT AU COURS DE LA PERIODE PENDANT LAQUELLE LE PARTICIPANT EST SOUS LA RESPONSABILITE DE L'EXAMINATEUR ;
- LES DOMMAGES RESULTANT D'UN ACCIDENT SURVENU AVANT LA DATE DE PRISE D'EFFET DE LA GARANTIE ;
- LES DOMMAGES RESULTANT DE TOUT COMBUSTIBLE NUCLEAIRE, PRODUIT OU DECHET RADIOACTIF ;
- LES DOMMAGES RESULTANT DE TOUT ENGIN DESTINE A IRRADIER OU A EXPLOSER PAR MODIFICATION DU NOYAU DE L'ATOME, AINSI QUE DE LEUR DECONTAMINATION ;
- SONT EGALEMENT EXCLUS LES CLAQUAGES, LUMBAGOS, TOURS DE REINS ET DECHIRURE MUSCULAIRE RESULTANT DE LA PRATIQUE DE SPORTS

**IMPORTANT**

Les exclusions ci-avant ne sont qu'un extrait de celles prévues au contrat. Pour toutes questions ou renseignements complémentaires contactez Marsh par email : [assurances.ffm@marsh.com](mailto:assurances.ffm@marsh.com)

**1.3 ASSISTANCE AUX PERSONNES**

Contrat Mutuaide Assistance n° produit : 8315

Tout licencié bénéficie d'une garantie assistance médicale et peut-être rapatrié vers son domicile habituel (sans franchise kilométrique) ou de l'étranger vers la France ou la Principauté de Monaco suite à un accident, à une maladie ou à un décès survenu dans le cadre des activités fédérales. Cette garantie s'étend au territoire français et au monde entier pour les déplacements de moins de 90 jours consécutifs.

**IMPORTANT**

Le licencié ne bénéficie pas de la garantie Assistance-rapatriement FFM dans les deux cas suivants :

- Lors de sa participation à des rallyes-raid, car la garantie doit être accordée par l'organisateur de la manifestation.
- Lors de sa participation à une compétition imposant la titularité d'une licence délivrée par la FIM, laquelle accorde à l'assistance-rapatriement à travers salicence.

### 1.3.1 MONTANT DES GARANTIES ASSISTANCE AUX PERSONNES

| ASSISTANCE AUX PERSONNES                                                 | PLAFOND                                                                              |
|--------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------|
| Assistance juridique à l'étranger (Caution pénale)                       | Plafond : 15 000 €                                                                   |
| Assistance juridique à l'étranger (Honoraires avocat)                    | Plafond : 1500 €                                                                     |
| Assistance et aide en cas perte de documents / annulation retard d'avion | Frais réels                                                                          |
| Avance de fonds (uniquement à l'étranger)                                | Plafond : 500 €                                                                      |
| Chauffeur de remplacement                                                | Titre de transport ;                                                                 |
| Envoi de médicaments à l'étranger                                        | Frais d'envoi ;                                                                      |
| Frais médicaux hors du pays de résidence                                 | Franchise pers :<br>80 € Plafond par pers : 200 000 €                                |
| Prolongation de séjour                                                   | Plafond en nuit : 10 ; Plafond par nuit : 80 €                                       |
| Rapatriement de corps                                                    | Frais réels                                                                          |
| Rapatriement des enfants de - de 18 ans                                  | Plafond : Titre de transport A/R ;                                                   |
| Rapatriement des personnes accompagnantes                                | Plafond : Titre de transport retour                                                  |
| Rapatriement ou transport sanitaire                                      | Plafond : Frais réels ;                                                              |
| Retour anticipé                                                          | Plafond : Titre De Transport Retour ;                                                |
| Transmission de messages urgents                                         | Plafond : Frais réels ;                                                              |
| Visite d'un proche                                                       | Plafond : Titre de transport A/R ;<br>Plafond en nuit : 10 ; Plafond par nuit : 80 € |

### 1.3.2 COMMENT CONTACTER L'ASSISTANCE ?

|                            |                                                                                                                                                                                                                                                     |
|----------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Par courrier               | <b>MUTUAIDE ASSISTANCE</b><br><b>126, rue de la Piazza - CS 20010</b><br><b>93196 Noisy le Grand CEDEX</b>                                                                                                                                          |
| Par téléphone (24h24, 7/7) | <b>Depuis la France</b> : 01.55.98.57.31<br><b>Depuis l'étranger</b> : + 33.1.55.98.57.31<br>Précédé de l'indicatif local d'accès au réseau international<br>(Communication non surtaxée, coût selon opérateur, appel susceptible d'enregistrement) |
| Par e-mail                 | <a href="mailto:voyage@mutuaide.fr">voyage@mutuaide.fr</a>                                                                                                                                                                                          |

Pour permettre à Mutuaide assistance d'intervenir dans les meilleures conditions, pensez à rassembler les informations suivantes qui vous seront demandées lors de votre appel :

- Le numéro de contrat / produit : n° 8315
- Vos nom et prénom
- L'adresse de votre domicile,
- Votre n° de licence et type de licence ou titre de participation (ex : pass circuit)
- Le pays, la ville ou la localité dans laquelle vous vous trouvez au moment de l'appel
- Préciser l'adresse exacte (n°, rue, hôtel éventuellement, etc.),
- Le numéro de téléphone où nous pouvons vous joindre,
- La nature de votre problème

Lors du premier appel, un numéro de dossier d'assistance vous sera communiqué. Le rappeler systématiquement, lors de toutes relations ultérieures avec notre Service Assistance.

### 1.4 PROTECTION JURIDIQUE

La FFM a souscrit une Protection Juridique pour ses licenciés, tant en recours qu'en défense, au plan amiable ou judiciaire.

Pour toute question, sur ce contrat, vous pouvez contacter le service juridique de la FFM au : 01 49 23 77 00 ou par mail : [juridique@ffmoto.com](mailto:juridique@ffmoto.com)

## 2 - PRISE D'EFFET ET VALIDITE DES GARANTIES

Les garanties prennent effet pour la seule durée de validité de la licence et au plus tôt le 01/01/2026. Pour les « Primo-licenciés FFM » les garanties prennent effet du 1<sup>er</sup> septembre au 31 décembre 2025, la fin de la validité de la licence demandée sera le 31 décembre 2026.

## 3 - DECLARATION D'ACCIDENT

En cas de sinistre, l'assuré doit effectuer sa déclaration à partir de la plateforme dédiée mise à disposition par la FFM et Marsh :

Pour vous connecter, cliquez sur le lien ci-dessous ou sur le site internet :

<https://connexion.marsh.com/#/client/ffm>

**IMPORTANT** : Sous peine de non garantie, la déclaration de sinistre doit s'effectuer dans les 10 jours qui suivent la connaissance de l'accident par l'assuré.

## 4 - RENONCIATION AUX GARANTIES ACCIDENT CORPOREL ET ASSISTANCE

Conformément aux dispositions de l'article L 321-1 et suivant du Code du Sport, seule la garantie « Responsabilité civile » est obligatoire pour le licencié. Par conséquent, le licencié peut renoncer aux garanties dites « de base » en cas d'accident corporel et assistance contenues dans la licence. Pour cela, le licencié doit en faire expressément la demande au moment de son inscription ou renouvellement à la licence.

La part assurance pour les garanties « Accident Corporel + Assistance (garanties de base) » est indiquée au document « tarifs des licences » accessible sur le site web de la FFM.

## 5 - GARANTIES COMPLÉMENTAIRES FACULTATIVES

Conformément aux dispositions de l'article L321.6 du Code du Sport, le licencié a la faculté de compléter les garanties d'assurance en cas d'accident corporel contenues dans sa licence.

A noter que l'enregistrement des souscriptions pour les garanties complémentaires « accident corporel » se fera en ligne au moment de la prise de licence sur l'espace intranet FFM personnel.

Toutefois, le licencié conserve la possibilité de demander ou de compléter son adhésion à tout moment soit via son espace intranet FFM personnel ou en contactant Marsh par e-mail :

[assurances.ffm@marsh.com](mailto:assurances.ffm@marsh.com)

A cet effet, la FFM met à disposition du licencié les garanties complémentaires et options suivantes :

### Options IA - Licencié

| Décès (DC) | Capital complémentaire | Prime HT complémentaire (taxes 9%) | Prime TTC complémentaire |
|------------|------------------------|------------------------------------|--------------------------|
| DC1        | 20 000 €               | 18,35 €                            | 20 €                     |
| DC2        | 40 000 €               | 36,70 €                            | 40 €                     |
| DC3        | 60 000 €               | 55,05 €                            | 60 €                     |
| DC4        | 80 000 €               | 73,39 €                            | 80 €                     |
| DC5        | 100 000 €              | 91,74 €                            | 100 €                    |

| Invalidité (IP) | Capital complémentaire à partir de 50% d'AIPP | Prime HT complémentaire (taxes 9%) | Prime TTC complémentaire |
|-----------------|-----------------------------------------------|------------------------------------|--------------------------|
| IP1             | 100 000 €                                     | 412,84 €                           | 450 €                    |
| IP2             | 200 000 €                                     | 825,60 €                           | 900 €                    |
| IP3             | 300 000 €                                     | 1 238,53 €                         | 1 350 €                  |
| IP4             | 400 000 €                                     | 1 651,38 €                         | 1 800 €                  |
| IP5             | 500 000 €                                     | 2 110,09 €                         | 2 300 €                  |

| Incapacité temporaire totale (IJ) | Montant de l'Indemnité Journalière (IJ) payable pendant 360 jours | Prime HT complémentaire (taxes 9%) | Prime TTC complémentaire |
|-----------------------------------|-------------------------------------------------------------------|------------------------------------|--------------------------|
| <b>Franchise 7 jours</b>          |                                                                   |                                    |                          |
| IJ-7-1                            | 20 €                                                              | 114,68 €                           | 125 €                    |
| IJ-7-2                            | 40 €                                                              | 229,36 €                           | 250 €                    |
| IJ-7-3                            | 60 €                                                              | 344,04 €                           | 375 €                    |
| IJ-7-4                            | 80 €                                                              | 458,72 €                           | 500 €                    |
| IJ-7-5                            | 100 €                                                             | 573,39 €                           | 625 €                    |

#### **IMPORTANT**

- Si elles sont souscrites, ces garanties facultatives complètent les garanties de base à la licence.
- Ces garanties peuvent être souscrites « à la carte », c'est-à-dire que le licencié peut souscrire la/les garantie(s) et option(s) de son choix.
- Le paiement de la prime peut être mensualisé.

## **5.1 COMMENT SOUSCRIRE LES GARANTIES**

### **COMPLEMENTAIRES ?**

Les garanties complémentaires sont proposées à l'assuré au moment de la prise de licence depuis son espace intranet FFM personnel.

Toutefois, le licencié peut souscrire ou compléter son adhésion à tout moment via son espace intranet FFM personnel ou en contactant par mail

Marsh : assurances.ffm@marsh.com ou par tel : 01 87 21 27 50

## **6 MENTIONS DIVERSES (PRESCRIPTION, RECLAMATION, CNIL)**

### **6.1 PRESCRIPTION**

Conformément aux dispositions prévues par l'article L.114-1 du Code des assurances, toutes actions dérivant d'un contrat d'assurance sont prescrites par deux ans à compter de l'événement qui y donne naissance.

Toutefois, ce délai ne court :

- en cas de réticence, omission, déclaration fausse ou inexacte sur le risque couru, que du jour où l'assureur en a eu connaissance,
- en cas de sinistre, que du jour où les intéressés en ont eu connaissance, s'ils prouvent qu'ils l'ont ignoré jusque-là. Quand l'action de l'assuré contre l'assureur a pour cause le recours d'un tiers, le délai de la prescription ne court que du jour où ce tiers a exercé une action en justice contre l'assuré ou a été indemnisé par ce dernier.

La prescription est portée à dix ans dans les contrats d'assurance contre les accidents atteignant les personnes, lorsque les bénéficiaires sont les ayants droit de l'assuré décédé.

Conformément à l'article L.114-2 du Code des assurances, la prescription est interrompue par une des causes ordinaires d'interruption de la prescription constituées par :

- toute demande en justice, même en référé, ou même portée devant une juridiction incompétente ;
- tout acte d'exécution forcée, ou toute mesure conservatoire prise en application du code des procédures civiles d'exécution ;
- toute reconnaissance par l'assureur du droit à garantie de l'assuré, ou toute reconnaissance de dette de l'assuré envers l'assureur.

Elle est également interrompue par :

- la désignation d'experts à la suite d'un sinistre ;
- l'envoi d'une lettre recommandée ou d'un envoi recommandé électronique, avec accusé de réception, adressée par :

\* l'assureur à l'assuré en ce qui concerne l'action en paiement de la prime;

\* l'assuré à l'assureur en ce qui concerne le règlement de l'indemnité.

Conformément à l'article L.114-3 du Code des assurances, les parties au contrat d'assurance ne peuvent, même d'un commun accord, ni modifier la durée de la prescription, ni ajouter aux causes de suspension ou d'interruption de celle-ci.



**6.2 RECLAMATION****6.2.1 COMMENT DECLARER UNE RECLAMATION AXA ?**

Le paragraphe ci-dessous précise les modalités d'examen des réclamations et le recours au processus de la médiation. Cette procédure ne constitue toutefois pas un préalable obligatoire au droit de l'assuré d'engager une action en justice et de saisir le tribunal compétent. L'assuré doit dans un premier temps contacter, par téléphone ou par écrit, son interlocuteur habituel ou son service client. Par la suite, et si une incompréhension subsiste, l'assuré peut faire appel à la Direction Relations Clientèle en écrivant à l'adresse suivante :

AXA France  
Direction Relations Clientèle  
TSA 46 307 95901 - Cergy Pontoise Cedex 9

ou depuis le site [axa.fr](https://www.axa.fr/services-en-ligne.html) (via le formulaire en ligne accessible <https://www.axa.fr/services-en-ligne.html>) en précisant le nom et le numéro du contrat ainsi que les coordonnées complètes de l'assuré.

La situation de l'assuré sera étudiée avec le plus grand soin. Les délais de traitement de la réclamation sont les suivants : un accusé de réception sera adressé à l'assuré dans un délai de 10 jours, et il recevra une réponse dans un délai de 60 jours (sauf survenance de circonstances particulières induisant un délai de traitement plus long, ce dont nous tiendrons l'assuré expressément informés).

Enfin, et dans la mesure où aucune solution n'a été trouvée, l'assuré pourra faire appel au Médiateur, personnalité indépendante, en s'adressant à l'association La Médiation de l'Assurance à l'adresse suivante :

Par mail : sur le site [mediation-assurance.org](https://www.mediation-assurance.org)

Par courrier : La Médiation de l'Assurance - TSA 50110 - 75441 Paris Cedex 09.

L'intervention du Médiateur est gratuite. Le Médiateur doit être saisi dans un délai maximum d'un an à compter de la réclamation écrite auprès de l'interlocuteur habituel de l'assuré ou de nos services.

Le Médiateur formulera un avis dans les 3 mois à réception du dossier complet. L'assuré et AXA France restent libres de le suivre ou non. À tout moment, l'assuré a la possibilité de saisir le Tribunal français compétent.

**6.2.2 COMMENT DECLARER UNE RECLAMATION MUTUAIDE ASSISTANCE ?**

En cas de désaccord ou de mécontentement sur la mise en œuvre de votre contrat, nous vous invitons à le faire connaître à MUTUAIDE en appelant le 01.55.98.57.31 ou en écrivant à [voyage@mutuaide.fr](mailto:voyage@mutuaide.fr) pour les garanties Assistance listées ci-dessous :

- Garanties
- Assistance juridique à l'étranger (Caution pénale)
- Assistance juridique à l'étranger (Honoraires avocat)
- Avance de fonds (uniquement à l'étranger)
- Chauffeur de remplacement
- Envoi de médicaments à l'étranger
- Frais médicaux hors du pays de résidence
- Prolongation de séjour
- Rapatriement de corps
- Rapatriement des enfants de - de 18 ans
- Rapatriement des personnes accompagnantes
- Rapatriement ou transport sanitaire
- Retour anticipé
- Transmission de messages urgents
- Visite d'un proche
- Rapatriement de Véhicule garanti

Si la réponse que vous obtenez ne vous donne pas satisfaction, vous pouvez adresser un courrier à :

MUTUAIDE  
SERVICE QUALITE CLIENTS  
126, rue de la Piazza - CS 20010 – 93196 Noisy le Grand CEDEX

MUTUAIDE s'engage à accusé réception de votre courrier dans un délai de 10 jours ouvrés. Il sera traité dans les 2 mois au plus.

Si le désaccord persiste, vous pouvez saisir la Médiation de l'Assurance par courrier à :

La Médiation de l'Assurance  
TSA 50110

**6.3 DONNEES A CARACTERE PERSONNEL**

Les termes « données à caractère personnel » et « traitement de données à caractère personnel » sont définis à l'article 4 du Règlement (UE) 2016/679, du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016, dit Règlement Général des Données Personnelles, de la façon suivante :

Une « Donnée à caractère personnel » est « toute information se rapportant à une personne physique identifiée ou identifiable (ci-après dénommée « personne concernée ») ; est réputée être une « personne physique identifiable » une personne physique qui peut être identifiée, directement ou indirectement, notamment par référence à un identifiant, tel qu'un nom, un numéro d'identification, des données de localisation, un identifiant en ligne, ou à un ou plusieurs éléments spécifiques propres à son identité physique, physiologique, génétique, psychique, économique, culturelle ou sociale ».

Un « Traitement de données à caractère personnel » est « toute opération ou tout ensemble d'opérations effectuées ou non à l'aide de procédés automatisés et appliquées à des données ou des ensembles de données à caractère personnel, telles que la collecte, l'enregistrement, l'organisation, la structuration, la conservation, l'adaptation ou la modification, l'extraction, la consultation, l'utilisation, la communication par transmission, la diffusion ou toute autre forme de mise à disposition, le rapprochement ou l'interconnexion, la limitation, l'effacement ou la destruction ».

Les Parties s'engagent à traiter l'ensemble des données à caractère personnel dont elles ont connaissance au titre du Contrat, en conformité avec les réglementations en vigueur relatives au traitement de ces données et à la protection de la vie privée, notamment les dispositions de la loi informatique et libertés n°78-17 du 6 janvier 1978 modifiée et du Règlement Général sur la Protection des Données (Règlement 2016/679 du 27 avril 2016).

Concernant plus spécifiquement la collecte et le traitement de données relatives à la santé dans le cadre de l'exécution du présent Contrat s'il y a lieu, les Parties s'engagent à respecter les réglementations en vigueur relatives à la collecte et au traitement de ces données sensibles et à prendre toutes mesures permettant d'en garantir la confidentialité.

Au regard de la réglementation relative à la protection des données, l'Assureur et le Souscripteur sont, chacun en ce qui concerne ses propres traitements de données à caractère personnel, responsable du leur traitement.

Le Souscripteur agit en qualité de Responsable de Traitement concernant les traitements ayant pour finalité la gestion de la relation avec ses Clients et ses prospects et le respect du devoir de conseil envers les personnes.

L'Assureur agit en qualité de Responsable de Traitement concernant les traitements ayant pour finalités la passation, la gestion et l'exécution des contrats d'assurance.

Le Souscripteur et L'Assureur s'engagent, chacun pour son propre compte, à respecter l'ensemble des obligations leur incombant au titre de leur qualité de Responsable de Traitement.

Les Parties s'engagent à prendre toutes précautions utiles afin de préserver la confidentialité, l'intégrité et la sécurité des données à caractère personnel et notamment d'empêcher qu'elles ne soient déformées, endommagées ou communiquées à des personnes non autorisées, qu'il s'agisse de personnes privées ou publiques, physiques ou morales.

L'Assureur se réserve le droit de procéder à toute vérification qui lui paraîtrait utile pour constater le respect de ses obligations par le Souscripteur au titre du présent article, étant précisé que l'obligation de sécurité et de confidentialité attachée aux données personnelles est considérée comme une obligation essentielle du présent Contrat, dont le non-respect peut entraîner la résiliation pour faute sans préavis, ni indemnité en faveur du Souscripteur.

Toutes les informations recueillies auprès des Adhérents sont nécessaires à la gestion du dossier. Elles sont utilisées par l'Assureur, ses prestataires, mandataires, réassureurs ou organismes professionnels pour les seules nécessités de cette gestion ou pour satisfaire aux obligations légales ou réglementaires.

L'Assureur s'engage à informer les Assurés/Adhérents de leurs droits relatifs au traitement des données les concernant.

Conformément à la réglementation en vigueur, l'Adhérent dispose de droits relatifs au traitement de ses données personnelles qu'il peut exercer auprès du siège social de l'Assureur.

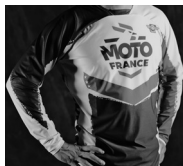
TABLEAU DES GARANTIES ACCIDENTS CORPORELS (INDIVIDUELLE ACCIDENT)

| LES GARANTIES DE BASE DE LA LICENCE                                                                |                                                                                                                                                              |                                     |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------|
| DECES                                                                                              |                                                                                                                                                              |                                     |
| Licences officiels, internationales et européennes, autres licenciés assurés                       | Pilotes de l'équipe de France et des filières de haut niveau                                                                                                 |                                     |
| Moins de 16 ans : 20 000 €                                                                         |                                                                                                                                                              |                                     |
| A partir de 16 ans : 40 000 €                                                                      | A partir de 16 ans : 80 000 €                                                                                                                                |                                     |
| Majoration du capital 10% si l'assuré est marié ou concubin et 10% par enfant à charge (maximum 3) |                                                                                                                                                              |                                     |
| INVALIDITE PERMANENTE                                                                              |                                                                                                                                                              |                                     |
| TAUX D'INVALIDITE                                                                                  | MONTANT DES GARANTIES PAR SINISTRE                                                                                                                           | MONTANT DES FRANCHISES PAR SINISTRE |
| - de 0 à 9% .....                                                                                  | Aucune indemnité                                                                                                                                             | Franchise relative de 9%            |
| - de 10% à < 20% .....                                                                             | 40 000 € x taux                                                                                                                                              |                                     |
| - de 20% à < 35% .....                                                                             | 60 000 € x taux                                                                                                                                              |                                     |
| - de 35% à < 50% .....                                                                             | 100 000 € x taux                                                                                                                                             |                                     |
| - de 50% à < 66% .....                                                                             | 150 000 € x taux                                                                                                                                             |                                     |
| - de 66% à < 76%.....                                                                              | 300 000 € x taux                                                                                                                                             |                                     |
| - de 76% à 100%.....                                                                               | 500 000 € x taux                                                                                                                                             |                                     |
| Capital réductible en cas d'invalidité permanente partielle (selon taux d'AIPP retenu)             |                                                                                                                                                              |                                     |
| INDEMNITE SUITE A COMA                                                                             |                                                                                                                                                              |                                     |
| Versement d'une indemnité égale à .....                                                            | 2% du capital décès par semaine de coma dans la limite de 50 semaines sans pouvoir toutefois dépasser le montant dudit capital décès                         | 14 jours                            |
| INCAPACITE TEMPORAIRE                                                                              |                                                                                                                                                              |                                     |
| « OFFICIELS » ET « BENEVOLES »<br>Versement d'indemnités journalières pendant 360 jours            | 50 € / jour (2)                                                                                                                                              | Néant                               |
| REMBOURSEMENT DE SOINS                                                                             |                                                                                                                                                              |                                     |
| Prise en charge des frais de soins                                                                 | 150% du tarif de responsabilité de la Sécurité Sociale (sous déduction des prestations éventuelles d'un régime de prévoyance dans la limite des frais réels) | Franchise relative de 50 €          |
| Extension aux non-assurés sociaux (y compris les étrangers)                                        | 100% des frais restés à leur charge à concurrence de 1 200 €                                                                                                 |                                     |
| Avec une sous-limite de :                                                                          |                                                                                                                                                              |                                     |
| - Frais hospitaliers .....                                                                         | Selon montant légal                                                                                                                                          |                                     |
| -Chambre particulière .....                                                                        | 30 € / jour, maxi 30 jours                                                                                                                                   |                                     |
| - Prothèse dentaire, par dent (forfait) .....                                                      | 300 € (1)                                                                                                                                                    |                                     |
| -Bris de lunettes ou lentilles (forfait) .....                                                     | 160 € (1)                                                                                                                                                    |                                     |
| - Prothèse auditive, par appareil (forfait) ....                                                   | 800 € (1)                                                                                                                                                    |                                     |
| - Frais d'appareillage (fauteuil, béquilles, ..)                                                   | 1 000 € (1)                                                                                                                                                  |                                     |
| - Frais médicaux prescrits médicalement et non pris en charge par la Sécurité Sociale              | 500 € (1)                                                                                                                                                    |                                     |

| REMBOURSEMENT DE SOINS                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |                                                                         |                                            |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------|
| Frais de transport pour premiers soins<br>(non pris en charge par la SS)                                                                                                                                                                                                                                                                                      | 300 €<br>porté à 3 000 € pour les<br>transports par hélicoptère         | Néant                                      |
| AUTRES GARANTIES                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |                                                                         |                                            |
| FRAIS DE RECHERCHES ET DE SECOURS                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | 2 500 €                                                                 |                                            |
| FRAIS DE REMISE A NIVEAU SCOLAIRE                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | 1 600 €                                                                 | 15 jours d'arrêt                           |
| FRAIS DE REDOUBLEMENT<br>DE L'ANNEE D'ETUDES                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | 1 600 €                                                                 | 2 mois d'arrêt                             |
| FRAIS DE RECONVERSION<br>PROFESSIONNELLE                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | 1 600 €                                                                 | Indemnisation à<br>compter de 35%<br>d'IPP |
| FRAIS D'OBSEQUES SUITE<br>DECES ACCIDENTEL                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | 4.000 € et sur présentation<br>des factures d'un organisme<br>funéraire |                                            |
| FRAIS D'ADAPTATION DU DOMICILE<br>OU DU VEHICULE                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | A concurrence de 10.000 €                                               | Taux AIPP<br>supérieur à 50%               |
| (1) ce montant s'entend par « sinistre et par année d'assurance » par assuré,<br>(2) indemnité versée uniquement si l'assuré exerce une activité rémunérée.<br>L'engagement maximum de l'Assureur ne pourra être supérieur à 3 000 000 € pour un même événement<br>(survenant sur un site assuré), quel que soit le nombre d'assurés victime de cet accident. |                                                                         |                                            |

MERCHANDISING FRANCE

***WWW.BOUTIQUE.FFMOTO.ORG***



# CODE ENVIRONNEMENT

## 1. PRINCIPES GENERAUX

1.1- Les activités motocyclistes se divisent clairement en trois groupes principaux : sport de compétition, loisirs et transport.

1.2 - Le sport motocycliste constitue un élément majeur des calendriers sportifs nationaux, attirant un public toujours plus grand et ayant des effets économiques importants. C'est un sport qui, comme beaucoup d'autres sports, et les activités humaines en général, crée un impact sur l'environnement.

1.3 - Le motocyclisme, comme moyen de transport ou pour les loisirs, continue à se développer et il doit donc être considéré également du point de vue écologique.

1.4 - La FFM considère d'une importance capitale le développement d'une politique cohérente en faveur de l'environnement, en tenant compte des exigences législatives et réglementaires de chaque pays.

1.5 - La FFM recherchera à tout moment à établir les normes écologiques les plus élevées pour l'organisation de manifestations motocyclistes à tous les niveaux et elle encouragera une prise de conscience auprès de tous les conducteurs de motos en faveur du Développement Durable.

1.6 - La politique FFM sur l'environnement, telle qu'elle est définie dans ce Code, est basée sur le respect mutuel des besoins de l'environnement et de la pratique raisonnable des sports et de la conduite motocyclistes en général.

1.7 - La FFM recherche une collaboration étroite avec les autorités et organismes nationaux afin de s'assurer qu'il y a suffisamment d'installations pour les activités motocyclistes dans des conditions acceptables pour l'environnement et encourage les LMR à le faire au niveau régional.

1.8 - Conformément aux principes généraux ci-dessus, ce Code édicte des règles et recommandations afin d'améliorer les relations entre le motocyclisme et l'environnement.

Ces règles et recommandations concernent en particulier :

- a) les questions liées au bruit, au carburant, à la protection du sol et au nettoyage
- b) comportement des spectateurs, activités des organisateurs, des directeurs de circuit/piste, des participants aux courses et des usagers moto.

## 2. COMMISSAIRE ENVIRONNEMENT

Un officiel s'occupant des aspects liés à l'environnement pourra être présent lors de manifestation.

Missions de l'officiel :

- a) S'assurer que le Code de l'Environnement est respecté.
- b) Avoir accès à toutes les informations relatives à la manifestation, et doit être à même de donner avant, pendant et après la manifestation, des recommandations sur tous les aspects de la manifestation pouvant avoir des conséquences potentielles sur l'environnement.
- c) Rédiger de manière consciencieuse et adéquate un rapport sur la base de la check-list préparée par le CEDD.
- d) En cas de non-respect ou violation des dispositions du présent Code, il doit immédiatement en informer le Directeur de Course en priorité.

## 3. EMISSION SONORE

### 3.1 - Introduction

Les préoccupations relatives aux émissions sonores lors des manifestations motocyclistes ne sont pas limitées aux seules machines. En plus des sources de bruit prévues, à savoir ceux des moteurs, les organisateurs et les commissaires environnement doivent être conscients de la magnitude du son provenant de la sonorisation, de la foule et d'autres sources associées à une manifestation. Il incombe à toutes les personnes concernées, à savoir coureurs, clubs, organisateurs ainsi que tous les officiels, de minimiser le bruit excessif associé à l'activité motocycliste et de prendre en compte les réactions générales par rapport aux émissions sonores.

### 3.2 - Niveau sonore des motocycles

Le son est un phénomène mesurable qui est créé lorsqu'une source, telle que le moteur d'une moto, engendre des vibrations d'air. Par contraste, le bruit est une interprétation subjective de l'impact de ce son. Un son apprécié par une personne peut être agaçant pour une autre. Les motos ayant des niveaux sonores élevés sont presque toujours considérées comme bruyantes.

Le décibel (dB) est l'unité utilisée pour exprimer les niveaux de pression acoustique ; ces derniers sont mesurés sur plusieurs échelles. Le bruit de la moto est contrôlé sur l'échelle de mesure "A" et est exprimé en dB(A). Les niveaux de pression acoustique augmentent dans une proportion logarithmique (très rapidement) pendant que l'oreille humaine interprète cette augmentation beaucoup plus lentement. Par conséquent, chaque fois que le nombre de sources acoustiques identiques est doublé (comme c'est le cas

avec les nombreuses motos sur la ligne de départ), la mesure du niveau de la pression acoustique est augmentée de 3 dB(A) seulement.

Les niveaux acoustiques diminuent lorsque la distance par rapport à la source augmente. Un doublement de la distance de la source à l'oreille provoque théoriquement un affaiblissement maximum de 6 dB(A). La température, l'altitude, l'humidité et la fréquence des ondes de bruit contribuent également au niveau de perte d'énergie. Des éléments comme le feuillage, un sol brut ou recouvert, accidenté ou avec de grands obstacles, tels que murs, voitures ou talus renverront ou atténueront le son et auront des conséquences sur les niveaux sonores dans la zone proche.

#### La FFM recommande :

- a) D'éviter tout fonctionnement inutile des moteurs.
- b) De réduire autant que possible les niveaux sonores dans toutes les disciplines et veiller à ce que tous les règlements applicables soient strictement respectés.

La FFM encouragera toujours la recherche dans le domaine de l'abaissement du niveau sonore en rapport avec les sports motocyclistes.

### **3.3 - Mesure du niveau sonore**

Pour les détails des niveaux sonores spécifiques à chaque discipline, se référer aux règlements techniques correspondants. Le contrôle du niveau sonore est également recommandé pour toutes manifestations sportives.

### **3.4 - Sonorisation**

- a) Des systèmes séparés de sonorisation pour le parc des coureurs et les zones/enceintes publiques sont préférables ;
- b) Position des haut-parleurs : inclinée vers le sol et dirigée vers le centre de la piste ou du parcours.
- c) Maintenir le niveau du son aussi bas que possible.

Avec les responsables de la sonorisation, il faut faire en sorte que le volume du son soit réduit entre les courses/séances d'essais.

## **4. CARBURANT**

Sauf dispositions particulières prévues par les règlements techniques des différentes disciplines, il faut utiliser de l'essence sans plomb, disponible auprès des stations-service, ou fournie par les organisateurs, sans additifs, à l'exception de l'huile pour les moteurs deux temps.

Pour les détails, se référer aux Règlements Techniques des différentes disciplines sportives.

L'utilisation d'énergies alternatives telles que les biocarburants, l'hydrogène ou l'électricité, pour autant que celles-ci ne soient pas plus nocives pour l'environnement, doit être encouragée pour toutes les disciplines, en conformité avec les dispositions correspondantes des Règlements Techniques.

Pour des raisons liées à la protection de l'environnement, les dispositions relatives à l'entreposage du carburant des règlements correspondants doivent être respectées.

## **5. PROTECTION DU SOL**

- a) Des mesures doivent être prises pour faire en sorte que de l'essence, de l'huile, des liquides de nettoyage, dégraissage, refroidissement et frein, etc, ne s'infiltrent pas dans le sol ou ne s'évaporent pas dans l'air.
- b) Il faut prévoir des containers/installations pour récupérer détritiques, huiles, détergents, etc.
- c) L'utilisation d'un tapis environnement ou autre système efficace de protection du sol est obligatoire à l'endroit où l'organisateur autorise l'entretien des machines, entre autres dans le parc des coureurs et dans les zones de réparations ou de ravitaillement. Toute violation à cette règle sera signalée au Jury lequel pourra infliger au coureur responsable une amende ou une sanction prévue par le règlement de chaque discipline.
- d) Des dispositions doivent être prises par les organisateurs pour le traitement des liquides qui se répandent sur le sol et l'élimination des substances polluées.
- e) Il est strictement interdit de déverser dans le sol les eaux usées des véhicules situés dans le parc des coureurs et le camping. Elles ne peuvent être vidangées que si l'organisateur a prévu un système à cet effet. Toute violation à cette règle sera signalée au jury lequel pourra infliger au coureur responsable une amende ou une sanction prévue par le règlement de chaque discipline.
- f) Ne laisser sur les lieux aucune trace permanente de toute activité motocycliste.

### **5.1 - Tapis Environnement**

Le Tapis Environnement est obligatoire pour toutes les disciplines.

Il doit être constitué d'une partie absorbante et d'une partie imperméable. Son utilisation sera obligatoire partout où le travail sur la moto sera autorisé par les organisateurs.

Les données techniques minimum pour le tapis sont :

- Dimensions : ..... 160 cm X 100 cm minimum
- Capacité d'absorption : ..... 1 litre minimum
- Epaisseur : ..... de 5 à 7 mm minimum

**6. NETTOYAGE DES MOTOCYCLES**

- a) Le nettoyage des motocycles, lorsqu'il est autorisé par le règlement, doit être effectué uniquement aux endroits où se trouvent les installations de nettoyage. Toute violation à cette règle sera signalée au jury lequel pourra infliger au coureur responsable une amende ou une sanction prévue par le règlement de chaque discipline.
- b) On peut uniquement utiliser de l'eau, sans adjonction de produits chimiques (par exemple détergents).

**7.- MESURES À PRENDRE PAR LES COUREURS/PARTICIPANTS**

- a) Chaque coureur est responsable des déchets générés par son équipe durant la manifestation.
- b) Lorsque les organisateurs fournissent les containers nécessaires pour les déchets, ces derniers doivent être utilisés selon les instructions.
- c) Les déchets doivent être gardés par l'équipe jusqu'au moment où les installations agréées fournies par les organisateurs peuvent être utilisées.
- d) Lorsque le ravitaillement ou l'entretien d'un motocycle est effectué lors des manifestations, les participants/coureurs doivent fournir et utiliser un tapis environnement pour protéger le sol. Ce tapis environnement doit également être obligatoire quand un générateur électrique ou tout autre appareil à moteur thermique est utilisé par le coureur ou l'équipe. Après utilisation, ces tapis doivent être enlevés par les coureurs/participants. Toute violation à cette règle sera signalée au Jury lequel pourra infliger au coureur responsable une amende ou une sanction prévue par le règlement de chaque discipline.

**8. CONDITIONS REQUISES POUR ENCOURAGER UN COMPORTEMENT FAVORISANT L'ENVIRONNEMENT DE LA PART DES SPECTATEURS**

Les personnes qui se rendent sur un circuit, une piste, à une manifestation de sport moto ou à une concentration touristique peuvent jouer un rôle important dans le maintien d'un environnement propre et intact.

Voici quelques suggestions :

- a) En coopération avec les autorités locales, choisir les routes d'accès aux circuits, pistes, etc., qui causeront le moins de désagréments possible aux zones alentours.
- b) Fournir des signaux clairs indiquant la direction vers le circuit, la piste et le lieu de la manifestation.
- c) Ne pas permettre le stationnement aux endroits vulnérables (accotements, chemins ruraux).
- d) Ne pas permettre le stationnement dans l'herbe haute.
- e) Inciter l'utilisation des transports publics.
- f) Informer les spectateurs sur un comportement responsable sur le terrain.
- g) Effectuer le nettoyage des abords de la compétition.

**9. PRIX FFM DEVELOPPEMENT DURABLE**

Afin de valoriser tous les types d'initiatives en matière de Développement Durable, ce Prix récompensera certaines attentions particulières portées à la protection de l'environnement, au développement économique ainsi qu'au progrès social.

Le Prix sera attribué à des personnes, clubs, organisateurs ou autres organisations ayant apporté une contribution considérable ou accompli un geste significatif afin de développer, dans le domaine du motocyclisme, une action portant sur le Développement Durable.

Le Prix du Développement Durable FFM est attribué au titre de l'organisation d'une manifestation qui s'est déroulée entre le 1er janvier et le 31 octobre de l'année en cours.

Un même organisateur peut déposer sa candidature pour plusieurs manifestations qui se sont déroulées durant cette même période.

Le vainqueur d'une édition ne pourra pas être candidat les deux années suivantes du Prix du Développement Durable FFM.

Le formulaire de candidature, dûment complété sous peine d'irrecevabilité, devra arriver au Comité Environnement et Développement Durable, par mail à l'adresse [lvstraete@ffmoto.com](mailto:lvstraete@ffmoto.com), au plus tard le 31 octobre de l'année en cours.

Il pourra être étayé d'un dossier réalisé sur support numérique.

Les candidatures sont étudiées par le Comité Environnement et Développement Durable FFM avant d'être soumises au Président de la FFM.

Le vainqueur du Prix du Développement Durable FFM sera invité à la conférence de presse annuelle afin de recevoir sa distinction. Il pourra se prévaloir, à l'occasion de ses communications, de l'obtention du «Prix du Développement Durable FFM».

# FORMATIONS DES OFFICIELS

Conformément au décret n°2002-648 du 29 avril 2002, la Fédération Française Motocycliste met en place annuellement :

- le suivi de l'activité des officiels et l'élaboration des règles propres à cette activité en matière de déontologie et de formation.
- la promotion des activités de dirigeant et d'officiel auprès des jeunes licenciés. La F.F.M. a créé le Comité de Formation des Dirigeants et des Officiels qui est chargé de cette mission.

## ARTICLE 1 - COMITE DE FORMATION DES DIRIGEANTS ET DES OFFICIELS

Il est composé de :

- 1 Président désigné par le Comité Directeur
- 7 directeurs de course ou commissaires sportifs proposés respectivement par les commissions courses sur piste, vitesse, enduro, moto cross, rallyes, trial, courses sur sable
- 1 responsable de la formation des chronomètres
- 1 responsable de la formation des arbitres de motoball
- 1 responsable de la formation des commissaires techniques
- les autres membres sont choisis pour leur compétence dans la formation ou la connaissance de secteurs spécifiques du sport motocycliste

### Article 1.1

Les membres du Comité élisent en leur sein un ou des vice-présidents.

Le Comité, sur proposition de son président, peut confier des missions ponctuelles à une personne non-membre de celui-ci.

Il définit le niveau technique nécessaire pour l'obtention des licences d'officiels en accord avec les Commissions ou les Collèges concernés et fait passer ou délègue les examens de contrôle des connaissances. Les représentants des comités de formation des ligues ainsi que les agents rétribués de la fédération peuvent assister aux séances avec voix consultative.

### Article 1.2

Le Comité est notamment chargé de :

- Donner un avis sur les modifications à apporter pour des raisons d'organisation et de sécurité aux annexes et règlements des épreuves,
- Définir le niveau technique nécessaire pour l'obtention des licences d'officiels,
- Participer à l'élaboration des contenus et à la formation des officiels,
- Faciliter les relations entre les Officiels et les organisateurs,
- Exploiter les informations juridiques pour la formation des officiels,
- Faire des propositions sur la formation, les conditions d'exercice et le statut des commissaires,
- Structurer la formation des dirigeants et des officiels,
- Suivre l'activité des officiels et d'élaborer les règles propres à cette activité en matière de déontologie et de formation.

## ARTICLE 2 – FONCTION ET AGE DES OFFICIELS

La F.F.M. regroupe les associations ou clubs motocyclistes, structurés en association type loi 1901, sur l'ensemble de ses clubs affiliés.

### LISTE DES OFFICIELS

Les Directeurs de Course – à partir de 18 ans ;

Les Arbitres – à partir de 18 ans ;

Les Commissaires Sportifs – à partir de 18 ans ;

Les Commissaires Techniques – à partir de 18 ans ;

Les Commissaires de route, de piste, de zone, de stand – à partir de 16 ans ;

Les Chronomètres – à partir de 14 ans ;

Les Arbitres de motoball – à partir de 14 ans.

### MISSION DES OFFICIELS

(Se reporter au Code Sportif en vigueur)

## ARTICLE 3 – ORGANISATION

### PROCEDURE D'INSCRIPTION DES FORMATIONS

La ligue doit inscrire la formation sur l'Intranet FFM, à l'exception des formations de formateurs LMR, au minimum 15 jours avant la tenue de celle-ci.

Une convocation et les documents sont envoyés par mail à chaque candidat inscrit sur l'intranet FFM.

### FORMATEURS DE FORMATEURS

Les formateurs de formateurs de ligue sont désignés par le Comité de Formation pour la durée du mandat fédéral. Ils peuvent être assistés dans leur tâche par un membre du Comité de Formation.

La formation de formateurs de ligue est axée sur la pédagogie à appliquer lors des formations d'officiels.



Les frais de déplacement du formateur et les frais de restauration du formateur et des candidats sont pris en charge par le Comité de Formation.

### LISTE FORMATEURS DE FORMATEURS

- Jean-Claude HUMEAU
- Laurent POUPIN
- Jean-Pierre SAUMAGNE
- Michel SOT
- Patrick STADLER
- Serge VERNONIS
- Anne-Marie VILLA-VEGA

### FORMATEURS D'OFFICIELS

Les candidats postulant à être formateur de ligue doivent être licenciés sur l'année en cours, posséder une qualification de commissaire sportif ou directeur de course depuis au moins deux ans et obtenir l'aval de leur ligue. Les candidats formateurs technique uniquement doivent être licenciés sur l'année en cours, posséder une qualification de commissaire technique depuis au moins deux ans et obtenir l'aval de leur ligue.

Les candidats pourront prétendre à une prise en charge de leurs frais de déplacement par cette dernière.

Le candidat sélectionné, dans la limite de ses habilitations, les disciplines des formations qu'il souhaite dispenser et reçoit par équivalence la qualification 1<sup>er</sup> degré dans ces disciplines.

A compter de 2026, le candidat obtiendra la qualification de formateur d'officiels 1<sup>er</sup> degré des disciplines dans lesquelles il dispose déjà d'une qualification. Il conservera la qualification d'officiel 1<sup>er</sup> degré durant toute la durée de sa qualification de formateur.

Ces qualifications prennent fin le 31 mars suivant la fin du mandat fédéral.

Toute demande de modification de ses habilitations doit être réalisée auprès du Comité de Formation par écrit.

Un formateur doit obligatoirement être licencié pour dispenser une formation.

La liste des Formateurs d'Officiels est disponible sur demande auprès du secrétariat du Comité de Formation : [lrouthiau@ffmoto.com](mailto:lrouthiau@ffmoto.com).

### FORMATEURS 2EME DEGRE ET TECHNIQUE

La liste des formateurs 2<sup>ème</sup> degré et Technique est définie par chaque Commission, Comité ou Collège Sportifs Nationaux. Cette liste est valable pour la durée du mandat fédéral.

Ces formateurs doivent obligatoirement être licenciés et en possession de la qualification de formateur correspondante.

### LISTE FORMATEURS 2EME DEGRE

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p style="text-align: center;"><b><u>VITESSE</u></b></p> <p style="text-align: center;"><b><u>PREMIER DEGRE</u></b></p> <p>Sylvana NIEREMBERGER<br/>Thomas GUERIN<br/>Annie VILLA VEGA<br/>Jean-Marc DELETANG</p> <p style="text-align: center;"><b><u>SECOND DEGRE</u></b></p> <p>Thomas GUERIN<br/>Annie VILLA VEGA</p> <p style="text-align: center;"><b><u>RALLYES ROUTIERS</u></b></p> <p>Michel BONNEAU<br/>Thierry DUPUIS</p> <p style="text-align: center;"><b><u>COURSES SUR SABLE</u></b></p> <p>Pierre LETEVE</p> | <p style="text-align: center;"><b><u>MOTOCROSS</u></b></p> <p>Patrice BRACHET<br/>Jérôme CASSIN<br/>Christophe COMAS<br/>Jean Luc DELPON<br/>Joël FAIVRE<br/>Jean Pierre FOREST<br/>Jacky GAILLARD<br/>Thibault GIACOMI<br/>Christian GOUX<br/>Marc GUEDON<br/>Cyrille LAINEY<br/>Fabienne LE GAD<br/>Philippe LAVRAT<br/>André LIOGIER<br/>Thierry POMMIER<br/>Leslie QUINCE LEGER<br/>Patrick STADLER<br/>Serge VERNONIS</p> | <p style="text-align: center;"><b><u>TRIAL</u></b></p> <p>François COURBOULEIX<br/>Daniel COQUELIN<br/>Christian PERNOT<br/>Joël POIROT<br/>Yves PRADEAU<br/>Pierre RAMONDA</p> <p style="text-align: center;"><b><u>ENDURO</u></b></p> <p>Patrick DAVID<br/>Didier DUBOIS<br/>Olivier JACQUES</p> <p style="text-align: center;"><b><u>COURSES SUR PISTE</u></b></p> <p>Thierry BOUIN<br/>Régis DAVANZO<br/>Laurent SAMBARREY</p> <p style="text-align: center;"><b><u>MOTOBALL</u></b></p> <p>David THUY<br/>Adjoint : Gilles LESAGE</p> |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

### LISTE FORMATEURS TECHNIQUE 1ER DEGRE

La liste des Formateurs techniques 1er degré est disponible sur demande auprès du secrétariat du Comité de Formation : [lrouthiau@ffmoto.com](mailto:lrouthiau@ffmoto.com).

### COMMISSAIRES DE PISTE

#### 1er degré

Les Commissaires de Piste 1<sup>er</sup> degré obtiennent cette qualification par équivalence de l'obtention de leur CASM à leur demande ou lors de la prise de licence NCO.

Un Commissaire de Piste 1<sup>er</sup> degré peut officier seul en poste à l'exception des épreuves de vitesse où il doit être associé à un Commissaire de Piste 2<sup>ème</sup> degré.

### **2ème degré**

Les Commissaires de Piste 2<sup>ème</sup> degré obtiennent cette qualification par le passage d'une formation spécifique Commissaire de Piste. Cette qualification peut être soumise à remise à niveau.

### **CHEF DE POSTE**

***(uniquement sur les épreuves de vitesse)***

Les commissaires de piste 2<sup>ème</sup> degré ayant déjà officié un minimum sur des épreuves de vitesse obtiennent la qualification Chef de Poste par le passage d'une formation spécifique théorique, suivie d'une épreuve de mise en situation sur le terrain.

### **COMMISSAIRES DE ZONE**

#### **1er degré**

Les Commissaires de zone 1<sup>er</sup> degré obtiennent cette qualification par le passage d'une formation spécifique Commissaire de Zone 1<sup>er</sup> degré dispensée par les formateurs de ligue.

Un Commissaire de Zone 1<sup>er</sup> degré peut officier uniquement sur des épreuves de trial nationales et/ou européennes hors championnat.

#### **2ème degré**

Les Commissaires de Zone 2<sup>ème</sup> degré obtiennent cette qualification par le passage d'une formation spécifique Commissaire de Zone 2<sup>ème</sup> degré uniquement dispensée par les formateurs Trial 2<sup>ème</sup> degré désignés par la Commission Nationale. Ils peuvent officier sur des épreuves de trial nationales, européennes ou internationales comptant pour un championnat.

### **DIRECTEURS DE COURSE ET COMMISSAIRES SPORTIFS**

#### **1er degré**

Les Officiels 1<sup>er</sup> degré, Directeurs de Course et Commissaires Sportifs peuvent officier sur les épreuves Nationales et ZUE (Hors Championnat) après avoir suivi une formation et satisfait au questionnaire de la discipline concernée.

En ce qui concerne les remises à niveau de qualification le candidat doit réussir à nouveau le test de qualification.

Les formations 1<sup>er</sup> degré sont réalisées par les formateurs de ligue, ayant suivi la formation de formateur. Ces formations sont gratuites, les frais de déplacement du formateur et les frais de restauration du formateur et des candidats doivent être pris en charge par la Ligue Motocycliste Régionale organisatrice.

#### **2ème degré**

Les Officiels 2<sup>ème</sup> degré, Directeurs de Course et Commissaires Sportifs peuvent officier sur les épreuves Internationales (Hors Coupe, Trophée, Championnat FIM), Zone Union Européenne et Nationales Championnat après avoir suivi une formation et satisfait au questionnaire de la discipline concernée.

Le candidat doit être en possession de la qualification 1<sup>er</sup> degré de la discipline concernée pour pouvoir prétendre à cette formation.

En ce qui concerne les remises à niveau, le candidat doit réussir à nouveau le test de qualification. A défaut, il perd sa qualification 2<sup>ème</sup> degré. Toutefois, il conserve pour une période d'un an sa qualification de 1<sup>er</sup> degré. Les formations sont réalisées par les formateurs 2<sup>ème</sup> degré désignés par les Commissions Sportives Nationales. Ces formations sont gratuites et prises en charges (déplacement, hébergement et restauration du formateur) par les Ligues Motocyclistes Régionales qui en font la demande pour le Motocross, l'Enduro et le Trial. Pour les autres disciplines la Commission Sportive prend en charge ces frais.

La formation s'effectue sur une journée, à l'exception de la Vitesse qui est sur deux jours.

#### **Durée de validité de qualification ODC et OCS 1<sup>er</sup> et 2<sup>ème</sup> degré :**

**Formations réalisées de janvier à août :** jusqu'au 31 mars suivant la 4<sup>ème</sup> année de la formation

**Formations réalisées de septembre à décembre :** jusqu'au 31 mars suivant la 5<sup>ème</sup> année de la formation

Avant le terme de la validité de sa formation le Directeur de Course ou le Commissaire Sportif devra participer à une remise à niveau pour continuer à officier.

Chaque officiel reçoit un courriel de la fédération courant septembre l'informant de la fin de validité de sa qualification.

#### **3ème degré**

Les officiels 3<sup>ème</sup> degré, Directeurs de Course et Commissaires Sportifs peuvent officier sur les épreuves de Coupe, Trophée et Championnat FIM et FIM Europe.

Le passage de la formation FIM se fait sur avis de la Commission Sportive Nationale concernée et sous réserve que le candidat soit titulaire de la qualification 2<sup>ème</sup> degré en cours de validité.

**Durée de validité de qualification ODC et OCS 3<sup>ème</sup> degré : 3 ans**

Avant le terme de la validité de sa formation le Directeur de Course ou le Commissaire Sportif devra participer à une remise à niveau pour continuer à officier.

**COMMISSAIRES TECHNIQUES**

La formation des Commissaires techniques s'effectue sur trois niveaux :

- 1er degré : Contrôle sonore et des éléments de sécurité des machines et des équipements.
- 2ème degré : Championnat de France et Championnat FIM Europe
- 3ème degré : Championnat FIM

**1er degré**

Cette formation est ouverte à tout candidat volontaire.

Les formations sont réalisées par les formateurs techniques 1<sup>er</sup> degré et prises en charge (déplacement, hébergement et restauration du formateur) par les Ligues Motocyclistes Régionales.

**Déroulement des formations :**

Formation sur 1 journée avec une évaluation (QCM) sur les éléments de sécurité.

**2ème degré**

Cette formation est accessible aux candidats titulaires de la qualification commissaire technique 1<sup>er</sup> degré.

**Déroulement de la formation :**

Formation sur 1 journée dispensée par un organisme sélectionné par le Collège Technique National et portant sur la métrologie, des moteurs et des châssis et suivie le lendemain d'un test de qualification.

La formation et l'examen concernent toutes les disciplines.

**Déroulement du test de qualification :**

Le questionnaire OCT 2<sup>ème</sup> degré comporte :

- Un QCM fédéral ;
- Une évaluation théorique et pratique portant sur la métrologie.

En cas d'échec à l'examen, si le candidat n'a échoué que dans la partie métrologie, il lui sera attribué la qualification OCT 1<sup>er</sup> degré.

**Durée de validité de qualification 1<sup>er</sup> et 2<sup>ème</sup> degré : 4 ans**

Formations réalisées de janvier à aout : Au 31 mars suivant la 4<sup>ème</sup> année de la formation

Formations réalisées de septembre à décembre : Au 31 mars suivant la 5<sup>ème</sup> année de la formation

Avant le terme de la validité de sa formation le Commissaire Technique doit participer à une remise à niveau pour continuer à officier. Chaque officiel reçoit un courriel de la fédération courant septembre l'informant de la fin de validité de sa qualification.

**3ème degré**

Les Commissaires Techniques 3<sup>ème</sup> degré peuvent officier sur les épreuves de Coupe, Trophée et Championnat FIM.

Le passage de la formation FIM se fait sur avis du Collège Technique National et sous réserve que le candidat soit titulaire de la qualification OCT2 en cours de validité.

**Durée de validité de qualification OCT 3<sup>ème</sup> degré : 3 ans**

Avant le terme de la validité de sa formation le Commissaire Technique devra participer à une remise à niveau pour continuer à officier.

**CHRONOMETREURS****1er degré**

Les formations de Chronomètres 1<sup>er</sup> degré sont gérées par les Ligues Motocyclistes Régionales.

**2ème degré**

Les nominations de qualification Chronomètres 2<sup>ème</sup> degré sont définies par le Comité de Chronométrage.

**Durée de validité de qualification 1<sup>er</sup> et 2<sup>ème</sup> degré : 4 ans**

Formations réalisées de janvier à aout : Au 31 mars suivant la 4<sup>ème</sup> année de la formation

Formations réalisées de septembre à décembre : Au 31 mars suivant la 5<sup>ème</sup> année de la formation

Avant le terme de la validité de sa formation le Chronométrateur devra participer à une remise à niveau pour continuer à officier.

## **EQUIVALENCE DES FONCTIONS ET QUALIFICATIONS D'OFFICIELS**

### **REGLES GENERALES**

| <b>CAPACITES<br/>DES EPREUVES</b>                                               | <b>QUALIFICATION</b> | <b>FONCTION POSSIBLE<br/>(durant la période<br/>de validité de la<br/>qualification de base)</b> | <b>Niveau Nécessaire<br/>pour officier</b>                    |
|---------------------------------------------------------------------------------|----------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------|
| NATIONALE & ZUE<br>hors Championnat,<br>Coupe, Trophée                          | <b>ODC</b>           | ODC / OCS / OCP                                                                                  | 1 <sup>er</sup> 2 <sup>ème</sup> ou 3 <sup>ème</sup><br>degré |
|                                                                                 | <b>OCS</b>           | OCS / OCP                                                                                        |                                                               |
| NATIONALE & ZUE<br>Championnat Motos Clas-<br>siques et Historiques             | <b>ODC</b>           | ODC / OCS / OCP                                                                                  | 1 <sup>er</sup> 2 <sup>ème</sup> ou 3 <sup>ème</sup><br>degré |
|                                                                                 | <b>OCS</b>           | OCS / OCP                                                                                        |                                                               |
| NATIONALE & ZUE<br>Championnat,<br>Coupe, Trophée<br>INTER (épreuves hors Chpt) | <b>ODC</b>           | ODC / OCS / OCP                                                                                  | 2 <sup>ème</sup> ou 3 <sup>ème</sup><br>degré                 |
|                                                                                 | <b>OCS</b>           | OCS / OCP                                                                                        |                                                               |

### **REGLES PARTICULIERES**

#### **VITESSE**

| <b>CAPACITES<br/>DES EPREUVES</b>                      | <b>SPECIALITES</b>        | <b>QUALIFICATION</b>       | <b>Niveau Nécessaire<br/>pour officier</b>                    |
|--------------------------------------------------------|---------------------------|----------------------------|---------------------------------------------------------------|
| NATIONALE & ZUE<br>hors Championnat,<br>Coupe, Trophée | VITESSE CIRCUIT           | VITESSE                    | 1 <sup>er</sup> 2 <sup>ème</sup> ou<br>3 <sup>ème</sup> degré |
|                                                        | ENDURANCE                 | VITESSE                    |                                                               |
|                                                        | DRAGSTER                  | DRAGSTER                   |                                                               |
|                                                        | COURSE DE COTE            | COURSE DE COTE/<br>VITESSE |                                                               |
|                                                        | MOTOS ANC. COURSE<br>COTE | COURSE DE COTE/<br>VITESSE |                                                               |
|                                                        | MOTOS ANC. VITESSE        | VITESSE                    |                                                               |

#### **MOTOCROSS**

| <b>CAPACITES DES<br/>EPREUVES</b>                                                  | <b>SPECIALITES</b>            | <b>QUALIFICATION</b>    | <b>Niveau Nécessaire<br/>pour officier</b>                    |
|------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------|-------------------------|---------------------------------------------------------------|
| NATIONALE & ZUE<br>hors Championnat,<br>Coupe, Trophée                             | COURSE SUR PRAIRIE            | MOTOCROSS/ENDURO        | 1 <sup>er</sup> 2 <sup>ème</sup> ou<br>3 <sup>ème</sup> degré |
|                                                                                    | COURSE MIXTE<br>(Supermotard) | MOTOCROSS               |                                                               |
|                                                                                    | MONTEE IMPOSSIBLE             | MOTOCROSS               | 2 <sup>ème</sup> ou<br>3 <sup>ème</sup> degré                 |
|                                                                                    | SUPERCROSS                    | MOTOCROSS               |                                                               |
|                                                                                    | CONCOURS DE SAUT              | MOTOCROSS               |                                                               |
| NATIONALE & ZUE<br>Championnat, Coupe,<br>Trophée et INTER<br>(épreuves hors Chpt) | COURSE MIXTE<br>(Supermotard) | MOTOCROSS<br>UNIQUEMENT | 2 <sup>ème</sup> ou<br>3 <sup>ème</sup> degré                 |

**ENDURO**

| CAPACITES DES EPREUVES                                 | SPECIALITES         | QUALIFICATION     | Niveau Nécessaire pour officier                               |
|--------------------------------------------------------|---------------------|-------------------|---------------------------------------------------------------|
| NATIONALE & ZUE<br>hors Championnat,<br>Coupe, Trophée | ENDURANCE T.T.      | ENDURO/ MOTOCROSS | 1 <sup>er</sup> 2 <sup>ème</sup> ou<br>3 <sup>ème</sup> degré |
|                                                        | 50cc ENDURANCE T.T. | ENDURO/ MOTOCROSS |                                                               |
|                                                        | CROSS COUNTRY       | ENDURO/ MOTOCROSS |                                                               |
| TOUTES EPREUVES<br>NATIONALES /<br>INTER. / ZUE        | RALLYE TOUT TERRAIN | ENDURO            | 3 <sup>ème</sup> degré                                        |

**SABLE**

| CAPACITES DES EPREUVES                                                          | SPECIALITES          | QUALIFICATION                    | Niveau Nécessaire pour officier                               |
|---------------------------------------------------------------------------------|----------------------|----------------------------------|---------------------------------------------------------------|
| NATIONALE & ZUE<br>hors Championnat, Coupe, Trophée                             | COURSES<br>SUR SABLE | MOTOCROSS /<br>COURSES SUR SABLE | 1 <sup>er</sup> 2 <sup>ème</sup> ou<br>3 <sup>ème</sup> degré |
| NATIONALE & ZUE<br>Championnat, Coupe, Trophée<br>et INTER (épreuves hors Chpt) | COURSES<br>SUR SABLE | SABLE<br>UNIQUEMENT              | 2 <sup>ème</sup> ou<br>3 <sup>ème</sup> degré                 |

**TRIAL**

| CAPACITES DES EPREUVES                                 | SPECIALITES  | QUALIFICATION | Niveau Nécessaire pour officier               |
|--------------------------------------------------------|--------------|---------------|-----------------------------------------------|
| NATIONALE & ZUE<br>hors Championnat,<br>Coupe, Trophée | TRIAL INDOOR | TRIAL         | 2 <sup>ème</sup> ou<br>3 <sup>ème</sup> degré |

**CRITERES D'ADMISSION DES CANDIDATS**

(Pourcentage de bonnes réponses)

| FONCTIONS<br>TOUTES DISICPLINES            | DEGRE | Partie Commune<br>Avec documents                                                                 | ODC<br>Spécifique<br>Sans documents | OCS<br>Spécifique<br>Avec documents |
|--------------------------------------------|-------|--------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|
| DIRECTEUR DE COURSE<br>COMMISSAIRE SPORTIF | 1     | 85%                                                                                              | 85 %                                | 85%                                 |
|                                            | 2     |                                                                                                  | si 75% à 84% : OCS                  |                                     |
| COMMISSAIRE DE PISTE<br>sans documents     |       | 75%                                                                                              |                                     |                                     |
| COMMISSAIRE DE ZONE<br>sans documents      |       | 75%                                                                                              |                                     |                                     |
| COMMISSAIRE<br>TECHNIQUE                   | 1     | 85%                                                                                              |                                     |                                     |
|                                            | 2     | QCM fédéral : 17/20<br>Partie Théorique Métrologie : 14/20<br>Partie Pratique Métrologie : 14/20 |                                     |                                     |

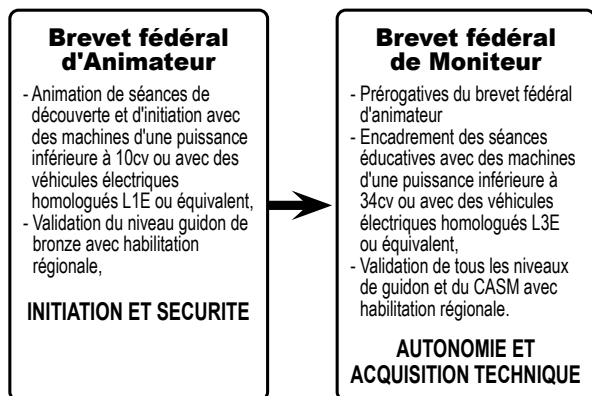
# FORMATIONS DES EDUCATEURS SPORTIFS MOTOCYCLISTES

## DE L'ANIMATEUR FFM AUX DIPLOMES D'ETAT

### ➤ LES BREVETS FÉDÉRAUX POUR LES BÉNÉVOLES : BFA, BFM

Un brevet fédéral est requis pour animer, initier ou encadrer bénévolement au sein d'un moto-club affilié (cf. règles éducatives).

Les Brevets fédéraux correspondent à 2 niveaux de prérogatives et sont progressivement accessibles : BFA puis BFM. Ces brevets ne permettent pas d'être rémunéré.



### ➤ LES QUALIFICATIONS PROFESSIONNELLES (CQP, BEES, DEJEPS ET DESJEPS)

Conformément au code du sport (art. L212-1 et suivants), les qualifications professionnelles permettent d'être rémunérées.

Les titulaires d'une qualification ou d'un diplôme d'Etat ont l'obligation de faire la demande d'une carte professionnelle sur le site EAPS.

- **LE CERTIFICAT DE QUALIFICATION PROFESSIONNELLE (CQP)** vise des emplois permanents, saisonniers ou occasionnels à temps plein ou partiel pour des activités d'initiation ou d'accompagnement à l'exclusion de toute pratique compétitive ou d'entraînement. Le nouveau certificat de qualification professionnel validé par France Compétences regroupe l'ensemble des compétences des deux anciens CQP (IM et Guide de randonnée). C'est une qualification de la branche sport de niveau 4 qui permet d'encadrer contre rémunération.

La formation est uniquement proposée par les organismes de formation habilités par France Compétences. Son inscription au RNCP permet au stagiaire d'obtenir des financements pour s'inscrire en formation (CPF ou OPCO).

- **LE DIPLOME D'ETAT DE LA JEUNESSE, DE L'EDUCATION POPULAIRE ET DU SPORT (DEJEPS) "PERFECTIONNEMENT SPORTIF"** vise des emplois permanents pour des activités d'initiation, de perfectionnement sportif, de formation...

- **LE DIPLOME D'ETAT SUPÉRIEUR DE LA JEUNESSE, DE L'EDUCATION POPULAIRE ET DU SPORT (DESJEPS) "PERFORMANCE SPORTIVE"** vise des emplois permanents d'entraîneur, de formateur de formateurs, de directeur de structure...

La formation au DESJEPS sera dispensée par un organisme public de formation, habilité par les services régionaux chargés de la "Jeunesse et des Sports" (DRAJES) en accord avec la Direction Technique Nationale.

En cours de mise en place.

## PREROGATIVES LIEES AUX CERTIFICATIONS PROFESSIONNELLES

| Libélé                                                                 | Conditions d'exercice                                                                                                                                                                                                                                                                           | Limite des conditions d'exercice                 |
|------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------|
| <b>CQP</b> « initiateur en motocyclisme » (2023)                       | Conduite de séances de découverte, d'initiation, d'apprentissage et accompagnement de randonnées dans les activités du motocyclisme, jusqu'à la maîtrise complète d'un véhicule terrestre motorisé à guidon (2,3,4 roues ou chenille) et conformément à l'article R. 221-1 du code de la route. | <b>A l'exclusion des pratiques compétitives.</b> |
| <b>DEJEPS</b> spécialité perfectionnement sportif mention motocyclisme | Enseignement, animation, encadrement ou entraînement dans une <b>perspective de perfectionnement sportif</b> de l'activité visée par la mention considérée.                                                                                                                                     | Aucune                                           |
| <b>DESJEPS</b> spécialité performance sportive mention motocyclisme    | Enseignement, animation, encadrement ou entraînement dans une <b>perspective de performance sportive</b> de l'activité visée par la mention considérée.                                                                                                                                         | Aucune                                           |

**DROITS ACQUIS POUR LES ANCIENNES CERTIFICATIONS**

Les anciennes qualifications professionnelles qui ne sont plus délivrées par l'Etat ou la branche permettent au titulaire de poursuivre leur activité professionnelle dans le cadre des prérogative définies initialement et sous réserve qu'il soit en possession d'une carte professionnelle.

**DIPLOME D'ÉTAT ET QUALIFICATIONS PROFESSIONNELLES CONCERNÉS :**  
**BEES 1 OPTION MOTOCYCLISME**  
**CQP IM AVANT 2022**  
**CQP GUIDE DE RANDONNÉE (VTMG) ET LES OPTIONS.**

**CONTACTS ORGANISMES DE FORMATION  
 HABILITÉS PAR FRANCE COMPETENCES POUR LE CQP**

P2F : [contact@pascalfinot.com](mailto:contact@pascalfinot.com) région sud-ouest (Saint Ferréol 31)

ProStage : [nicolaslangue@gmail.com](mailto:nicolaslangue@gmail.com) région Nord (Assewillers 80)

CFPPA Yssingeaux : [cfppa.yssingeaux@educagri.fr](mailto:cfppa.yssingeaux@educagri.fr) région Auvergne (Yssingeaux 43)

GTR Performance : [info@gtr-performance.fr](mailto:info@gtr-performance.fr) région Centre (Marçillat en Combrailles 03)

**CONTACTS ORGANISMES PUBLICS DE FORMATION  
 POUR LES DIPLOMES D'ÉTAT**

- le **CREPS de Toulouse** (DE et DES) en partenariat avec Pascal Finot Formation (P2F)

Service Formation : <https://www.creps-toulouse.sports.gouv.fr/offre-formation-creps>

Tél. : 05.62.17.90.00 - Mail : [formation@creps-toulouse.sports.gouv.fr](mailto:formation@creps-toulouse.sports.gouv.fr)

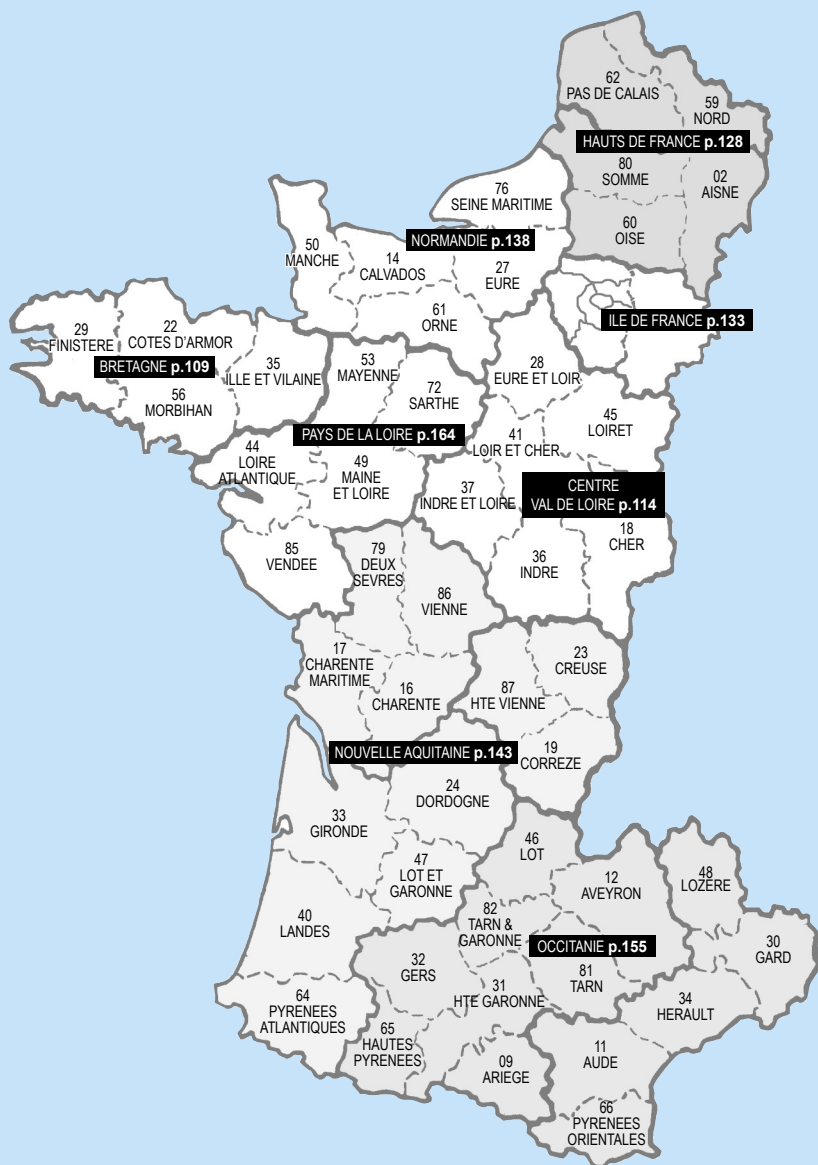
- le **CREPS de Reims** (DE) en partenariat avec Nicolas Langue (Pro Stage).

Service Formation : <https://www.creps-reims.sports.gouv.fr/offre-formation-creps>

Tél. : 03.26.25.49.50 - Mail : [formation@creps-reims.sports.gouv.fr](mailto:formation@creps-reims.sports.gouv.fr)

**Renseignements complémentaires sur le site [www.ffmoto.org](http://www.ffmoto.org)**  
 ou auprès du Service Formation de la Fédération au 01.49.23.77.00 ou [formation@ffmoto.com](mailto:formation@ffmoto.com)

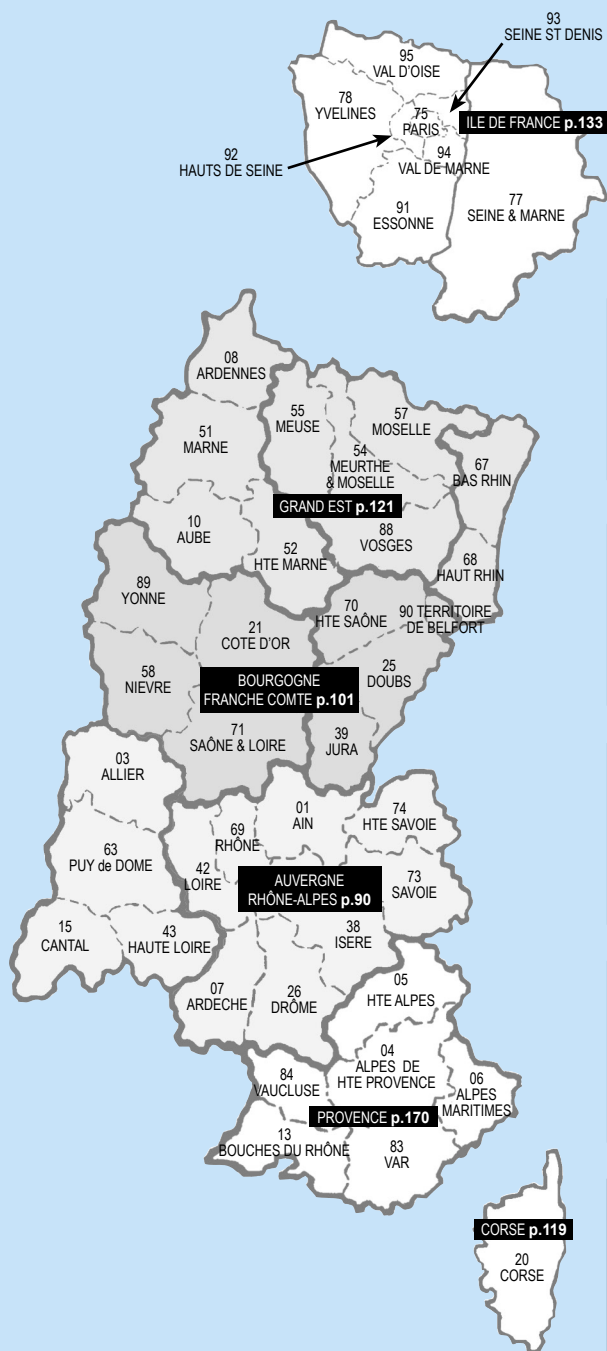
# CARTE DES LIGUES MOTOCYCLISTES RÉGIONALES



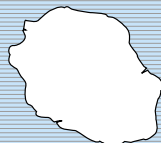


# ET MOTO-CLUBS AFFILIÉS

Au 31/12/2025



REUNION p.178



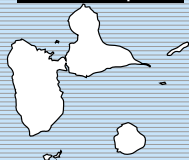
MARTINIQUE p.178



NOUVELLE CALEDONIE p.180



GUADELOUPE p.177



GUYANE p.178



## **LIGUE AUVERGNE RHÔNE-ALPES**

Code FFM N° 31

Ain (01) - Allier (03) - Ardèche (07) - Cantal (15) - Drôme (26) - Isère (38) - Loire (42)  
Haute Loire (43) - Puy de Dôme (63) - Rhône (69) - Savoie (73) - Haute Savoie (74)

**Siège Social :** Z.A. 18 chemin de l'Île Neuve 26600 LA ROCHE de GLUN

Tél : 04.75.55.22.50 - Email : [secretariat@lmaura.org](mailto:secretariat@lmaura.org)

Site : <http://www.lmaura.org/>

**Correspondance :** Au siège social

**Président :** RIGAUDIAS Vincent - la Muratte 63550 PALLADUC

Mobile : 06 26 39 73 06 - Email : [president@lmaura.org](mailto:president@lmaura.org)

**1er Vice-président :** LALANDE Jean Pierre - 85 Rue du 18 Juin 1940 - 07300 TOURNON SUR RHONE

Mobile : 06 12 87 97 25 - Email : [jeanpierre.lalande@gmail.com](mailto:jeanpierre.lalande@gmail.com)

**Vice-président :** COMAS Christophe - 391 Rue de La Caborne - 01380 ST ANDRE DE BAGE

Mobile : 06 72 80 50 28 - Email : [comas.christophe21@gmail.com](mailto:comas.christophe21@gmail.com)

**Vice-président :** DARVE Stéphane - 559 Route de Preydières - 38410 VAULNAVEYS LE BAS

Mobile : 06 08 78 73 58 - Email : [stephane.darve@wanadoo.fr](mailto:stephane.darve@wanadoo.fr)

**Vice-président :** GAUZY Pascal - 18 Rue Gabriel Sarrazin - 69008 LYON

Mobile : 06 80 67 95 29 - Email : [gauzy.mp@wanadoo.fr](mailto:gauzy.mp@wanadoo.fr)

**Vice-président :** ROCHE Paul - 546 Impasse de Champailard - 69870 LAMURE SUR AZERGUES

Mobile : 06 85 81 1964 - Email : [rochepaulxborsat@gmail.com](mailto:rochepaulxborsat@gmail.com)

**Secrétaire générale :** BONGIOVANNI Claudie - 27 Avenue du Stade - 69530 BRIGNAIS

Mobile : 06 74 20 50 98 - Email : [secretaire@lmaura.org](mailto:secretaire@lmaura.org)

**Trésorier :** CHAUBIRON Jean Philippe - 25 Rue du Sable d'Etampes - 63400 CHAMALIERES

Mobile : 06 03 97 72 19 - Email : [tresorier@lmaura.org](mailto:tresorier@lmaura.org)

**Chargé du Développement :** GRANGÉ David - 12 Montée d'Emblaves - 43800 LAVOUTE SUR LOIRE

Mobile : 06 79 83 95 49 - Email : [sport.developpement@lmaura.org](mailto:sport.developpement@lmaura.org)

### **PRESIDENTS OU REPRESENTANTS DES COMMISSIONS SPORTIVES - COLLEGES et T.R.D.A. :**

**Motocross :** COMAS Christophe - 391 Rue de la Caborne - 01380 ST ANDRE DE BAGE

Mobile : 06 72 80 50 28 - Email : [comas.christophe21@gmail.com](mailto:comas.christophe21@gmail.com)

**Enduro/Endurance :** AUBERT Jérôme - 9 Route des Pipistrelles - 43210 BAS EN BASSET

Mobile : 06 08 91 39 80 - Email : [com.enduro@lmaura.org](mailto:com.enduro@lmaura.org)

**Vitesse :** BERNARD Sophie - 1 Impasse de La Place - 03500 BRANSAT

Mobile : 06 88 22 63 32 - Email : [com.vitesse@lmaura.org](mailto:com.vitesse@lmaura.org)

**Trial :** DARVE Stéphane - 559 Route de Preydières - 38410 VAULNAVEYS LE BAS

Mobile : 06 08 78 73 58 - Email : [com.trial@lmaura.org](mailto:com.trial@lmaura.org)

**Rallyes Routiers :** MOULIN Nils - 11 Rue du Père Ogier - 69480 ANSE

Mobile : 06 03 92 09 69 - Email : [nils.rallye.moto@free.fr](mailto:nils.rallye.moto@free.fr)

**Tourisme :** Claudie BONGIOVANNI - 27 Avenue du Stade - 69530 BRIGNAIS

Mobile : 06 74 20 50 98 - Email : [guy.bongiovanni@orange.fr](mailto:guy.bongiovanni@orange.fr)

**Collège Quads :** GAUZY Pascal - 18 Rue Gabriel Sarrazin - 69008 LYON

Mobile : 06 80 67 95 29 - Email : [gauzy.mp@wanadoo.fr](mailto:gauzy.mp@wanadoo.fr)

**Collège Officiels :** MOULIN Nils - 11 Rue du Père Ogier - 69480 ANSE

Mobile : 06 03 92 09 69 - Email : [nils.rallye.moto@free.fr](mailto:nils.rallye.moto@free.fr)

T.R.D.A. : mise en place de l'instance courant 2026

## ***AIN (01)***

### **COMITE DEPARTEMENTAL DE L'AIN - D01 - L31**

Pdt et Cce : COMAS Christophe - 391 Rue De La Caborne - 01380 ST ANDRE DE BAGE

Tél. : 0385329760 - Mob. : 0672805028 - Email : [comas.christophe21@gmail.com](mailto:comas.christophe21@gmail.com)

### **UNION MOTOCYCLISTE DE L'AIN**

**LMR : L31 - Dépt. : D01 - N° Club : C0011**

Pdt : RAFFIN Bruno - 12 Impasse De La Chagne - 01270 COLIGNY

Gsm : 0681939595 - Email : [bruno.raffin.motos@orange.fr](mailto:bruno.raffin.motos@orange.fr)

Cce : GUILLEMOZ Jocelyne - 109 Allée Des Trois Chenes - 01000 ST DENIS LES BOURG

Tél : 0474242616 - Gsm : 0620924186 - Email : [josguillemoz@outlook.fr](mailto:josguillemoz@outlook.fr)

### **MOTO CLUB BELLEYSAN**

**LMR : L31 - Dépt. : D01 - N° Club : C0128**

Pdt et Cce : BETTINELLI Lucas - 228 Chemin De Paris Deboutz - 01300 MASSIGNIEU-DE-RIVES

Tél : 0479422175 - Gsm : 0635288078 - Email : [lucas1216@hotmail.fr](mailto:lucas1216@hotmail.fr)

**FLECHE MOTO DE BEYNOST****LMR : L31 – Dépt. : D01 – N° Club : C0141**

Pdt et Cce : PAGE Yves – Impasse Les Chevreuils – 01120 LA BOISSE

Tél : 0606708337 – Gsm : 0606708337 – Email : yves.p01@hotmail.fr

**ASSOCIATION SPORTIVE MOTO DU BUGEY****LMR : L31 – Dépt. : D01 – N° Club : C0184**

Pdt et Cce : HUGUES Dorian – 122 Sur La Tour – 01500 AMBRONAY

Tél : 0680936174 – Gsm : 0680936174 – Email : dorian@hugues.biz

**MOTO CLUB OYONNAXIEN****LMR : L31 – Dépt. : D01 – N° Club : C0672**

Pdt et Cce : WIEDER Denis – 8 Impasse Des Moulinets – 01100 GEOVREISSET

Tél : 0469204189 – Gsm : 0630930955 – Email : wiederdenis@gmail.com

**MOTO CLUB DU MAS RILLIER****LMR : L31 – Dépt. : D01 – N° Club : C1024**

Pdt : ANDRE Vincent – 374 Chemin De Lazare – Le Mas Rillier – 01700 MIRIBEL

Tél : 0618488580 – Email : nini.vince@hotmail.fr

Cce : Siège social – 374 Chemin De Lazare – Mc Mas Rillier – Le Mas-Rillier – 01700 MIRIBEL

Tél : 0618488580 – Email : nini.vince@hotmail.fr

**MOTO CLUB DE THOIRY****LMR : L31 – Dépt. : D01 – N° Club : C1468**

Pdt et Cce : CONDEVAUX Yves – 115 Ch Des Trevis – 01170 SEGNY

Tél : 0450419678 – Gsm : 0615224077 – Email : ycondevaux@gmail.com

**CROZET MOTOCROSS****LMR : L31 – Dépt. : D01 – N° Club : C2245**

Pdt : COURTOIS Jacky – Le Coteau Des Stins – 146 Rte Du Creux De Naz – Nazdessous – 01170 CHEVRY

Tél : 0450417067 – Gsm : 0607802418 – Email : courtoisjac@wanadoo.fr

Cce : Siège social – 21 Rue De La Source – 01550 COLLONGES

Tél : 0663567968 – Email : mxcrozet@gmail.com

**MOTO CLUB DE LA PIERRE TORRIEN****LMR : L31 – Dépt. : D01 – N° Club : C2461**

Pdt : DUC Christopher – 549 Chemin De La Gabiaude – 01290 LAIZ

Gsm : 0671138940 – Email : christopherduc@sashrp.fr

Cce : Siège social – La Mairie – 36 Place De L Eglise – 01290 GRIEGES

Tél : 0671138940 – Email : p.pierretorrien@gmail.com

**ASSOCIATION MOTOCYCLISTE DE PONT DE VAUX****LMR : L31 – Dépt. : D01 – N° Club : C3139**

Pdt et Cce : MAINGRET Bernard – 159 Rue Des Miolands – 71870 HURIGNY

Tél : 0385290432 – Gsm : 0626470707 – Email : bernard.maingret@orange.fr

**MOTO CLUB DE FEILLENS****LMR : L31 – Dépt. : D01 – N° Club : C3153**

Pdt et Cce : NEVEU Lionel – 1607 Grande Rue – 01190 REYSSOUZE T

él : 0385306395 – Gsm : 0668895151 – Email : lionelmarie01@orange.fr

**TEAM GUIDON 11****LMR : L31 – Dépt. : D01 – N° Club : C3184**

Pdt et Cce : DESCOURS David – 230 Rue Hector Berlioz – 01480 BEAUREGARD

Tél : 0474608105 – Gsm : 0609631344 – Email : teamguidon11@gmail.com

**MOTO CLUB DE ST JOSEPH****LMR : L31 – Dépt. : D01 – N° Club : C3213**

Pdt et Cce : GOYON Daniel – 120 Chemin Du Carrage – 01570 FEILLENS

Tél : 0385361000 – Gsm : 0678862347 – Email : daniel.goyon@hotmail.fr

**MOTOCROSS HAUTECOURT ROMANECHÉ****LMR : L31 – Dépt. : D01 – N° Club : C3495**

Pdt et Cce : BRUNET Yannick – 40 Impasse De L Hotel – 01250 HAUTECOURT ROMANECHÉ

Tél : 0781143637 – Gsm : 0781143637 – Email : yannick.brunet01@gmail.com

**COTIERE TRIAL CLUB****LMR : L31 – Dépt. : D01 – N° Club : C3648**

Pdt et Cce : DOMINGUEZ-LLACER Raphael – 1 Chemin De Traforet – 01800 SAINT MAURICE DE GOURDANS

Tél : 0474616066 – Gsm : 0675517983 – Email : raphael.dominguez5@orange.fr

**ENDURANCE DE LA COTIERE****LMR : L31 – Dépt. : D01 – N° Club : C3717**

Pdt : PICHAT Stéphane – 1343 Route De Monthoz – 01800 VILLIEU-LOYES-MOLLON

Tél : 0474353610 – Gsm : 0688020959 – Email : stephane.pichat@gmail.com

Cce : Siège social – 1343 Chemin De Monthoz – 01800 VILLIEU-LOYES-MOLLON

Tél : 0688020959 – Gsm : 0688020959 – Email : endurancelacotiere@gmail.com

**ALLIER (03)****COMITE DEPARTEMENTAL DE L'ALLIER – D03 – L31**

Pdt et Cce : VASSENAT Sandrine – 10 Rue du Mont des Vignes – 03400 YZEURE

Tél : 0470444993 – Mob : 0612151659 – Email : sandrine0767@hotmail.fr

**MOTO CLUB DE MONTLUCON****LMR : L31 – Dépt. : D03 – N° Club : C0596**

Pdt et Cce : GUERREIRO Frederic – 52 Route De Montlucon – 03380 QUINSSAINES

Tél : 0662944008 – Email : motoclubmontlucon03@gmail.com

**MOTO CLUB DE MOULINS****LMR : L31 – Dépt. : D03 – N° Club : C0615**

Pdt : PACAUD Christophe – 727 Chemin Des Couets – 03210 MARIGNY  
Tél : 0650944586 – Gsm : 0650944586 – Email : pacaud.aurelie@orange.fr  
Cce : DUFAL Pierre-Jean – 154 Avenue Jean Mermoz – 63100 CLERMONT FERRAND  
Tél : 0473902343 – Gsm : 0684395486 – Email : pj.dufal@hotmail.fr

**TEAM SAINT YORRE MOTOS****LMR : L31 – Dépt. : D03 – N° Club : C0834**

Pdt et Cce : JOURDAN Robert – 1 Impasse Des Sources – 63350 CREVANT LAVEINE  
Tél : 0473686718 – Gsm : 0642335875 – Email : robertjourdan@aliceadsl.fr

**MOTO CLUB YZEURE****LMR : L31 – Dépt. : D03 – N° Club : C1012**

Pdt et Cce : DUBREUIL Claude – 9 Rue Jenner – 03400 YZEURE  
Tél : 0470467541 – Gsm : 0688880355 – Email : motoclub-yezure@orange.fr

**A.S.M. DE VILLEBRET****LMR : L31 – Dépt. : D03 – N° Club : C1562**

Pdt et Cce : BARRET Patrick – 11 – Lieu Dit Mandrant – 03380 HURIEL  
Gsm : 0612863757 – Email : barret.patrick03@orange.fr

**MOTOS COMPETITION EN SAINT POURCINOIS****LMR : L31 – Dépt. : D03 – N° Club : C2569**

Pdt : BERNARD Olivier – 1 Champ Bourand – 03500 MONTORD  
Tél : 0743370193 – Gsm : 0743370193 – Email : narnard03@gmail.com  
Cce : Siège social – Maison Des Associations Louis Dumas – 2 Allée De Rachailier – 03500 ST-POURCAIN-S/SIOULE  
Tél : 0688226332 – Email : sophie.mcsp03@gmail.com

**ASM LE BOIS****LMR : L31 – Dépt. : D03 – N° Club : C3481**

Pdt : REALE Anthony – 4 Chemin Du Bois – 03170 DENEUILLE-LES-MINES  
Tél : 0662120632 – Email : reale-anthony@laposte.net  
Cce : Siège social – Le Bois – 03170 DENEUILLE LES MINES  
Tél : 0662120632 – Gsm : 0662120632 – Email : a.s.m.le-bois@laposte.net

**MX CAMIZOE ETROUSSAT****LMR : L31 – Dépt. : D03 – N° Club : C3650**

Pdt : NAUD Michael – 3 Les Chaises Du Bas – 03330 BELLENAVES  
Tél : 0470583787 – Gsm : 0616153701 – Email : mickael.naud@neuf.fr  
Cce : Siège social – 3 Les Chaises Du Bas – 03330 BELLENAVES  
Tél : 0616153701 – Gsm : 0616153701 – Email : mickael.naud@neuf.fr

**MOTO CLUB BOURBONNAIS RACING (MCBR)****LMR : L31 – Dépt. : D03 – N° Club : C3780**

Pdt : VAN AENRODE Gael – 31 Rue Des Landes – 03110 VENDAT  
Tél : 0667450990 – Gsm : 0667450990 – Email : gaelasm63@hotmail.fr  
Cce : Siège social – Parc Omnisports Auvergne Rhone Alpes Vichy – Bp 92617 03206 Vichy  
Avenue De Leurope – 03200 VICHY  
Tél : 0667450990 – Gsm : 0667450990 – Email : mcbr03@outlook.fr

**MOTO CLUB DE LANDIER****LMR : L31 – Dépt. : D03 – N° Club : C3812**

Pdt : BENDAOU Dali – 2 Chemin Bellechassagne – 03170 CHAMBLET  
Tél : 0623708306 – Gsm : 0623708306 – Email : entmjb03@hotmail.com  
Cce : Siège social – 2 Chemin De Bellechassagne – 03170 CHAMBLET  
Tél : 0623708306 – Gsm : 0623708306 – Email : motoclubdelandier03@gmail.com

**ARDECHE (07)****COMITE DEPARTEMENTAL DE L'ARDECHE – D07 – L31**

Pdt et Cce : REY Claude – 18 Rue Des Bragalons – 07400 LE TEIL  
Tél : 0475522064 – Mob : 0681463218 – Email : cdmardecche07@gmail.com

**TRIAL CLUB DE LA BURLE****LMR : L31 – Dépt. : D07 – N° Club : C0186**

Pdt : DEBARD Christophe – 27 Route Vieille – 07410 COLOMBIER LE VIEUX  
Tél : 0475061042 – Gsm : 0675508338 – Email : cricrou.debard@gmail.com  
Cce : Siège social – 27 Rue Vieille – 07410 COLOMBIER-LE-VIEUX  
Tél : 0675508338 – Email : cricrou.debard@gmail.com

**MOTO CLUB DE LA HAUTE ARDECHE****LMR : L31 – Dépt. : D07 – N° Club : C0427**

Pdt : CONTET Gabin – 8 Allée Du Lez – 26790 LA BAUME-DE-TRANSIT  
Tél : 0631669045 – Gsm : 0631669045 – Email : gabincontet9@gmail.com  
Cce : Siège social – Quartier La Vigneronde – Pelorsiere – 07100 ANNONAY  
Tél : 0629889384 – Email : hauteardechemc@gmail.com

**MOTO CLUB DE ROCHEPAULE TRIAL****LMR : L31 – Dépt. : D07 – N° Club : C0708**

Pdt : EYRAUD Jean-Maurice – 3280 Route Du Vent – Lichessol – 07320 ST AGREVE  
Tél : 0475302540 – Gsm : 0768031463 – Email : Ginette.eyraud@gmail.com  
Cce : Siège social – 3280 Route Du Vent – Lichessol – 07320 ST AGREVE  
Tél : 0475302540 – Email : motoclubrochepeaula@orange.fr

**MOTO CLUB PRIVADOIS**
**LMR : L31 – Dépt. : D07 – N° Club : C0729**

Pdt et Cce : MIAILLE Christian – 28 Rue Des Muriers – 26250 LIVRON SUR DROME

Tél : 0475605968 – Gsm : 0609831212 – Email : christian.maille@gmail.com

**MOTO CLUB SAINT MARCELLOIS**
**LMR : L31 – Dépt. : D07 – N° Club : C0823**

Pdt et Cce : BOUCHON Nicolas – 155 Chemin Granouillet – 07700 ST MARCEL D ARDECHE

Tél : 0624703452 – Email : bouchon.nicolas@orange.fr

**MOTO CLUB LA VOULTE**
**LMR : L31 – Dépt. : D07 – N° Club : C1005**

Pdt et Cce : CERVANTES Patrick – 1 Lotissement Les Bartavelles – 26270 LORIOLE SUR DROME

Gsm : 0679827355 – Email : patrick.cervantes26@gmail.com

**MOTO CLUB LE TEIL**
**LMR : L31 – Dépt. : D07 – N° Club : C1360**

Pdt et Cce : REY Claude – 18 Rue Des Bragalons – 07400 LE TEIL

Tél : 0475522064 – Gsm : 0681463218 – Email : clauderey07@orange.fr

**L'EVASION MOTARDE SAINT SYLVESTRE**
**LMR : L31 – Dépt. : D07 – N° Club : C1824**

Pdt : DEBAUD Laurent – 490 Chemin Du Gymnase – 07440 ST SYLVESTRE

Tél : 0682758446 – Gsm : 0682758446 – Email : lolo2bo07@gmail.com

Cce : MOUNIER Michel – 95 Chemin De Marcel – Le Batiment – 07440 ST SYLVESTRE

Tél : 0614191824 – Gsm : 0614191824 – Email : emss.07@free.fr

**TEAM CROSS AUBENAS VALS LABEGUDE**
**LMR : L31 – Dépt. : D07 – N° Club : C2648**

Pdt et Cce : KAPPEL Robin – 220 B Chemin Des Clots – 07170 LAVILLEDIEU

Tél : 0475375426 – Gsm : 0686706422 – Email : kappel-robin@hotmail.fr

**ASS DES LOISIRS MOTORISES DU PILAT RHODANIE**
**LMR : L31 – Dépt. : D07 – N° Club : C3284**

Pdt et Cce : FAURIAT Adrien – 777 La Maze – 07340 VINZIEUX

Tél : 0660903534 – Gsm : 0660903534 – Email : adrienfauriat@orange.fr

**RACING AUTO MOTO PASSION**
**LMR : L31 – Dépt. : D07 – N° Club : C3429**

Pdt : BERRUYER Philippe – 57 Avenue Du St Joseph – 07300 MAUVES

Tél : 0681349556 – Email : flocolofi@hotmail.fr

Cce : Siège social – 57 Avenue Saint Joseph – 07300 MAUVES

Tél : 0606983616 – Gsm : 0611223045 – Email : nicolas.bourret@orange.fr

**SUD ARDECHE TOUT TERRAIN**
**LMR : L31 – Dépt. : D07 – N° Club : C3588**

Pdt et Cce : DUPIN Nicolas – 30 Rue Chadiot – 07460 BERRIAS ET CASTELJAU

Tél : 0475883844 – Gsm : 0634291777 – Email : dupinnicolas@sfr.fr

**ASSOCIATION MOTO ARDECHE TRIAL ET LES SAMOURAIS**
**LMR : L31 – Dépt. : D07 – N° Club : C3703**

Pdt : ESCANDE Marjorie – 327 Route Du Celas – 07110 LARGENTIERE

Tél : 0626260584 – Gsm : 0626260584 – Email : marjorie.escande@yahoo.fr

Cce : Siège social – 327 Route Du Celas – 07110 LARGENTIERE

Tél : 0626260584 – Gsm : 0626260584 – Email : marjorie.escande@yahoo.fr

**MOTO-CLUB DE ST LAGER**
**LMR : L31 – Dépt. : D07 – N° Club : C3713**

Pdt et Cce : VOLLE Cyril – 225 Route 225 Route De Bremonde – 07210 ST LAGER BRESSAC

Gsm : 0649867697 – Email : volle.cyril@hotmail.fr

**TEAM ROCHEPAULE ENDURO**
**LMR : L31 – Dépt. : D07 – N° Club : C3788**

Pdt : PATIENT Pascal – 43 Avenue Des Grottes – 74500 EVIAN-LES-BAINS

Tél : 0640925006 – Email : ppdu17290@gmail.com

Cce : Siège social – Domaine De Rochepeule – 610 Chemin De Bergeron – 07320 ROCHEPAULE

Tél : 0781914114 – Gsm : 0781914114 – Email : info@domainederochepeule.com

**CANTAL (15)**
**COMITE DEPARTEMENTAL MOTOCYCLISTE DU CANTAL – D15 – L31**

En sommeil.

**MOTO CLUB HAUT CANTAL**
**LMR : L31 – Dépt. : D15 – N° Club : C0421**

Pdt : ROUX Sebastien – Le Bourg – 15260 NEUVEGLISE-SUR-TRUYERE

Tél : 0688742283 – Gsm : 0688742283 – Email : mchautcantal@gmail.com

Cce : TRANCHER Jean-Francois – Le Crozatier – 15100 ST GEORGES

Tél : 0688897366 – Email : mchautcantal@gmail.com

**MOTO CLUB DE MAURIAC**
**LMR : L31 – Dépt. : D15 – N° Club : C0561**

Pdt et Cce : CHADIRAC Cyril – 5 – Lasbordes – 15200 LE VIGEAN Gsm : 0684815604 – Email : cyril202@hotmail.fr

**MOTO CLUB ST MAMET CANTAL**
**LMR : L31 – Dépt. : D15 – N° Club : C1792**

Pdt et Cce : CALMEJANE Cedric – Camping Municipal – 15220 ST MAMET LA SALVETAT

Tél : 0471647521 – Gsm : 0630096671 – Email : coach.dose@hotmail.fr

**QUADS ET MOTOS GENTIANE****LMR : L31 – Dépt. : D15 – N° Club : C3194**

Pdt et Cce : BESSON Julien – Lascourtines – 15400 MENET  
Tél : 0650707935 – Gsm : 0650707935 – Email : julien14@live.fr

**LES TRACAUTERMES DE MARCOLES****LMR : L31 – Dépt. : D15 – N° Club : C3331**

Pdt et Cce : MONTARNAL Jerome – 4 Rue La Croix De Pierre – 15120 SANSAC-VEINAZES  
Tél : +33671806093 – Gsm : +33671806093 – Email : jerome.montarnal@sfr.fr

**TRIAL CLUB SAINT MAMET****LMR : L31 – Dépt. : D15 – N° Club : C3338**

Pdt et Cce : LAFON Alain – 14 Rue Auguste Bancharel – 15000 AURILLAC  
Gsm : 0683828936 – Email : les3joursducantal@gmail.com

**LE MX AVENIR ROUMEGOUX****LMR : L31 – Dépt. : D15 – N° Club : C3579**

Pdt : TOURNIER Kevin – 10 Village – Jalles Haut – 15150 LACAPELLE VIESCAMP  
Tél : 0678223638 – Gsm : 0678223638 – Email : tournierkevin15@hotmail.fr  
Cce : Siège social – Mairie De Roumegoux – 5 Rue De La Gouttelongue – 15290 ROUMEGOUX  
Tél : 0678223638 – Gsm : 0471461443 – Email : tournierkevin15@hotmail.fr

**MOTO CLUB DES VOLCANS****LMR : L31 – Dépt. : D15 – N° Club : C3613**

Pdt et Cce : CARRIER Aline – 5 Route De La Croix Du Lac – 15130 VEZELS-ROUSSY  
Gsm : 0675772951 – Email : alinebollaert15@gmail.com

**DRÔME (26)****COMITE DEPARTEMENTAL DE LA DROME – D26 – L31**

Pdt : LALANDE Jean Pierre – 85 Rue Du 18 Juin 1940 – 07300 TOURNON SUR RHONE  
Tél. : 0475070811 – Mob. : 0612879725 – Email : jeanpierre.lalande@gmail.com

**MOTO CLUB CRESTOIS****LMR : L31 – Dépt. : D26 – N° Club : C0295**

Pdt et Cce : VEYRIE Daniel – 205 Rue Henri Matisse – 26250 LIVRON SUR DROME  
Gsm : 0684682175 – Email : daniel.veyrie@gmail.com

**R.T.F. 26****LMR : L31 – Dépt. : D26 – N° Club : C0752**

Pdt et Cce : FONTANA Serge – 1475 Ancienne Route D'aleyac – Ancienne Route D'aleyac  
26160 LE POET-LAVAL  
Tél : 0698162151 – Email : trialrtf.26@gmail.com

**VALENCE MOTO CLUB****LMR : L31 – Dépt. : D26 – N° Club : C0960**

Pdt et Cce : MARCAIS Vincent – 1080 Route Du Peage – 26300 CHATEAUNEUF SUR ISERE  
Tél : 0427681221 – Gsm : 0689890235 – Email : bmarcais@hotmail.com

**SAINT PAUL MOTO VERTE****LMR : L31 – Dépt. : D26 – N° Club : C1128**

Pdt et Cce : LAHOUCINE Pascal – Chemin Du Parrau – 84600 VALREAS  
Tél : 0490356526 – Gsm : 0682468404 – Email : titoupaca@orange.fr

**MOTO CLUB DE L'HERBASSE****LMR : L31 – Dépt. : D26 – N° Club : C1294**

Pdt et Cce : DO Jean-Remi – 895B Route De La Balive – 26350 MONTCHENU  
Tél : 0475456819 – Gsm : 0685236064 – Email : myriam.do@orange.fr

**MOTO CLUB SAINT BARTHELEMY DE VALS****LMR : L31 – Dépt. : D26 – N° Club : C1357**

Pdt et Cce : THEZIER Jonathann – 20 Allée Le Jardin De Lena – 26240 SAINT-BARTHELEMY-DE- VALS  
Tél : 0677081588 – Email : jonathann.thezier@gmail.com

**DIOIS SPORT T.T.****LMR : L31 – Dépt. : D26 – N° Club : C1665**

Pdt et Cce : PUILLET Thierry – 240 Route De Solaure – 26150 MONTMAUR EN DIOIS  
Tél : 0475218803 – Gsm : 0685201103 – Email : thierry.puillet@puillet.fr

**MOTO CLUB DE CHANOS CURSON M3C****LMR : L31 – Dépt. : D26 – N° Club : C2374**

Pdt et Cce : DRILLET Gaby – 3905 Route Des Alpes – 26600 MERCUROL-VEAUNES  
Tél : 0475077046 – Gsm : 0630148795 – Email : drillet156mx@icloud.com

**MOTO CLUB DES GRANGES GONTARDES****LMR : L31 – Dépt. : D26 – N° Club : C2594**

Pdt et Cce : DIFORTE Francis – 95 A Avenue De Provence – 26290 DONZERE  
Tél : 0475517866 – Gsm : 0631955905 – Email : francis.diforte@orange.fr

**GRENOBLE ENDURO CLUB****LMR : L31 – Dépt. : D26 – N° Club : C3279**

Pdt et Cce : GERMAIN Marc – 8 Balcon De Saint Pierre – 38450 ST GEORGES DE COMMERS  
Tél : 0607258136 – Gsm : 0607258136 – Email : marcgermainfr@yahoo.fr

**MOTO CLUB DES OLIVIERS****LMR : L31 – Dépt. : D26 – N° Club : C3377**

Pdt : BLANCHOUZ Alain – 39 Rue Camille Brechet – 26110 NYONS  
Tél : 0699163778 – Gsm : 0699163778 – Email : alain.blanchouz@wanadoo.fr  
Cce : Siège social – 39 Rue Camille Brechet – 26110 NYONS  
Tél : 0699163778 – Gsm : 0475242529 – Email : alain.blanchouz@wanadoo.fr

**MOTO CLUB MONTELMAR****LMR : L31 – Dépt. : D26 – N° Club : C3585**

Pdt : DELOSME Adrien – 210 A Chemin Des Echaunes – 26740 MONTBOUCHER-SUR-JABRON

Tél : 0681646482 – Gsm : 0681646482 – Email : enduro.sayan@gmail.com

Cce : Siège social – Rue Marceau Bres – 26200 MONTELMAR

Tél : 0681646482 – Gsm : 0781055042 – Email : motoclub.montelmar@gmail.com

**ISÈRE (38)****COMITE DEPARTEMENTAL DE L'ISERE – D38 – L31**

Pdt : PLANQUES Guillaume – 343 Chemin De Mercruy – 69290 POLLIGNY

Mob. : 0660038685 – Email : gplanques@wanadoo.fr

**NORD ISERE MC****LMR : L31 – Dépt. : D38 – N° Club : C0163**

Pdt et Cce : JOUFFROY Cyril – La Vignole N 73 – 38300 NIVOLAS VERMELLE

Gsm : 0673730635 – Email : jouffroycyril@gmail.com

**MOTO CLUB DAUPHINOIS****LMR : L31 – Dépt. : D38 – N° Club : C0302**

Pdt et Cce : DIEGA Trupia – 116 Ter Rue Charles Michels – 38600 FONTAINE

Tél : 0607509995 – Gsm : 0607509995 – Email : diega.38600@gmail.com

**MOTO CLUB TOUT TERRAIN GRENOBLOIS****LMR : L31 – Dépt. : D38 – N° Club : C0407**

Pdt et Cce : RABBIA Pierre – 19 Rue Bizanet – 38000 GRENOBLE

Tél : 0476431040 – Gsm : 0616248819 – Email : mcttg@hotmail.fr

**A.S.M. SAINT ANTOINE****LMR : L31 – Dépt. : D38 – N° Club : C0754**

Pdt : RIMET Lucas – 1765 Route 1765 Route D'izeron – 38160 SAINT-SAUVEUR

Tél : 0750874071 – Gsm : 0750874071 – Email : rimet.lucas@gmail.com

Cce : Siège social – Chez Dherbey Moto – Zac Trery Nord, 300 Chemin Des Cotes De Trellins – 38470 VINAY

Tél : 0750874071 – Email : rimet.lucas@gmail.com

**ST CHAMOND MOTO SPORT****LMR : L31 – Dépt. : D38 – N° Club : C1089**

Pdt et Cce : CHOVEL Felix – 60 Rue Du Stade – 42800 CHATEAUNEUF

Tél : 0610505408 – Email : felix.chauvet@orange.fr

**ASSOCIATION MOTO VERTE DE BOUVESSE****LMR : L31 – Dépt. : D38 – N° Club : C1604**

Pdt : TEILLON Franck – 120 Chemin De Bayange – Marlieu – 38390 BOUVESSE QUIRIEU

Tél : 0474886636 – Email : franck.teillon@orange.fr

Cce : Siège social – 120 Chemin De Bayange – Marlieu – 38390 BOUVESSE QUIRIEU

Tél : 0474886636 – Email : franck.teillon@orange.fr

**MOTO CROSS DE L OISANS****LMR : L31 – Dépt. : D38 – N° Club : C2158**

Pdt et Cce : SORREL Adrien – 173 – Avenue D'annecy – 73000 CHAMBERY

Tél : 0621280173 – Gsm : 0760633177 – Email : adriensorrel2101@gmail.com

**MOTOCUB RTF 38 APPRIEU****LMR : L31 – Dépt. : D38 – N° Club : C2584**

Pdt : VIAL Delphine – 238 Allée Des Mayettes – 38160 SAINT-ROMANS

Tél : 0476363094 – Gsm : 0681027324 – Email : delphine.rtf38@outlook.fr

Cce : Siège social – 238 Allée Des Mayettes – 38160 SAINT-ROMANS

Tél : 0681027324 – Email : delphine.rtf38@outlook.fr

**MOTO CLUB DES PAYS DE ST MARCELLIN****LMR : L31 – Dépt. : D38 – N° Club : C2741**

Pdt et Cce : CAILLAT Jean-Pascal – 20 Rue Arago – 38160 ST MARCELLIN

Tél : 0476640990 – Gsm : 0612229840 – Email : caillat.jp@free.fr

**CHARVIEU MOTOCROSS****LMR : L31 – Dépt. : D38 – N° Club : C3191**

Pdt et Cce : OFFRE Gilles – 505 Rue Du Bicentenaire – 38540 ST JUST CHALEYSSIN

Tél : 0478963534 – Gsm : 0763134299 – Email : nad.gil@free.fr

**RTF 38 TRIAL****LMR : L31 – Dépt. : D38 – N° Club : C3267**

Pdt : DARVE Stephane – 559 Route De Preydieres – 38410 VAULNAVEYS LE BAS

Tél : 0476592457 – Gsm : 0608787358 – Email : stephane.darve@wanadoo.fr

Cce : Siège social – 559 Route De Preydieres – 38410 VAULNAVEYS LE BAS

Tél : 0608787358 – Email : stephane.darve@wanadoo.fr

**GRENAV SMX PARK****LMR : L31 – Dépt. : D38 – N° Club : C3804**

Pdt : BOURDEAU Nicolas – 148 Allée Du Bresselon – 69700 MONTAGNY

Tél : 0768915781 – Gsm : 0768915781 – Email : mxracingfr@gmail.com

Cce : Siège social – Route D'heyrieux – 38540 GRENAV

Tél : 0768915781 – Gsm : 0768915781 – Email : grenavsmxpark@gmail.com

**LOIRE (42)****COMITE DEPARTEMENTAL DE LA LOIRE – D42 – L31**

Pdt et Cce : LIOGIER Andre – 71 Chemin De Bruot – Les Hyvernoux Hauts – 43120 MONISTROL-SUR-LOIRE

Tél : 0471615706 – Mob. : 0630489524 – Email : Liogier.andre@orange.fr



**T.C. DE CHATEAUNEUF****LMR : L31 – Dépt. : D42 – N° Club : C0242**

Pdt et Cce : DUMAS Pierre – 95 Allée La Grande Maison – 38540 VALENCIN

Gsm : 0603659189 – Email : pierredumas@sfr.fr

**MOTO CLUB FEUILLANTIN****LMR : L31 – Dépt. : D42 – N° Club : C0351**

Pdt : FALCONNIER Patrick – Blin Blin – 42480 LA FOUILLOUSE

Tél : 0477301846 – Gsm : 0683255782 – Email : falco.perso@gmail.com

Cce : Siège social – 472 Chemin De Blin Blin – 472 Chemin De Blin B Blin – Blin – 42480 LA FOUILLOUSE

Tél : 0683255782 – Email : falco.perso@gmail.com

**MOTO CLUB FOREZ DONZY****LMR : L31 – Dépt. : D42 – N° Club : C0366**

Pdt : VERRIERE Alexandre – 878 – Route De La Plaine – 42360 COTTANCE

Tél : 0477280295 – Gsm : 0678038262 – Email : alexandre.verriere42@gmail.com

Cce : Siège social – Maison De La Commune De Feurs – 11 Bis Rue Gambetta – 42110 FEURS

Tél : 0678038262 – Email : motoclubforezdonzy.mcd@gmail.com

**A.MOTO REGION PANISSIEROISE****LMR : L31 – Dépt. : D42 – N° Club : C0675**

Pdt et Cce : DUTEL Sophie – 6 Rue Jean Bonnassieux – 42360 PANISSIERES

Gsm : 0684823047 – Email : so.mouton@hotmail.fr

**MOTO VERTE DU PILAT****LMR : L31 – Dépt. : D42 – N° Club : C0703**

Pdt : BERLIER Loick – 9 Rue Des Jardins – 42740 SAINT-PAUL-EN-JAREZ

Tél : 0642194213 – Gsm : 0642194213 – Email : bertierloick@gmail.com

Cce : Siège social – 130 Boulevard – 130 Boulevard Noel Landy – 42740 ST PAUL EN JAREZ

Tél : 0642194213 – Email : mvpilat@hotmail.fr

**MOTO CLUB LES PICARLOUX****LMR : L31 – Dépt. : D42 – N° Club : C1414**

Pdt : LATRECHE Theo – 226 Route Du Chapitel – La Rialle – 43220 RIOTORD

Gsm : 0660711697 – Email : latreche.theo@gmail.com

Cce : Siège social – 21 Bis Route De Jonzieux – 42660 MARLHES

Tél : 0660711697 – Email : mc.picarloux42@gmail.com

**MOTO QUAD CONCEPT****LMR : L31 – Dépt. : D42 – N° Club : C2646**

Pdt : PEILLON Stephane – 2 Chemin Des Bruyeres – 42800 DARGOIRE

Tél : 0670031147 – Email : contact@motoquadconcept.fr

Cce : Siège social – 2 Chemin Des Bruyeres – 42800 DARGOIRE

Tél : 0652455287 – Email : contact@motoquadconcept.fr

**MOTO CLUB CHAMBLOUX****LMR : L31 – Dépt. : D42 – N° Club : C2772**

Pdt et Cce : GARNIER Ludovic – 1811B Rue De Chantegrelet – Morenol – 42600 SAVIGNEUX

Gsm : 0609280727 – Email : ludovic@fercilec.com

**HAUTE-LOIRE (43)****COMITE DEPARTEMENTAL DE LA HAUTE LOIRE – D43 – L31**

Pdt et Cce : GRANGÉ David – 12 Montée d'Emblaves – 43800 LAVOUTE SUR LOIRE

Mob : 06 79 83 95 49 – Email : davadenduro@cegetel.net

**MOTO CLUB BRIOUE****LMR : L31 – Dépt. : D43 – N° Club : C0178**

Pdt : CHASSAN Franck – 7 Rue De Cronville – 43100 ST BEAUZIRE

Tél : 0632649701 – Gsm : 0632649701 – Email : fchassan@orange.fr

Cce : Siège social – Mairie – 2 Place Lafayette – 43100 BRIOUE

Tél : 0632649701 – Email : fchassan@orange.fr

**MOTO CLUB PUY EN VELAY****LMR : L31 – Dépt. : D43 – N° Club : C0733**

Pdt et Cce : GAUTHIER Dominique – Le Martouret – 43370 CUSSAC SUR LOIRE

Tél : 0471036883 – Gsm : 0608866242 – Email : dominique.gauthier@gauthiersa.fr

**MOTO CLUB YSSINGELAIS****LMR : L31 – Dépt. : D43 – N° Club : C1011**

Pdt : LELIEVRE Carine – 30 Chemin Des Patureaux – Lestang – 43290 RAUCOULES

Tél : 0677303331 – Email : carine.lielievre@orange.fr

Cce : Siège social – Chez Carine Lelievre – 30 Chemin Des Patureaux – Lestang – 43290 RAUCOULES

Tél : 0677303331 – Email : carine.lielievre@orange.fr

**ASS.MOTO LOISIRS SIAUGUES****LMR : L31 – Dépt. : D43 – N° Club : C1180**

Pdt et Cce : VIALLET Florian – Hameau Bussac Bas – 43300 SIAUGUES STE MARIE

Tél : 0623530711 – Gsm : 0623530711 – Email : floviallet@hotmail.fr

**MOTO CLUB BAS EN BASSET****LMR : L31 – Dépt. : D43 – N° Club : C1181**

Pdt : VARENNE Violaine – 22 Chemin De Ranchevoux – Ranchevoux – 43210 BAS-EN-BASSET

Tél : 0677603663 – Email : olvio@orange.fr

Cce : AUBERT Jerome – 9 Route Des Pipistrelles – 43210 BAS-EN-BASSET

Tél : 0608913980 – Email : geaubert@hotmail.com



**MOTO CLUB USSONNAIS****LMR : L31 – Dépt. : D43 – N° Club : C1733**

Pdt et Cce : PAGES Christian – 292 Rue Des Bruyeres – La Breure – 42550 USSON EN FOREZ

Tél : 0652986505 – Email : pages42@laposte.net

**MOTO CLUB DE L'EMBLAVEZ****LMR : L31 – Dépt. : D43 – N° Club : C1892**

Pdt et Cce : GRANGE David – 12 Montee D Emblaves – 43800 LAVOUTE SUR LOIRE

Gsm : 0679839549 – Email : davenduro@cegetel.net

**MOTO CLUB DES CRAMPONS****LMR : L31 – Dépt. : D43 – N° Club : C3060**

Pdt et Cce : BAYLE Cyril – 9 Impasse Des Fougères – 43190 TENCE

Tél : 0689255028 – Gsm : 0689255028 – Email : cybyle43@gmail.com

**MOTO CLUB DE SAUGUES****LMR : L31 – Dépt. : D43 – N° Club : C3202**

Pdt et Cce : BORDE Alain – Navaron – 43170 SAUGUES

Tél : 0471777070 – Gsm : 0680754768 – Email : alain.borde@borde.fr

**LES RANDOS DU LIGNON****LMR : L31 – Dépt. : D43 – N° Club : C3760**

Pdt : PABIOU Stephane – 155 Rue Galet – 43200 ST MAURICE DE LIGNON

Tél : 0471653250 – Gsm : 0619535800 – Email : stephane.pabiau@gmail.com

Cce : Siège social – 155 Rue De Galet – 43200 SAINT-MAURICE-DE-LIGNON

Tél : 0619535800 – Gsm : 0619535800 – Email : randodulignon@gmail.com

**PUY DE DÔME (63)****COMITE DEPARTEMENTAL DU PUY DE DOME – D63 – L31**

Pdt et Cce : ASTAIX Claude – 3 Rue Nicolas Joseph Cugnot – Zi Du Brezet – 63000 CLERMONT-FERRAND

Tél : 0787320160 – Email : club@auvergnemotosport.fr

**AUVERGNE MOTO SPORT****LMR : L31 – Dépt. : D63 – N° Club : C0082**

Pdt : ASTAIX Claude – 1 Rue De La Pelievre – Pompignat – 63119 CHATEAUGAY

Tél : 0787320160 – Email : club@auvergnemotosport.fr

Cce : Siège social – 3 Rue Nicolas Joseph Cugnot – Zi Du Brezet – 63000 CLERMONT FERRAND

Tél : 0678582436 – Email : club@auvergnemotosport.fr

**TRIAL CLUB CLERMONTOIS****LMR : L31 – Dépt. : D63 – N° Club : C0260**

Pdt et Cce : BOUBAT Mathieu – Varennes – 3 Impasse De La Bruyere – 63450 CHANONAT

Tél : 0473873220 – Gsm : 0685673022 – Email : boubmat@orange.fr

**KICK CLUB VERTAIZON****LMR : L31 – Dépt. : D63 – N° Club : C0980**

Pdt : PASTOREK Christophe – 1B Rue Chantemerle – 63117 CHAURIAT

Tél : 0629247844 – Email : pasto63@gmail.com

Cce : Siège social – 1 Rue Chantemerle – 63117 CHAURIAT – Tél : 0602124382 – Email : kickclubvertaizon@gmail.com

**MOTO CLUB LIVRAISOIS****LMR : L31 – Dépt. : D63 – N° Club : C1020**

Pdt et Cce : ASTIER Alexandre – 2 Cibertasse – 63480 VERTOLAYE

Tél : 0674915030 – Gsm : 0674915030 – Email : alex.astier@wanadoo.fr

**MONTONCEL RACING COMPETITION****LMR : L31 – Dépt. : D63 – N° Club : C1182**

Pdt : BONJEAN Laurent – 279 Route De La Gasse – 63250 CHABRELOCHE

Gsm : 0755794989 – Email : laurent.bonjean63@orange.fr

Cce : Siège social – 279 Route De La Gasse – 63250 CHABRELOCHE

Tél : 0755794989 – Email : laurent.bonjean63@orange.fr

**MOTO CLUB VICOMTOIS****LMR : L31 – Dépt. : D63 – N° Club : C1248**

Pdt et Cce : HEYRAUD Jean-Francois – 239 Rue Antoine Fabre – 63270 VIC LE COMTE

Tél : 0473692368 – Gsm : 0674529666 – Email : moto.club.vicomtois@free.fr

**ISSOIRE MOTO VERTE****LMR : L31 – Dépt. : D63 – N° Club : C1297**

Pdt : CHAUMONT Jean Fabrice – 2 Chemin De Parentignat – Les Domes – 63500 AULHAT-FLAT

Tél : 0979668808 – Gsm : 0698888091 – Email : jeanfabrice.chaumont@gmail.com

Cce : Siège social – 9 Rue Des Couteliers – 63500 ISSOIRE

Tél : 0673847654 – Email : usimotoverte@gmail.com

**MOTO CLUB DE MESSEIX****LMR : L31 – Dépt. : D63 – N° Club : C1700**

Pdt et Cce : LEOTY Gil – 11 Rue De Champradet – 63100 CLERMONT FERRAND

Tél : 0603984899 – Gsm : 0603984899 – Email : gil.leoty@sfr.fr

**MOTO CLUB DES AS****LMR : L31 – Dépt. : D63 – N° Club : C1710**

Pdt : RENAULT Florent – 19 Rue Pablo Picasso – 63000 CLERMONT-FERRAND

Tél : 0675078822 – Gsm : 0675078822 – Email : frenault.chronometrage@orange.fr

Cce : Siège social – 12 Rue Du Montel – 63670 LA ROCHE-BLANCHE

Tél : 0675078822 – Email : frenault.chronometrage@orange.fr

**TEAM ENDURO AIGUEPERSE MOTO CLUB****LMR : L31 – Dépt. : D63 – N° Club : C1724**

Pdt : GUILLAUME Christian – 52 Allée Allee De La Chapelle – 63260 AIGUEPERSE

Gsm : 0680688012 – Email : christian\_guillaume@orange.fr

Cce : Siège social – 52 Allée De La Chapelle – 160 Grande Rue – 63260 AIGUEPERSE

Tél : 0680688012 – Email : christian\_guillaume@orange.fr

**MOTO CLUB DES CHAUADES****LMR : L31 – Dépt. : D63 – N° Club : C1876**

Pdt et Cce : GUILLON Julien – 10 Place De La Fontaine – 63460 JOZERAND

Tél : 0624271634 – Gsm : 0624271634 – Email : julien.guillon3@wanadoo.fr

**ARTENSE MOTO CLUB****LMR : L31 – Dépt. : D63 – N° Club : C1906**

Pdt : PAPON Louis – 2 Rue Du Moulin – Le Breuil Sur Couze – 63340 LE BREUIL-SUR-COUZE

Tél : 0473870482 – Gsm : 0786487265 – Email : louis.artensemoto63@gmail.com

Cce : Siège social – Faubourg Le Bourg – 26 Rue Mage Michel – 63850 SAINT-GENES- CHAMPESPE

Tél : 0674205634 – Email : fredpapon63@gmail.com

**LA ROCHE NOIRE MOTO LOISIRS****LMR : L31 – Dépt. : D63 – N° Club : C1921**

Pdt : TESTARD Patrice – 8 Chemin De Chardon – 63800 LA ROCHE NOIRE

Tél : 0473695183 – Gsm : 0619784578 – Email : patrice.testard@cf2c.fr

Cce : Siège social – Mairie La Roche Noire – 2 Place Jean Boissiere – 63800 LA ROCHE NOIRE

Tél : 0619784578 – Email : patrice.testard@cf2c.fr

**PESCHADOIRES MOTO SPORT****LMR : L31 – Dépt. : D63 – N° Club : C2289**

Pdt et Cce : DOS REIS Daniel – 118 Rue Champetre – Vione – 63160 REIGNAT

Tél : 0951811114 – Gsm : 0669008653 – Email : pmsracing@gmail.com

**MOTO CLUB DES MARTRES****LMR : L31 – Dépt. : D63 – N° Club : C2336**

Pdt et Cce : FLORET Claude – 3 Rue De La Poste – 63720 MARTRES SUR MORGE

Tél : 0473970793 – Gsm : 0684390542 – Email : mcm.martres.sur.morge@gmail.com

**MOTO CROSS D'AYDAT****LMR : L31 – Dépt. : D63 – N° Club : C2361**

Pdt : TICHIT Romain – Chemin Du Mas – 63970 AYDAT

Tél : 0630540663 – Gsm : 0630540663 – Email : jaromain@hotmail.fr

Cce : Siège social – 7 Chemin Du Mas – 63970 AYDAT – Tél : 0630540663 – Email : jaromain@hotmail.fr

**MOTO CLUB COMBELLOIS****LMR : L31 – Dépt. : D63 – N° Club : C2489**

Pdt et Cce : DANJOU Mikael – 11 Rue Saint Clement – 63340 ST GERMAIN LEMBRON

Tél : 0668114548 – Gsm : 0668114548 – Email : Danjoumikaël@gmail.com

**MOTO CLUB VIREE EN LIVRADOIS****LMR : L31 – Dépt. : D63 – N° Club : C3308**

Pdt : FAYARD Gregory – 12 Rue Du Ruor – Bourdillon – 63120 VOLLORE MONTAGNE

Gsm : 0675389901 – Email : gregory.fayard@live.com

Cce : Siège social – Bourdillon – 63120 VOLLORE MONTAGNE

Tél : 0675389901 – Email : gregory.fayard@live.com

**HARD MOTO****LMR : L31 – Dépt. : D63 – N° Club : C3332**

Pdt et Cce : ALLEZARD Stephane – 3 Impasse Du Vivier – 63420 ARDES

Tél : 0473718212 – Gsm : 0689972519 – Email : isabelle.allezard@orange.fr

**ENDURANCE EVENTS****LMR : L31 – Dépt. : D63 – N° Club : C3464**

Pdt : ARNAUD Jean-Philippe – 5 Impasse Du Martinage – 34450 VIAS

Tél : 0473982010 – Email : assistant.event@ultimatecup.eu

Cce : Siège social – 1 Avenue Du Puy-De-Dome – 63360 GERZAT

Tél : 0473202020 – Gsm : 0675665966 – Email : contact@ultimatecup.eu

**MOTO CLUB RIS PUY GUILLAUME****LMR : L31 – Dépt. : D63 – N° Club : C3510**

Pdt et Cce : DEBUS Laurent – 3 Rue Des Michaux – 63290 LIMONS

Tél : 0676162256 – Gsm : 0676162256 – Email : mcrpg63@gmail.com

**SAINT JUST MOTO LOISIRS****LMR : L31 – Dépt. : D63 – N° Club : C3573**

Pdt : BEST Christophe – Le Clos Le Clos – 875 Chemin Le Clos – 63600 BAFFIE

Tél : 0473956840 – Gsm : 0699000765 – Email : sabine.best@bbox.fr

Cce : Siège social – Le Clos – 63600 BAFFIE

Tél : 0699000765 – Gsm : 0699436840 – Email : sabine.best@bbox.fr

**TEAM POUET POUET****LMR : L31 – Dépt. : D63 – N° Club : C3629**

Pdt : GOURBEYRE Arthur – Le Varrat – 63590 LA CHAPELLE AGNON

Tél : 0473726431 – Gsm : 0763578458 – Email : gourbeyre.arthur@outlook.com

Cce : Siège social – Auberge Du Bon Vieux Temps – Le Bourg – 63590 LA CHAPELLE-AGNON

Tél : 0668139971 – Gsm : 0607880637 – Email : johangourbeyre@laposte.net

**RHÔNE (69)****COMITE DEPARTEMENTAL DU RHONE ET LYON METROPOLE – D69 – L31**

Pdt : DUMORD Jean-Marc – 81 Impasse de La Croix d'Ain – 01600 PARCIEUX

Mob : 0607781448 – Email : jmdumord@orange.fr

**MOTO CLUB BALDAGO S****LMR : L31 – Dépt. : D69 – N° Club : C0089**

Pdt : DUSSUYER Anthony – 663 Route De La Molandiere – 69170 ST CLEMENT SUR VALSONNE

Gsm : 0683053465 – Gsm : 0683053465 – Email : anthonydussuyer@gmail.com

Cce : VITALLI Jean-Francois – 83 Rue Du Stade – 69490 SAINT-ROMAIN-DE-POPEY

Tél : 0649636838 – Email : JeffVitalli@orange.fr

**CLUB MOTO DU BEAUJOLAIS****LMR : L31 – Dépt. : D69 – N° Club : C0118**

Pdt : DUTREMBLE Michel – 61 Route De Saint Roch – 69640 VILLE SUR JARNIOUX

Gsm : 0685329310 – Email : michel.dutremble@yahoo.fr

Cce : Siège social – Boite N14 Maison Des Associations Sportives – 535 Avenue Saint Exupery

69400 VILLEFRANCHE SUR SAONE

Tél : 0685329310 – Email : michel.dutremble@yahoo.fr

**TRIAL CLUB DE JONAGE****LMR : L31 – Dépt. : D69 – N° Club : C0453**

Pdt : CATANESE Claude – 16 Allée Des Epinett – 16 Res Des Epinettes – 69580 SATHONAY VILLAGE

Tél : 0478224205 – Gsm : 0782998618 – Email : claud.catanese@free.fr

Cce : Siège social – 16 Residence Des Epinettes – Chemin Des Epinettes Chemin – 69580 SATHONAY VILLAGE

Tél : 0782998618 – Email : claud.catanese@free.fr

**MOTO CLUB DE LA CROIX BORSAT****LMR : L31 – Dépt. : D69 – N° Club : C0473**

Pdt : ROCHE Paul – Impasse 546 Impasse De Champailard – 69870 LAMURE SUR AZERGUES

Tél : 0474030969 – Gsm : 0685811964 – Email : rochepaulxborsat@gmail.com

Cce : Siège social – Bar Tabac Chez Nando – Route Rd 385 – 69870 LAMURE SUR AZERGUES

Tél : 0474030969 – Email : rochepaulxborsat@gmail.com

**MOTO CLUB DE LYON ET DU RHONE****LMR : L31 – Dépt. : D69 – N° Club : C0532**

Pdt et Cce : BONGIOVANNI Claudie – 27 Avenue Du Stade – 69530 BRIGNAIS

Tél : 0478052142 – Gsm : 0674205098 – Email : guy.bongiovanni@orange.fr

**TROLLSPORTS TRIAL****LMR : L31 – Dépt. : D69 – N° Club : C0934**

Pdt : LEFORT Jacques – 8 Avenue Salvador Allende – 69100 VILLEURBANNE

Tél : 0954125243 – Gsm : 0658178047 – Email : jac.lefort@gmail.com

Cce : Siège social – Ce Keolis Lyon – 17 Boulevard Vivier Merle – 69003 LYON 03

Tél : 0667501895 – Email : trollsports.trial@free.fr

**R.M.S.C.VILLEURBANNAIS****LMR : L31 – Dépt. : D69 – N° Club : C0989**

Pdt et Cce : BOURGEOT Stephane – 10 Allée Des Mimosas – 38090 VILLEFONTAINE

Tél : 0474965539 – Gsm : 0670875681 – Email : bourgeotstephane@gmail.com

**MOTOBALL CLUB SAINT GEORGES DE RENEINS****LMR : L31 – Dépt. : D69 – N° Club : C1026**

Pdt : MARTINET Cyril – 228 Chemin De Patural – 69830 SAINT-GEORGES-DE-RENEINS

Tél : 0658341916 – Email : marine-kuhnell@hotmail.fr

Cce : Siège social – Cafe De La Place Chez Gillou – 2 Route De Vallieres – 69830 ST GEORGES DE RENEINS

Tél : 0658341916 – Email : marine-kuhnell@hotmail.fr

**MOTO CLUB ANDREZIEUX BOUTHEON****LMR : L31 – Dépt. : D69 – N° Club : C1177**

Pdt et Cce : CACHET Cyril – 365 Rue De La Rive – 42340 VEAUCHETTE

Tél : 0678827209 – Gsm : 0678827209 – Email : cachet.cyril@gmail.com

**TEAM TOUT TERRAIN BEAUJOLAIS****LMR : L31 – Dépt. : D69 – N° Club : C2154**

Pdt : MEYRAN Sonia – 80 Impasse Impasse De La Misere – Bellevue – 69910 VILLIE MORGON

Tél : 0621036886 – Gsm : 0621036886 – Email : sonia.meyran@icloud.com

Cce : Siège social – 1170 Route De La Croix Rosier – 69430 MARCHAMPT

Tél : 0646232197 – Email : endurose.tttb@gmail.com

**LOISIRS MOTORSPORT****LMR : L31 – Dépt. : D69 – N° Club : C2946**

Pdt et Cce : ENJOLRAS Patrick – 45 Impasse Jean Laval – 69480 ANSE

Tél : 0474602623 – Gsm : 0685821093 – Email : tatiteam69@gmail.com

**AMIS MOTO VERTE DE BELLEVILLE****LMR : L31 – Dépt. : D69 – N° Club : C3106**

Pdt : CHUZEVILLE Martin – 386 Route Jorfond – 01140 MOGNENEINS

Tél : 0675438218 – Gsm : 0675438218 – Email : amcpomberiechauffage@gmail.com

Cce : NAVARRO David – 210 Montée De La Source – 69460 BLACE

Gsm : 0695698252 – Email : davnnav@hotmail.com

**LA MOTOR'S****LMR : L31 – Dépt. : D69 – N° Club : C3206**

Pdt : GRATALOUP Bernard – 4 Route De Lyon – 69850 ST MARTIN EN HAUT  
Tél : 0478486213 – Gsm : 0681916082 – Email : contact.lamotors@gmail.com  
Cce : Siège social – 4 Route De Lyon – 69850 ST MARTIN EN HAUT  
Tél : 0681916082 – Email : contact.lamotors@gmail.com

**MOTO CLUB DES HAUTS DU LYONNAIS PAYS DE L'ARBRESLE LMR : L31 – Dépt. : D69 – N° Club : C3817**

Pdt : MONGARNY Jonathan – 45 Rue De Lyon – 69890 LA TOUR DE SALVAGNY  
Gsm : 0677841595 – Email : jonathanmongarnyorganisation@gmail.com  
Cce : Siège social – 759 Chemin De Moiry – 69210 LENTILLY  
Tél : 0677841595 – Gsm : 0677841595 – Email : motoclubhlpa@gmail.com

**SAVOIE (73)****COMITE DEPARTEMENTAL DE LA SAVOIE – D73 – L31**

Pdt et Cce : GAMBIN Michel – 515 Route Du Bas Guillot – 73330 DOMESSIN  
Tél : 0476372366 – Mob. : 0630290473 – Email : michelgambin@orange.fr

**MOTO CLUB DES BERMUDES****LMR : L31 – Dépt. : D73 – N° Club : C0135**

Pdt : L HOSTE Kevin – 350 Route Du Four A Chaux – 73250 ST PIERRE D ALBIGNY  
Tél : 0629574187 – Gsm : 0629574187 – Email : kevin1.lhoste@gmail.com  
Cce : Siège social – 350 Route Du Four A Chaux – 73250 ST PIERRE D ALBIGNY  
Tél : 0629574187 – Email : mcbermudes73@gmail.com

**MOTO CLUB LA MOTTE SERVOLEX****LMR : L31 – Dépt. : D73 – N° Club : C0476**

Pdt et Cce : FORRAY Patrick – 405 Rue De Villeneuve – 73230 ST ALBAN LEYSSE  
Tél : 0479850105 – Gsm : 0615062586 – Email : patrick.forray@gmail.com

**MOTO CLUB VAL-GUIERS-SAVOIE****LMR : L31 – Dépt. : D73 – N° Club : C0562**

Pdt et Cce : MULLER Teddy – 60 Impasse De La Grobonniere – 38480 SAINT-ALBIN-DE- VAULSERRE  
Tél : 0788581682 – Email : tiptopted@hotmail.fr

**MOTO VERTE DE MAURIENNE****LMR : L31 – Dépt. : D73 – N° Club : C0563**

Pdt : MARIE Baptiste – 80 Rue Des Hormais – 73300 JARRIER  
Tél : 0699415889 – Gsm : 0699415889 – Email : baptiste.marie@outlook.com  
Cce : TARAVEL Philippe – 86 Rue Styczinsky – 73300 ST JEAN DE MAURIENNE  
Tél : 0683840036 – Gsm : 0683840036 – Email : ph.tl@wanadoo.fr

**MOTO CLUB DE CHANAZ****LMR : L31 – Dépt. : D73 – N° Club : C1777**

Pdt : MILLE Dylan – 151 Route Des Galles – 73310 CHANAZ  
Tél : 0664242378 – Email : corinnemille@orange.fr  
Cce : MILLE Corinne – 326 Montée Du Beroud – Le Poisat – 73310 CHANAZ  
Tél : 0664242378 – Gsm : 0664242378 – Email : corinnemille@orange.fr

**FIREBALL ENDURO RACING****LMR : L31 – Dépt. : D73 – N° Club : C2913**

Pdt : DELCOURT Christophe – 978 Route De Tardevel – 73390 CHATEAUNEUF  
Tél : 0479651130 – Gsm : 0608048560 – Email : speedseries@orange.fr  
Cce : Siège social – 978 Route De Tardevel – 73390 CHATEAUNEUF  
Tél : 0608048560 – Email : fireballenduro@orange.fr

**CLUB DES SPORTS DE VAL D'ISERE SECTION MOTO****LMR : L31 – Dépt. : D73 – N° Club : C3014**

Pdt : BERTHET Pierre-Julien – Club Des Sports De Val D'isere – Route De La Balme – Bp61 – 73150 VAL-D'ISERE  
Tél : 0479060349 – Email : a.toublanc@valsport.org  
Cce : Siège social – Route De La Balme – B.p 61 – 73150 VAL-D'ISERE  
Tél : 0479060349 – Email : a.toublanc@valsport.org

**TRIAL CLUB ALBERTVILLE 73****LMR : L31 – Dépt. : D73 – N° Club : C3661**

Pdt et Cce : GIRAUD Bertrand – 153 Chemin De La Combe De Savoie – 73200 ALBERTVILLE  
Tél : 0615929783 – Gsm : 0615929783 – Email : trialclubalbertville73@gmail.com

**HAUTE SAVOIE (74)****COMITE DEPARTEMENTAL DE LA HAUTE SAVOIE – D74 – L31**

Pdt et Cce : BRUN André – 469 Avenus de La Gare- Le François 1er N 15 – 74130 BONNEVILLE  
Tél : 0450078594 – Mob. : 0630424283 – Email : andre.brun74@orange.fr

**MOTO CLUB ANNEMASSE****LMR : L31 – Dépt. : D74 – N° Club : C0044**

Pdt et Cce : GIRARD-DESPROLET Françoise – 187 Chemin De La Chapelle – 74560 MONNETIER- MORNEX  
Tél : 0611773376 – Email : motoclubannemasse@gmail.com

**MOTO CLUB ARBUSIGNY****LMR : L31 – Dépt. : D74 – N° Club : C0053**

Pdt et Cce : AUBRY Samuel – 6 Croix De Bachat – 74380 NANGY Gsm : 0608251356 – Email : saubry@tech-sam.fr

**MOTO CLUB ROCOIS****LMR : L31 – Dépt. : D74 – N° Club : C0780**

Pdt et Cce : FRANCHI Don Jean – 185 Route De Porte D En Bas – 74930 SCIENTRIER

Tél : 0617421943 – Gsm : 0617421943 – Email : donjean717@gmail.com

**MOTO CLUB RUMILLIEN****LMR : L31 – Dépt. : D74 – N° Club : C1109**

Pdt et Cce : VEYRAT Gilles – 163 Route De Prevy – 74270 MINZIER

Tél : 0450604315 – Gsm : 0674893460 – Email : gilles.veyrat@wanadoo.fr

**ASSOCIATION MOTO VERTE 74****LMR : L31 – Dépt. : D74 – N° Club : C1156**

Pdt et Cce : JACQUOT Claude – 265 Route De La Bauche – 74410 ST EUSTACHE

Tél : 0628048678 – Email : claude.jacquot@amv74.fr

**MOTO CLUB DE BERNEX DENT D'OCHE****LMR : L31 – Dépt. : D74 – N° Club : C2274**

Pdt : DELALE Régis – 652 Les Chautets – 74500 BERNEX

Tél : 0688789162 – Gsm : 0688789162 – Email : rdel@orange.fr

Cce : Siège social – 652 Les Chautets Chez M Régis Delale – Les Chautets – 74500 BERNEX

Tél : 0688789162 – Email : mcbernex@orange.fr

**MOTO CLUB DE CHAUMONT****LMR : L31 – Dépt. : D74 – N° Club : C2685**

Pdt et Cce : ZUCCALLI Antony – 66 Chemin De Loratoire – Hery – 74270 CHESSENAZ

Tél : 0640932868 – Gsm : 0640932868 – Email : antonyzuccalli@hotmail.fr

**ASSOCIATION DES SPORTS MECANIKES DE VIRY****LMR : L31 – Dépt. : D74 – N° Club : C3475**

Pdt et Cce : VESIN Stephane – 186 Route De Sezegnin – 74580 VIRY

Tél : 0614745774 – Email : stephanevesin@orange.fr

**OTT RACING TEAM****LMR : L31 – Dépt. : D74 – N° Club : C3488**

Pdt : POLLIEVRE Fabien – 55 Route De La Corniche – 74500 EVIAN LES BAINS

Tél : 0450749952 – Gsm : 0663924161 – Email : fpollievre@wanadoo.fr

Cce : Siège social – 55 Route De La Corniche – 74500 EVIAN LES BAINS

Tél : 0663924161 – Gsm : 0663924161 – Email : ottr@orange.fr

**BORNES RACING TEAM 74****LMR : L31 – Dépt. : D74 – N° Club : C3720**

Pdt : BERTHET Michael – 200 Route De Chez Bedonnet – 74350 VILLY-LE-BOUVERET

Tél : 0663207236 – Gsm : 0663207236 – Email : michael74berthet@gmail.com

Cce : Siège social – 1740 Route De Body – 74350 VOVRAY-EN-BORNES

Tél : 0663207236 – Gsm : 0663207236 – Email : contact@brt74.fr

**TEAM MARTIN BURIGNIARD****LMR : L31 – Dépt. : D74 – N° Club : C3799**

Pdt : BURIGNIARD Martin – 265 Rue De La Gorge – 74890 LULLY

Tél : 0647176317 – Gsm : 0647176317 – Email : martinburgniardmoto@hotmail.fr

Cce : Siège social – 265 Rue De La Gorge – 74890 LULLY

Tél : 0647176317 – Gsm : 0647176317 – Email : martinburgniardmoto@hotmail.fr

# LIGUE DE BOURGOGNE - FRANCHE-COMTÉ

Code FFM N°32

Côte d'Or (21) - Doubs (25) - Jura (39) - Nièvre (58) - Haute Saône (70)

Saône et Loire (71) - Yonne (89) - Territoire de Belfort (90)

Secrétariat Est : Mariline : 27 rue de la Sous-Préfecture - 39100 DOLE

Tél. : 03.84.79.59.93 - lmbfc.est@outlook.fr - lmbfc.est@lmbfc.com

Secrétariat Ouest : Sandrine : 22 rue Paul Desjardins - cidex 1 - 89230 PONTIGNY

Tél. : 03.86.52.88.62 - lmbfc.ouest@lmbfc.com

Site Web : <http://www.lmbfc.com/>**Président** : GOUX Christian - 13 rue de Dampvalley – 70000 COLOMBE LES VESOU

Tél. : 03 84 76 72 06 – 06 84 69 41 12 - Email : christian.goux70@gmail.com

**1er Vice-Président** : FOREST Jean-Pierre - 26 route de Valette - 71130 GUEUGNON

Tél. : 06 84 21 20 83 - Email : forest.jp@orange.fr

**Vice-Président** : ALZINGRE Patrick – 8 rue de la Perrouse – 25115 POUILLEY LES VIGNES

Tél. : 06.18.26.25.47 - Email : patrick.alzingre@wanadoo.fr

**Vice-Président** : MOREAU Régis - 19 rue de l'Orangerie – 58000 ST ELOI

Tél. : 06 10 94 46 95 - Email : regis.moreau4@wanadoo.fr

**Vice-Président** : PARISE Michel - 29 rue des Champs aux Prêtres – 89113 CHARBUY

Tél. : 06 07 78 73 23 - Email : michel.parise@neuf.fr

**Vice-Président** : RAMEL Alain - 22 rue des Côtes - 39100 AUTHUME

Tél. : 06 80 30 42 12 - Email : ramelal@wanadoo.fr

**Trésorier** : ROBERT Dominique - 3 impasse de la Rossignolerie – 18320 BEFFES

Tél. : 02 48 76 55 29 - Email : dom55.robert@orange.fr

**Secrétaire Général** : SAUVIGNON Ludovic - 4 chemin de la Pennasse – 71130 GUEUGNON  
Tél. : 06 77 45 04 86 – Email : sauvignon.ludovic@bbox.fr

**PRESIDENTS OU RESPONSABLES DES COMMISSIONS SPORTIVES :**

**Motocross** : BRISEBARD Jérôme – 4 rue du Recoute – 25360 GONSANS  
Tél : 06.80.10.32.14 – Email : jlme@orange.fr

**Enduro & Endurance T.T** : HENNEQUIN Patrice – 8 rue Saint Martin – 89290 IRANCY  
Tél. : 06.69.40.80.00 - Email : 0680133242@orange.fr

**Vitesse, Tourisme, Grass Track, Rallye Routier** : ALZINGRE Patrick - 8 rue de la Perouse - 25115 POUILLEY  
LES VIGNES

Tél. : 06 18 26 25 47 – Email : patrick.alzingre@wanadoo.fr

**Trial** : CAMOZZI Bruno – 4 impasse des Hirondelles – 90120 MORVILLARS

Tél. : 07.44.90.46.50 – Email : bruno.camozzi90@gmail.com

**Educatif** : PELOIS Alexandre - 31 rue des Marronniers – 89470 SOUGERES SUR SINOTTE

Tél. : 03 86 41 88 41 - Email : lmbfc.comite-educatif@orange.fr

**Technique** : MOREAU Régis - 19 rue de l'Orangerie – 58000 ST ELOI

Tél. : 06 10 94 46 95 - Email : regis.moreau4@wanadoo.fr

**Discipline & Arbitrage** : SAUVIGNON Ludovic - 4 chemin de la Pennasse – 71130 GUEUGNON

Tél. : 06 77 45 04 86 – Email : sauvignon.ludovic@bbox.fr

**Comité des Officiels** : GUERIN Thomas

Tel. : 06 13 01 47 57 – Email : tom.guerin42@me.com

**Comité Chronométrage** : COUFFI Kathy

Tel : 06 11 14 18 17 – Email : kathycouffi@gmail.com

***CÔTE D'OR (21)***

**COMITE DEPARTEMENTAL DE LA COTE D'OR – D21 – L32**

En sommeil.

**ASS MC ISSOIS**

**LMR : L32 – Dépt. : D21 – N° Club : C1605**

Pdt et Cce : VAILLAUT Georgy – 47 Rue De Langres – 21120 TIL CHATEL

Tél : 0380952364 – Gsm : 0681069736 – Email : gvmotor@hotmail.fr

**MOTO CLUB VENAREY LES LAUMES**

**LMR : L32 – Dépt. : D21 – N° Club : C2776**

Pdt : MANGONAU Nicolas – 11 Avenue Baccarat – Bat. B Appartement 328 – 21150 VENAREY-LES-LAUMES

Tél : 0688930596 – Email : Nicolas.mangonau@gmail.com

Cce : Siège social – 11 Avenue Baccarat – Batiment B - Appartement 328 – 21150 ALISE-SAINTE- REINE

Tél : 0688930596 – Email : mcvli21@gmail.com

**MOTO CROSS ROCHELOIS**

**LMR : L32 – Dépt. : D21 – N° Club : C2916**

Pdt : MARILLIER Sylvain – 11 Rue Jules Calais – 21370 PLOMBIERES LES DIJON

Tél : 0380598266 – Gsm : 0688604790 – Email : sylvain.marillier@orange.fr

Cce : Siège social – Mairie – 21530 LA ROCHE EN BRENIL

Tél : 0380647762 – Email : mc.rocheois21@orange.fr

**ASM DIJON PRENOIS**

**LMR : L32 – Dépt. : D21 – N° Club : C2961**

Pdt : MARTIN Vincent - 15 Rue Des Alisiers – 21121 DAIX Gsm : 0630101080 – Email : V.MARTIN@ROGERMARTIN.FR

Cce : CATY Sonia – 78 Rue Beaumarchais – 21000 DIJON Gsm : 0675183850 – Email : catysonia21@gmail.com

**MOTO VERTE JANCIGNY**

**LMR : L32 – Dépt. : D21 – N° Club : C3021**

Pdt et Cce : PARIS Yannick – 3 Chemin Du Quartier – 21310 JANCIGNY

Tél : 0380720667 – Gsm : 0673371845 – Email : yannick.paris@jpmc.fr

**MOTO CLUB VAUXOIS**

**LMR : L32 – Dépt. : D21 – N° Club : C3335**

Pdt : DECHANET François – 1 Place Valpelle – 52250 LONGEAU-PERCEY

Tél : 0607975774 – Email : francois.dechanet13@gmail.com

Cce : Siège social – 12 Rue Des Corroyeurs – 21000 DIJON

Tél : 0607975774 – Email : francois.dechanet13@gmail.com

**MOTO CLUB DE LEUGLAY**

**LMR : L32 – Dépt. : D21 – N° Club : C3438**

Pdt et Cce : OBOZIL Corinne – 20 Rue De Perrey – 20 Rue De Perrey – 71530 CRISSEY

Gsm : 33609050160 – Email : corinneobozil@sfr.fr

**BOURGOGNE QUAD 21**

**LMR : L32 – Dépt. : D21 – N° Club : C3470**

Pdt : MOUCHET Guillaume – 15 Bis Rue Du Moulin – 21700 QUINCEY

Tél : 0603227663 – Email : gmouchet@wanadoo.fr

Cce : PELLETIER Franck – 15 Rue Du Moulin De Prissey – 21700 PREMEAUX PRISSEY

Tél : 0609452780 – Email : francky3421@gmail.com



**CLUB DES CREUX BLANCS****LMR : L32 – Dépt. : D21 – N° Club : C3474**

Pdt : BRUEY Thomas – 3 Ruelle La Ruelle – 21120 FRENOIS

Tél : 0659184737 – Email : thomas-bruey@hotmail.fr

Cce : Siège social – 3 Ruelle La Ruelle – 21120 FRENOIS

Tél : 0659184737 – Gsm : 0628282285 – Email : thomas-bruey@hotmail.fr

**MOTO CLUB DES GRANDS CRUS****LMR : L32 – Dépt. : D21 – N° Club : C3611**

Pdt : GENTIL Herve – Grande Rue – 21220 SEGROIS

Tél : 0622223769 – Gsm : 0622223769 – Email : gentil.herve@icloud.com

Cce : Siège social – Grande Rue Village – 21220 SEGROIS

Tél : 0622223769 – Gsm : 0614333122 – Email : gentil.herve@icloud.com

**ESPRIT ENDURO 21****LMR : L32 – Dépt. : D21 – N° Club : C3644**

Pdt : BLONDEL Arnaud – 11 Rue Saint Vincent De Paul – 21000 DIJON

Tél : 0688372222 – Email : ard.blondel@gmail.com

Cce : KONCZEWSKI Mikael – 2 T Rue De Messigny – 21380 ASNIERES-LES-DIJON

Tél : 0380329235 – Gsm : 0637450907 – Email : mkonczewski@orange.fr

**SECTION MOTOCROSS ETOILE AUXONNAISE****LMR : L32 – Dépt. : D21 – N° Club : C3665**

Pdt : DUMONT Fabien – 30 Rue Du Port – 21130 LES MAILLYS

Tél : 0640470564 – Email : fabien\_dumont@orange.fr

Cce : Siège social – Apt 4 – 2 Rue De Flammerans – 21130 AUXONNE

Tél : 0640470564 – Gsm : 0631148457 – Email : eamotocross@hotmail.fr

**DOUBS (25)****COMITE DEPARTEMENTAL DU DOUBS – D25 – L32**

Pdt et Cce : CHAGROT Jean-Pierre – 36 rue du Stand – 25110 BAUME LES DAMES

Tél : 06 10 75 07 16 – Email : chagrotjeanpierre@orange.fr

**UNION MOTOCYCLISTE BAUMOISE****LMR : L32 – Dépt. : D25 – N° Club : C0110**

Pdt et Cce : LEJEUNE Christophe – 3 Rue Jacques Almand – 25110 BAUME LES DAMES

Tél : 0381842897 – Gsm : 0670154972 – Email : umbaumoise@orange.fr

**MOTO CLUB DE BESANCON-GONSANS****LMR : L32 – Dépt. : D25 – N° Club : C0138**

Pdt et Cce : KOVACIC Leo – 9 Rue Du Recoute – 25360 GONSANS

Tél : 0381552426 – Gsm : 0611712507 – Email : leo0425@hotmail.fr

**MOTO CLUB VILLARS SOUS ECOT****LMR : L32 – Dépt. : D25 – N° Club : C0265**

Pdt et Cce : PELLIER Luc – 3 Rue Du Chemin Neuf – 25150 VILLARS-SOUS-ECOT

Tél : 0661645403 – Gsm : 0661645403 – Email : lucpellier@aol.com

**AMICALE MOTO DU DOUBS****LMR : L32 – Dépt. : D25 – N° Club : C0322**

Pdt et Cce : ALZINGRE Patrick – 8 Rue De La Perrouse – 25115 POUILLEY LES VIGNES

Tél : 0618262547 – Email : patrick.alzingre@wanadoo.fr

**MOTO CLUB ETRABONNE****LMR : L32 – Dépt. : D25 – N° Club : C0345**

Pdt et Cce : GIRARDOT Jean-Pierre – 1 Rue De La Breteniere – 39700 SERMANGE

Tél : 0682969240 – Gsm : 0682969240 – Email : elec.jp@wanadoo.fr

**AMICALE MOTO DES FINS****LMR : L32 – Dépt. : D25 – N° Club : C0355**

Pdt et Cce : BOUCHER Dominique – 1 Les Musses – 25390 FOURNETS LUISANS

Tél : 0381435215 – Gsm : 0607335637 – Email : dommim@hotmail.fr

**MOTO CLUB MANDEURE****LMR : L32 – Dépt. : D25 – N° Club : C0543**

Pdt et Cce : LHERONDEL Regis – 23 Avenue Gustave Courbet – 25230 SELONCOURT

Tél : 0381373109 – Gsm : 0683683413 – Email : regis.mx@live.com

**MOTO CLUB DE MONTBELIARD****LMR : L32 – Dépt. : D25 – N° Club : C0589**

Pdt et Cce : DROUOT Vincent – 11 Rue Des Frenes – 25220 THISE

Tél : 0676323699 – Gsm : 0676323699 – Email : vin.c08@hotmail.fr

**MOTO CLUB DE SAINTE MARIE****LMR : L32 – Dépt. : D25 – N° Club : C0820**

Pdt et Cce : DEMOULIN Bernard – 29 Rue Du Chanois – 25260 ST MAURICE COLOMBIER

Tél : 0637387091 – Email : bernard\_demoulin@orange.fr

**MOTO CLUB VALDAHON****LMR : L32 – Dépt. : D25 – N° Club : C0952**

Pdt : JOBERT Yohann – 30 Rue De L'hotel De Ville – 25800 VALDAHON

Tél : 0381563570 – Gsm : 0677374287 – Email : yohannjobert@gmail.com

Cce : Siège social – 25800 – 10 Rue Du Moulin A Vent – 25800 VALDAHON

Tél : 0677374287 – Email : lombard.colette@orange.fr

**MOTO CLUB VOUJEAUCOURT****LMR : L32 – Dépt. : D25 – N° Club : C1004**

Pdt et Cce : BONGEOT Olivier – 1 Impasse Champ Chatelain – 25420 BERCHE

Tél : 0381900819 – Gsm : 0670303088 – Email : olivierbongeot@gmail.com

**MOTO ECOT TEAM CUENIN****LMR : L32 – Dépt. : D25 – N° Club : C1456**

Pdt : CUENIN Gilbert – 26 Rue De Belfort – 25400 AUDINCOURT  
Tél : 0381355441 – Gsm : 0671420379 – Email : team-cuenin@wanadoo.fr  
Cce : Siège social – 26 Rue De Belfort – 25400 AUDINCOURT  
Tél : +33381355441 – Email : team-cuenin@wanadoo.fr

**ARCEY MOTO CLUB****LMR : L32 – Dépt. : D25 – N° Club : C1679**

Pdt : KOENIG Alain – 6 Rue Du Ritt – 25750 DESANDANS - Gsm : 0606430928 – Email : koenig.a2@wanadoo.fr  
Cce : Siège social – 6 Rue Du Ritt – 25750 DESANDANS - Tél : 0606430928 – Email : koenig.a2@wanadoo.fr

**TRIAL CLUB COMTOIS****LMR : L32 – Dépt. : D25 – N° Club : C1731**

Pdt et Cce : SCHMIDLIN Jean-Luc – 4 Rue Des Demoiselles – 39700 SALANS  
Tél : +33682246323 – Gsm : +33682246323 – Email : jldlin@orange.fr

**TEAM EFC ENDURO MOTO CLUB****LMR : L32 – Dépt. : D25 – N° Club : C1888**

Pdt : VERNIER David – 6 Rue Sous Le Temple – 25150 ECURCEY  
Tél : 0363383821 – Gsm : 0629806359 – Email : david.vernier@peugeotmotocycles.com  
Cce : Siège social – 6 Rue Sous Le Temple – 25150 ECURCEY  
Tél : 0629806359 – Email : verniermurielle@gmail.com

**MC POULIGNEY LUSANS****LMR : L32 – Dépt. : D25 – N° Club : C2872**

Pdt et Cce : VILLAIN Martial – 8 Rue De Saint Hilaire – 25640 LE PUY  
Gsm : 0618306386 – Email : vrm.vulcanisation@yahoo.fr

**MOTO CLUB DE CHAY****LMR : L32 – Dépt. : D25 – N° Club : C2940**

Pdt : BILLEREY Romain – 30 Route Du Village – 25440 CHARNAY Gsm : 0664728002 – Email : motoclubchay@gmail.com  
Cce : Siège social – 30 Route Du Village – 25440 CHARNAY  
Tél : 0664728002 – Email : motoclubchay@gmail.com

**SANCEY RACING TEAM****LMR : L32 – Dépt. : D25 – N° Club : C3810**

Pdt : SOCIE Bertrand – 7 Rue Des Primeveres – 25140 CHARQUEMONT  
Tél : 0650823374 – Gsm : 0650823374 – Email : sociebertrand@gmail.com  
Cce : Siège social – 12 Rue Du 7 Septembre 1944 – 25430 SANCEY  
Tél : 0650823374 – Gsm : 0650823374 – Email : sancey.racing.team@gmail.com

**OFF ROAD TEAM MAICHOIS****LMR : L32 – Dépt. : D25 – N° Club : C3814**

Pdt : JEANGRAND Anthony – 2 Rue Des Lilas – 25470 LES PLAINS ET GRANDS ESSARTS  
Tél : 0381445775 – Gsm : 0671962887 – Email : antho.jean@live.fr  
Cce : Siège social – 2 Rue Des Lilas – 25470 LES PLAINS-ET-GRANDS-ESSARTS  
Tél : 0671962887 – Gsm : 0671962887 – Email : off-road-team-maichois@outlook.fr

**JURA (39)****COMITE MOTOCYCLISTE DEPARTEMENTAL JURA – D39 – L32**

Pdt et Cce : RAMEL Alain – 22 rue des Côtes – 39100 AUTHUME  
Tél : 06.80.30.42.12 – Email : ramelal@wanadoo.fr

**MOTO CLUB ANDELOT****LMR : L32 – Dépt. : D39 – N° Club : C0034**

Pdt et Cce : DI STEFANO Lyse – 2 Impasse Des Fuvettes – 25370 LES HOPITAUX-NEUFS  
Gsm : 0787291927 – Email : dislyse@gmail.com

**UNION MOTOCYCLISTE DOLOISE****LMR : L32 – Dépt. : D39 – N° Club : C0315**

Pdt et Cce : RAMEL Alain – 22 Rue Des Cotes – 39100 AUTHUME - Tél : 0680304212 – Email : ramelal@wanadoo.fr

**MOTO CLUB TEAM JURA CROSS****LMR : L32 – Dépt. : D39 – N° Club : C0456**

Pdt : PAGET Pierre-Gilles – 9 Rue Basse – 39240 VALZIN EN PETITE MONTAGNE  
Tél : 0384357441 – Gsm : 0682761651 – Email : contact@pagetcolors.com  
Cce : Siège social – Rue De La Tour – Legna – 39240 VALZIN EN PETITE MONTAGNE  
Tél : 0682761651 – Email : info@teamjuracross.fr

**MOTO CLUB DU RISOUX****LMR : L32 – Dépt. : D39 – N° Club : C0771**

Pdt et Cce : VALLET Jean-Marie – 8 Les Grands Champs – 39260 VILLARDS D HERIA  
Tél : 0750425749 – Gsm : 0750425749 – Email : jmvallet@outlook.fr

**MOTO CLUB DE LA CROIX DU DAN****LMR : L32 – Dépt. : D39 – N° Club : C1032**

Pdt : GAILLARD Philippe – 2 Rue Saint Louis – 39800 BUVILLY  
Tél : 0671191808 – Email : philippe.gaillard39800@gmail.com  
Cce : Siège social – Rue Du Champ D'orain – 39800 POLIGNY  
Tél : 0748162331 – Email : mccroixdudan@gmail.com

**MOTO CLUB SELLIERES****LMR : L32 – Dépt. : D39 – N° Club : C1483**

Pdt : CHOUX Jimmy – 25 Rue De Boullerand – 71370 L'ABERGEMENT-SAINTE-COLOMBE  
Tél : 0611584524 – Gsm : 0611584524 – Email : jimmoto3@gmail.com  
Cce : Siège social – 19 Impasse Des 4 Cotes – 39000 SAINT-USUGE  
Tél : 0611584524 – Email : motoclubsellieres@gmail.com



**MOTO CLUB MOIRANS EN MONTAGNE****LMR : L32 – Dépt. : D39 – N° Club : C1529**

Pdt : LACROIX Christophe – 6 Chemin De La Pelesse – 39260 VILLARDS-D'HERIA

Tél : 0384420756 – Gsm : 0680858715 – Email : christophe.lacroix123@orange.fr

Cce : Siège social – 10 Place De Verdun – 39260 MOIRANS EN MONTAGNE

Tél : 0680858715 – Email : mc.moirans39@gmail.com

**MOTO CLUB DU VAL D'AMOUR****LMR : L32 – Dépt. : D39 – N° Club : C2226**

Pdt et Cce : GIBEY Arnaud – 4 Rue Auguste Pointelin – 39380 MONT SOUS VAUDREY

Gsm : 0679948552 – Email : arnaud.gibey39@gmail.com

**MOTO CLUB DES GEAIS DE PLAISIA****LMR : L32 – Dépt. : D39 – N° Club : C2811**

Pdt et Cce : CHEVASSU Yves – 8 Rue Des Geais – 39270 PLAISIA

Tél : 0384254168 – Gsm : 0631227470 – Email : bad39@wanadoo.fr

**MOTO CLUB DE CURNY****LMR : L32 – Dépt. : D39 – N° Club : C3125**

Pdt : KOLLY Laurent – 6 Impasse Du Muret – 01250 HAUTECOURT-ROMANECHÉ

Tél : 0474518136 – Gsm : 0602727310 – Email : berengere.kolly@orange.fr

Cce : Siège social – Rue De L Ecole – 39160 MONTAGNA LE RECONDUIT

Tél : 0602727310 – Email : laurent.kolly@orange.fr

**MOTO CLUB CIRCUIT JURA SUD****LMR : L32 – Dépt. : D39 – N° Club : C3239**

Pdt : JAVOUREZ Vincent – 4 Rue Village Du Haut – 39260 LES CROZETS

Tél : 0614419464 – Email : motoclubcjs@gmail.com

Cce : Siège social – Circuit Jura Sud – Route De La Grange Au Gui – 39260 MOIRANS-EN- MONTAGNE

Tél : 0614419464 – Email : motoclubcjs@gmail.com

**MX TEAM BERSAILLIN****LMR : L32 – Dépt. : D39 – N° Club : C3276**

Pdt et Cce : PETITPAS Cyrille – 16 Rue De L Eglise – 39800 BERSAILLIN

Tél : 0384259733 – Gsm : 0683586340 – Email : nathalie.cyrille@gmail.com

**ASSO. GRANDVALLIERE D'ENCADREMENT POUR LA PRATIQUE DES SPORTS MECA.****LMR : L32 – Dépt. : D39 – N° Club : C3636**

Pdt : NOUVELOT Michael – 2275 Route De Saint Pierre – 39150 LA CHAUMUSSE

Tél : 0622032851 – Email : michael.nouvelot@orange.fr

Cce : Siège social – Place Pasteur – 39150 SAINT-LAURENT-EN-GRANDVAUX

Tél : 0674821773 – Gsm : 0674821773 – Email : salvi.morgane@orange.fr

**LE CLUB MX TEST****LMR : L32 – Dépt. : D39 – N° Club : C3821**

Pdt : PAGET Pierrick – 5 Lotissement La Vignette – Agea – 39240 LEGNA

Tél : 0661069479 – Gsm : 0661069479 – Email : pierrick.paget@yahoo.com

Cce : PAGET Lucie – 5 Lotissement La Vignette Agea – 39240 ARINTHOD Gsm : 0677948323 – Email : lucie@mxtest.fr

**NIEVRE (58)****COMITE DEPARTEMENTAL DE LA NIEVRE – D58 – L32**

Pdt et Cce : HENRIET Bernard – 20 rue Victor Hugo – 58160 IMPHY

Tél. : 03.86.90.38.16 – Mob. : 06.18.68.10.48 – Email : bernard.henriet86@sfr.fr

**MOTO CLUB DE NEVERS ET DE LA NIEVRE****LMR : L32 – Dépt. : D58 – N° Club : C0642**

Pdt : MOREAU Regis – 19 Rue De L Orangerie – 58000 ST ELOI

Tél : 0386371743 – Gsm : 0610944695 – Email : regis.moreau4@wanadoo.fr

Cce : Siège social – 19 Rue De L Orangerie – 58000 ST ELOI – Tél : 0610944695 – Email : mcnevers@wanadoo.fr

**MOTO CLUB DES TROIS TOURS****LMR : L32 – Dépt. : D58 – N° Club : C0933**

Pdt : ANNE Thierry – 266 Route Des Acacias Satinges – 58320 PARIGNY-LES-VAUX

Tél : 0386587746 – Gsm : 0651537842 – Email : anne.thierry0043@orange.fr

Cce : Siège social – Route Satinges – 266 Route Des Accacias – 58320 PARIGNY-LES-VAUX

Tél : 0651537842 – Email : anne.thierry0043@orange.fr

**MOTO CLUB NEUVY SUR LOIRE****LMR : L32 – Dépt. : D58 – N° Club : C2306**

Pdt et Cce : NORMAND Thierry – 15 Route Des Artisans – 58200 ST LOUP DES BOIS

Gsm : 0611035484 – Email : thierrysaintloup@hotmail.fr

**SUD MORVAN MOTO CLUB****LMR : L32 – Dépt. : D58 – N° Club : C2915**

Pdt et Cce : LION Enrick – 12 Impasse Du Couvent – 58160 CHEVENON

Tél : 0386384300 – Gsm : 0611699208 – Email : enricklion58@gmail.com

**AS TEAM HIPPOCAMTUS****LMR : L32 – Dépt. : D58 – N° Club : C3165**

Pdt : LARMET Francoise – 21 Route Du Petit Jailly – 58110 BAZOLLES

Tél : 0983877986 – Gsm : 0698906185 – Email : fanfanlarmet@gmail.com

Cce : Siège social – 21 Route Du Petit Jailly – 58110 BAZOLLES

Tél : 0983877986 – Email : asteamhippocamtus@gmail.com

**MX ACTIVITES****LMR : L32 – Dépt. : D58 – N° Club : C3408**

Pdt : PIOT Soline – 3 Route De Beaumont – 58700 SICHAMPS

Tél : 0612573190 – Gsm : 0612573190 – Email : mxactivites@yahoo.fr

Cce : Siège social – 3 Route De Beaumont – 58700 SICHAMPS

Tél : 0612573190 – Gsm : 0612573190 – Email : mxactivites@yahoo.fr

**MOTO CLUB DE MONT BARON****LMR : L32 – Dépt. : D58 – N° Club : C3584**

Pdt et Cce : BELIN Jeremy – 326 Rue De Moirey – 21850 ST APOLLINAIRE  
Tél : 0380735306 – Gsm : 0682241449 – Email : jeremysandrabelin@gmail.com

**MOTO CLUB MX ACTIVITES****LMR : L32 – Dépt. : D58 – N° Club : C3617**

Pdt : PIOT Jimmy – 3 Route De Beaumont – 58700 SICHAMPS  
Tél : 0688152799 – Gsm : 0688152799 – Email : mxactivites@yahoo.fr  
Cce : Siège social – 3 Route De Beaumont – 58700 SICHAMPS  
Tél : 0688152799 – Email : mxactivites@yahoo.fr

**SPORT PASSION DES AMOGNES****LMR : L32 – Dépt. : D58 – N° Club : C3739**

Pdt : JOLY Patrick – 22 Rue Du Pre – 58300 SAINT-LEGER-DES-VIGNES  
Tél : 0619347441 – Email : auclair.guillaume@yahoo.fr  
Cce : AUCLAIR Guillaume – 7 Rue Du Mont Bert – 58270 SAINT-BENIN-D'AZY  
Tél : 0619347441 – Gsm : 0619347441 – Email : auclair.guillaume@yahoo.fr

**HAUTE SAÔNE (70)****COMITE DEPARTEMENTAL DE HAUTE SAONE – D70 – L32**

Pdt et Cce : ROY Pascal – 23 rue Jean Poirey – 70000 QUINCEY  
Tél. : 03.84.76.87.27 – Email : p.roy-calou@orange.fr

**MOTO CLUB HAUT SAONNOIS****LMR : L32 – Dépt. : D70 – N° Club : C0426**

Pdt : GOUX Christian – 13 Rue De Dampvalley – 70000 COLOMBE LES VESOU  
Tél : 0384767206 – Gsm : 0684694112 – Email : christian.goux70@gmail.com  
Cce : Siège social – Maison Des Associations – 53 Rue Jean Jaures – Bp 30013 – 70000 VESOU  
Tél : 0684694112 – Email : contact@mchs.fr

**CLUB TRAIL 70****LMR : L32 – Dépt. : D70 – N° Club : C0916**

Pdt et Cce : BESANCON Philippe – 3 Avenue Du Breuil – 70000 VAIVRE ET MONTAILLE  
Tél : 0384786085 – Gsm : 0685345746 – Email : b-p@orange.fr

**MOTO CLUB DE SAINT REMY****LMR : L32 – Dépt. : D70 – N° Club : C1498**

Pdt et Cce : GARCIA Francis – 6 Hameau – De Chazel – 70210 ANCHENONCOURT-ET-CHAZEL  
Tél : 0680846201 – Email : gariaf46@gmail.com

**MOTO CLUB DU VAL DE SAONE****LMR : L32 – Dépt. : D70 – N° Club : C2095**

Pdt et Cce : MARTIN Francois-Xavier – 16 Rue Du Panier – 21610 LA VILLENEUVE SUR VINGEANNE  
Tél : 0633616144 – Gsm : 0633616144 – Email : mcvaldesaone@gmail.com

**MOTO CLUB FRESNOIS****LMR : L32 – Dépt. : D70 – N° Club : C2096**

Pdt : CHARPILLET Jacky – 6 Grande Rue – 70130 LA VERNOTTE  
Gsm : 0670118539 – Email : jacky.charpillet@gmail.com  
Cce : Siège social – 6 Rue De L'hermitage – 70130 LA ROMAINE  
Tél : 0645484277 – Email : lemoucllement@hotmail.fr

**MOTO CLUB DE LA COMBE HELIENNE****LMR : L32 – Dépt. : D70 – N° Club : C2552**

Pdt et Cce : HENRY Bruno – 35 Impasse De La Tuilerie – 70200 FROTEY LES LURE  
Tél : 0610367556 – Gsm : 0610367556 – Email : mclacombehelienne@gmail.com

**MOTO CLUB MARNAYSIEEN****LMR : L32 – Dépt. : D70 – N° Club : C2832**

Pdt : ROUX Antonin – 7 Rue Saint Exupery – 70150 MARNAY – Gsm : 0638781906 – Email : rouxantonin.mac@gmail.com  
Cce : Siège social – Mairie De Marnay – 2 Rue Carnot – 70150 MARNAY  
Tél : 0638781906 – Email : mcmarnaysien@gmail.com

**MOTO CLUB PORTUSIEN****LMR : L32 – Dépt. : D70 – N° Club : C2932**

Pdt et Cce : ROBERT Eric – 5 Avenue Du Parc – 70170 PORT SUR SAONE  
Tél : 0384789879 – Gsm : 0673721363 – Email : miss0917@orange.fr

**MOTOCROSS VILLERS LE SEC****LMR : L32 – Dépt. : D70 – N° Club : C3086**

Pdt et Cce : LACROIX Maxime – 1 Rue De La Chapelle – St Igny – 70000 VILLERS-LE-SEC  
Gsm : 0645202051 – Email : maxime.lacroix70@gmail.com

**SAÔNE ET LOIRE (71)****COMITE DEPARTEMENTAL DE SAONE ET LOIRE – D71 – L32**

Pdt et Cce : GUERIN Thomas – 120 rue du Coin – 69700 ECHALAS  
Mob. : 06.13.01.47.57 – Email : president.cmd71@gmail.com

**MOTO CLUB DARDON GUEUGNON****LMR : L32 – Dépt. : D71 – N° Club : C0300**

Pdt et Cce : FOREST Jean-Pierre – 26 Route De Valette – 71130 GUEUGNON  
Gsm : +33684212083 – Email : forest.jp@orange.fr

**ASSOCIATION MC DE MACON****LMR : L32 – Dépt. : D71 – N° Club : C0535**

Pdt : BAUDRAS Jean-Francois – Association Moto De Macon – Route De La Grisiere – 71000 MACON

Tél : 0682045546 – Gsm : 0682045546 – Email : jean-francois.baudras@orange.fr

Cce : Siège social – Route De La Grisiere – 71000 MACON

Tél : 0682045546 – Email : jean-francois.baudras@orange.fr

**DEMIGNY SPORTS MECANIKES****LMR : L32 – Dépt. : D71 – N° Club : C1522**

Pdt : ALIX Daniel – 7 Route De St Loup Geanges – Tirchat – 71150 DEMIGNY

Tél : 0385494499 – Gsm : 0622027883 – Email : dalix@francoisfreres.com

Cce : NEPOTE Franck – 5 Rue De Boulon – La Maladiere – 21230 JOUEY

Tél : 0380900362 – Gsm : 0630795719 – Email : franck.nepote@orange.fr

**RACING MOB CREUSOTIN****LMR : L32 – Dépt. : D71 – N° Club : C1678**

Pdt : CARENZI Manuel – 4 A Rue Prudhon – 71200 LE CREUSOT

Tél : 0973162382 – Gsm : 0676477074 – Email : jetyam@hotmail.fr

Cce : Siège social – 289 Rue Route Du Mesvin – 71200 LE CREUSOT

Tél : 0676477074 – Email : jetyam@hotmail.fr

**TONIC MOTO DES COMBES GRONDEES****LMR : L32 – Dépt. : D71 – N° Club : C2087**

Pdt et Cce : GAUCHERAND Eric – Les Combes Grondees – 71710 SAINT-SYMPHORIEN-DE- MARMAGNE

Tél : 0679105010 – Gsm : 0679105010 – Email : egdif@aol.com

**MOTO CLUB ETINCELLE****LMR : L32 – Dépt. : D71 – N° Club : C2760**

Pdt : PIRAT Sebastien – 167 Impasse Les Clefs – 71480 DOMMARTIN LES CUISEUX

Tél : 0385766899 – Gsm : 0631902156 – Email : sebastien.pirat@gmail.com

Cce : Siège social – Mairie – 71480 DOMMARTIN LES CUISEUX

Tél : 0631902156 – Email : sebastien.pirat@gmail.com

**ACTIVBIKE****LMR : L32 – Dépt. : D71 – N° Club : C2792**

Pdt : ROUSSEL Nicolas – 770 Route De Louhans – 71480 DOMMARTIN LES CUISEUX

Tél : 0385766590 – Gsm : 0682338103 – Email : activbike@wanadoo.fr

Cce : Siège social – 770 Route De Louhans – 71480 DOMMARTIN LES CUISEUX

Tél : 0682338103 – Email : activbike@wanadoo.fr

**MOTO CLUB DES SABLES****LMR : L32 – Dépt. : D71 – N° Club : C2846**

Pdt et Cce : PAVEGLIO Jacky – 1 Rue Georges Besson – 71240 ST LOUP DE VARENNES

Gsm : 0680202933 – Email : jacky.paveglio@gmail.com

**MOTOCROSS DU VAL DE SAONE****LMR : L32 – Dépt. : D71 – N° Club : C2928**

Pdt et Cce : DARD Judicael – 5 Route De Chardonneray – Tallant – 71240 ETRIGNY

Tél : 0385449367 – Gsm : 0673749827 – Email : judicael.dard@yahoo.fr

**MOTO CLUB COTE CHALONNAISE****LMR : L32 – Dépt. : D71 – N° Club : C3197**

Pdt : BULFET Jean-Michel – 28 Rue Du Vieux Chemin De St Gengoux – 71390 BISSEY-SOUS- CRUCHAUD

Tél : 0625913329 – Gsm : 0625913329 – Email : m3c-buxy@hotmail.fr

Cce : Siège social – Chez M. Jean-Michel Bulfet – 28 Rue Du Vieux Chemin De St Gengoux – 71390 BUXY

Email : m3c-buxy@hotmail.fr

**MOTO SPORT 71****LMR : L32 – Dépt. : D71 – N° Club : C3448**

Pdt et Cce : GUERIN Thomas – 120 Rue Du Coin – 69700 ECHALAS

Tél : 0613014757 – Gsm : 0613014757 – Email : thomasguerin ffm@gmail.com

**RIDE AND RACE****LMR : L32 – Dépt. : D71 – N° Club : C3600**

Pdt : JOUVE Alexandra – 1 Route De Cruzille – 71260 BISSY-LA-MACONNAISE

Tél : 0661135265 – Email : alexjouve@icloud.com

Cce : Siège social – 7 Rue Du Champs De Vigne – 71140 BOURBON-LANCY

Tél : 0619382504 – Gsm : 0619382504 – Email : christophe.jouve071@gmail.com

**MX PERFORMANCE ACADEMY****LMR : L32 – Dépt. : D71 – N° Club : C3691**

Pdt et Cce : CADOT Gaetan – 1230 Route Des Essarts – 71580 FRONTENAUD

Tél : 0624905168 – Gsm : 0624905168 – Email : mxpacademy@gmail.com

**ASSOCIATION MOTOCYCLISTE EPINACOISE****LMR : L32 – Dépt. : D71 – N° Club : C3736**

Pdt et Cce : TISSERAND Jerome – 26 Rue Sainte Madeleine – 71360 EPINAC

Tél : 0788672179 – Email : eurltisserandbatiment@orange.fr

**YONNE (89)****COMITE DEPARTEMENTAL DE L'YONNE – D89 – L32**

Pdt et Cce : HENNEQUIN Patrice – 8 rue Saint Martin – 89290 IRANCY

Mob. : 06.69.40.80.00 – Email : phennequin@wanadoo.fr

**MOTO CLUB BRIENON****LMR : L32 – Dépt. : D89 – N° Club : C0175**

Pdt : ONGARO Yannick – 16 Rue Des Sables – 89600 VERGIGNY

Tél : 0386352533 – Gsm : 0603007009 – Email : mcbrienon@orange.fr

Cce : Siège social – 16 Rue Des Sables – 89600 VERGIGNY

Tél : 0603007009 – Email : mcbrienon@orange.fr

**CHABLIS MOTO VERTE****LMR : L32 – Dépt. : D89 – N° Club : C0225**

Pdt et Cce : RICHOUX Gabin – 28 Rue Soufflot – 89290 IRANCY

Tél : 0386423749 – Gsm : 0679936261 – Email : gabinrichoux@gmail.com

**SPORTING MOTO CLUB DE SENS****LMR : L32 – Dépt. : D89 – N° Club : C0856**

Pdt et Cce : CAMUS Gregory – 24 Rue Germain Bedeau – 89510 VERON

Gsm : 0699911822 – Email : camusbros89@hotmail.fr

**AS BEINES SPORTS****LMR : L32 – Dépt. : D89 – N° Club : C1069**

Pdt : BLOT Carole – 44 Grande Rue – 89800 BEINE Gsm : 0699802528 – Email : carole.blot.17@gmail.com

Cce : Siège social – 8 Rue De La Mairie – 89800 BEINE – Tél : 0760822590 – Email : asbeines@gmail.com

**MOTO SPORTS NATURE****LMR : L32 – Dépt. : D89 – N° Club : C2557**

Pdt : PELOIS Alexandre – 31 Rue Des Marronniers – Sougeres Sur Sinotte – 89470 MONETEAU

Tél : 0386418841 – Email : moto.sports.nature@orange.fr

Cce : Siège social – 31 Rue Des Marronniers – 89470 MONETEAU

Tél : 0386418841 – Email : moto.sports.nature@orange.fr

**TEAM SPEED 89****LMR : L32 – Dépt. : D89 – N° Club : C2828**

Pdt : MATKOWSKI Arnaud – 8 Rue Des Jonquilles – 89260 PERCENEIGE

Tél : 0386884468 – Gsm : 0651906601 – Email : mxarnaud@aol.com

Cce : Siège social – 8 Rue Des Jonquilles – 89260 PERCENEIGE – Tél : 0386884468 – Email : mxarnaud@aol.com

**MOTO CLUB DE TOUCY****LMR : L32 – Dépt. : D89 – N° Club : C3033**

Pdt et Cce : PARISE Michel – 29 Rue Des Champs Aux Pretres – 89113 CHARBURY

Gsm : 0607787323 – Email : michel.parise@neuf.fr

**MOTO CLUB CHARNYCOIS****LMR : L32 – Dépt. : D89 – N° Club : C3066**

Pdt et Cce : MOREAU Jean-Michel – 6 Les Sennedots – 89120 CHARNY OREE DE PUISAYE

Tél : 0386916207 – Gsm : 0686948331 – Email : jm.moreau89@orange.fr

**MOTO CLUB DE VINNEUF****LMR : L32 – Dépt. : D89 – N° Club : C3105**

Pdt et Cce : GIFFONI Kevin – 11 Chemin Du Garnd Sentier – 77166 EVRY-GREGY-SUR-YERRE

Tél : 0608010476 – Email : kevin.giffoni@hotmail.fr

**MOTO CLUB DE MOLOSMES****LMR : L32 – Dépt. : D89 – N° Club : C3137**

Pdt : LAURENT Maxime – 15 Rue Grande Rue – 89700 ROFFEY

Tél : 0621393683 – Gsm : 0621393683 – Email : melectricite89@gmail.com

Cce : Siège social – 15 Rue Grande Rue – 89700 ROFFEY

Tél : 0646527174 – Email : jerome.paris@orange.fr

**MOTO DE L EOLIENNE****LMR : L32 – Dépt. : D89 – N° Club : C3275**

Pdt et Cce : MICHON Pascal – 7 Rue Du Coteau – 89330 VILLEVALLIER

Tél : 0386911277 – Gsm : 0685077369 – Email : farhon@orange.fr

**CHRONOVERT****LMR : L32 – Dépt. : D89 – N° Club : C3285**

Pdt : ROMBAUT Loic – 1985 Route Camerolle – 89220 SAINT-PRIVE

Tél : 0643754409 – Email : loicrombaut@gmail.com

Cce : Siège social – Les Perraults Des Bois – 89130 MEZILLES

Tél : 0643754409 – Email : marie.chronovert@gmail.com

**TERRITOIRE DE BELFORT (90)****TERRITOIRE DE BELFORT – D90 – L32**

En sommeil.

**ASSOCIATION MOTO-CROSS DE BERMONT****LMR : L32 – Dépt. : D90 – N° Club : C1428**

Pdt et Cce : KUEHM Thomas – 3 Rue De La Gare – 90340 CHEVREMONT

Tél : 0384900592 – Gsm : 0675653905 – Email : thomas.kuehm@gmail.com

**UNION MOTOCYCLISTE D'ABBEVILLERS****LMR : L32 – Dépt. : D90 – N° Club : C3157**

Pdt : VILLANI Pascal – 18 Rue Du Muguet – 70400 ECHENANS SOUS MONT VAUDOIS

Tél : 0384460511 – Gsm : 0660262935 – Email : pascal.villani@aliceadsl.fr

Cce : Siège social – Lieu Dit Les Champs Vartaux – 90800 BAVILLIERS

Tél : 0660262935 – Email : pascal.villani@aliceadsl.fr

**MX SUARCE****LMR : L32 – Dépt. : D90 – N° Club : C3400**

Pdt et Cce : MANGE David – 1 Rue De La Poste – 25490 BADEVEL

Tél : 0381310453 – Gsm : 0658578646 – Email : david.mange@hotmail.fr

**LION S MOTO ACADEMY****LMR : L32 – Dépt. : D90 – N° Club : C3734**

Pdt : CAMOZZI Bruno – 04 Impasse Des Hironnelles – 90120 MORVILLARS

Tél : 0744904650 – Gsm : 0744904650 – Email : bruno.camozzi90@gmail.com

Cce : Siège social – 04 Impasse Des Hironnelles – 90120 MORVILLARS

Tél : 0744904650 – Gsm : 0675248120 – Email : bruno.camozzi90@gmail.com

# LIGUE DE BRETAGNE

Code FFM N° 07

Côtes d'Armor (22) - Finistère (29) - Ille et Vilaine (35) - Morbihan (56)

Siège social : Maison Départementale des Sports - 18 rue Pierre de Coubertin - 22440 PLOUFRAGAN

Tél : 02.96.76.25.77 - Email : [secretariat@lmrb.bzh](mailto:secretariat@lmrb.bzh)Site Web : [www.lmrb.bzh](http://www.lmrb.bzh)

Correspondance : au siège social

**Président** : BERTAUD Patrick - Belle Issue 22400 ST AARONTél. : 02.96.31.93.04 – Mobile : 07.50.52.70.33 - Email : [patrickbertaud@wanadoo.fr](mailto:patrickbertaud@wanadoo.fr)**Président d'Honneur** : CLAVREUL Jean-Claude 6 rue de Bretagne 35530 NOYAL SUR VILAINETél/Fax : 02.99.00.60.63 – Mobile : 06.47.86.76.77 - Email : [jc.clavreul@orange.fr](mailto:jc.clavreul@orange.fr)**1er Vice-Président** : ARNAL Jacques 4 rue Jules Rochard 29200 BRESTTél. : 02.98.01.13.53 – Mobile : 06.08.65.02.75 – Email : [arnaljacques@wanadoo.fr](mailto:arnaljacques@wanadoo.fr)**Vice-présidents** : LUCAS Yannick - Mobile : 06.20.01.07.74 - Email : [yannick.lucas330@orange.fr](mailto:yannick.lucas330@orange.fr)**CLEMENT Nicolas** - Mobile : 06.72.72.07.58 - Email : [nicolas.clement4@wanadoo.fr](mailto:nicolas.clement4@wanadoo.fr)**RINGENBACH Serge** - Mobile : 06.99.64.44.32 - Email : [serge.ringenbach@sfr.fr](mailto:serge.ringenbach@sfr.fr)**Secrétaire général** : BRUNEAU Séverine - Mobile 06.76.55.57.97 Email : [severinebruneau@orange.fr](mailto:severinebruneau@orange.fr)**Trésorier** : SOREL Yannick - Mobile 06.01.85.86.66 - Email : [sorel.yannick@neuf.fr](mailto:sorel.yannick@neuf.fr)**Délégué aux AG FM** : BERTAUD Patrick - BOURDET Rosine

## PRESIDENTS OU RESPONSABLES des COMMISSIONS SPORTIVES :

**Motocross** : NAEL Guy – Mobile : 06.24.69.70.08 - Email : [guy.nael@sfr.fr](mailto:guy.nael@sfr.fr)**Enduro** : CLEMENT Nicolas - Mobile : 06.72.72.07.58 - Email : [nicolas.clement4@wanadoo.fr](mailto:nicolas.clement4@wanadoo.fr)**Courses sur route** : VERRIER Christine - Tél : 02.97.05.90.68 - Email : [verrier.christy@hotmail.fr](mailto:verrier.christy@hotmail.fr)**Trial** : LUCAS Yannick - Mobile : 06.20.01.07.74 - Email : [yannick.lucas330@orange.fr](mailto:yannick.lucas330@orange.fr)**Tourisme** : VERRIER Christine - Tél : 02.97.05.90.68 - Email : [verrier.christy@hotmail.fr](mailto:verrier.christy@hotmail.fr)**Endurance TT** : BOZEC Thierry - Mobile : 06.22.07.00.27 - Email : [trb-bozec@wanadoo.fr](mailto:trb-bozec@wanadoo.fr)**Pratique Educative** : RENAULT Pascal – Mobile : 06.60.13.47.46 - Email : [renault-pascal@orange.fr](mailto:renault-pascal@orange.fr)**Chronométrage** : BOURDET Rosine - Mobile : 06.84.05.36.22 - Email : [rosine.bourdet@orange.fr](mailto:rosine.bourdet@orange.fr)**Formation Dir/Off** : BOUTEILLER Gilbert - Mobile 06.75.00.48.82 - Email : [bouteiller.gilbert@orange.fr](mailto:bouteiller.gilbert@orange.fr)**Technique** : MEHAT François - Mobile : 06.87.08.06.15 - Email : [francois.mehat@wanadoo.fr](mailto:francois.mehat@wanadoo.fr)**Discipline & Arbitrage** : ARNAL Jacques - Tél. : 02.98.01.13.53 - Mobile : 06.08.65.02.75Email : [arnaljacques@wanadoo.fr](mailto:arnaljacques@wanadoo.fr)

## **CÔTES D'ARMOR (22)**

### **COMITE DEPARTEMENTAL DES COTES D'ARMOR – D22 – L07**

Pdt et Cce : CLEMENT Nicolas – Maison Départementale des Sports - 18 rue Pierre de Coubertin – 22440 PLOUFRAGAN

Mobile : 06.72.72.07.58 - Email : [nicolas.clement4@wanadoo.fr](mailto:nicolas.clement4@wanadoo.fr)

### **MOTO CLUB BRIOCHIN**

**LMR : L07 – Dépt. : D22 – N° Club : C0176**

Pdt et Cce : BRIENS Martial – 59 Rue Des Sports – 22590 PORDIC

Tél : 0296791572 – Gsm : 0607108232 – Email : [martialbriens@orange.fr](mailto:martialbriens@orange.fr)

### **COTES D'ARMOR MOTO VERTE**

**LMR : L07 – Dépt. : D22 – N° Club : C0287**

Pdt et Cce : LEFEVRE Vivien – 4 Impasse Du 8 Mai 1945 – 22150 HENON

Tél : 0631562257 – Email : [vivienlefevre1809@gmail.com](mailto:vivienlefevre1809@gmail.com)

### **AMICALE MOTO CURIOSOLITE**

**LMR : L07 – Dépt. : D22 – N° Club : C0299**Pdt : NEUTE Jean-Yves – 27 Nisnizan – 22130 CORSEUL Gsm : 0665752590 – Email : [jptitmoteur@orange.fr](mailto:jptitmoteur@orange.fr)

Cce : Siège social – Chez Le Président Jy Neute – 27 Nisnizan – 22130 CORSEUL

Tél : 0665752590 – Email : [jptitmoteur@orange.fr](mailto:jptitmoteur@orange.fr)

### **MOTO CLUB DINANNAIS**

**LMR : L07 – Dépt. : D22 – N° Club : C0311**

Pdt et Cce : BLAIS Michel – 4 Rue De Cornuette – 22250 LANRELAS

Tél : 0681658985 – Email : [mcadinannais@wanadoo.fr](mailto:mcadinannais@wanadoo.fr)

### **MOTO CLUB GOUDELIN MERZER**

**LMR : L07 – Dépt. : D22 – N° Club : C0414**

Pdt et Cce : CLEMENT Nicolas – 25 Rue De Saint Brieuc – 22170 CHATELAUDREN-PLOUAGAT

Gsm : 0672720758 – Email : [nicolas.clement4@wanadoo.fr](mailto:nicolas.clement4@wanadoo.fr)

### **MOTO CLUB LAMBALLAIS**

**LMR : L07 – Dépt. : D22 – N° Club : C0482**

Pdt et Cce : CHARLES Jeremy – 11 Rue De La Corderie – 22170 CHATELAUDREN-PLOUAGAT

Tél : 0650757621 – Gsm : 0650757621 – Email : [jeremihlc@icloud.com](mailto:jeremihlc@icloud.com)

**MOTO CLUB PLOUER SUR RANCE****LMR : L07 – Dépt. : D22 – N° Club : C0712**

Pdt et Cce : PERRIN Joel – 49 La Grabotais – 22490 PLESLIN-TRIGAVOU  
Tél : 0296278853 – Gsm : 0676040804 – Email : moto-club-loisirs-plouer@orange.fr

**ASSOCIATION SPORTIVE DE TRELIVAN MOTOS****LMR : L07 – Dépt. : D22 – N° Club : C0921**

Pdt : MARIN Jean-Luc – 2 Rue Des Neuphars – 35400 ST MALO  
Tél : 0223521629 – Gsm : 0675836418 – Email : jean-luc.marin6@orange.fr  
Cce : BAILBLED Therese – 7 Rue De Saturne – 35400 SAINT-MALO  
Tél : 0672393015 – Gsm : 0672393015 – Email : tljb55@orange.fr

**MOTO CLUB TRIAGOZ****LMR : L07 – Dépt. : D22 – N° Club : C1218**

Pdt et Cce : BAJUL Emmanuel – 7 Le Rest – 22300 PLOUMILLIAU  
Tél : 0296544886 – Gsm : 0670267018 – Email : bajul.emmanuel@orange.fr

**GEM'CLUB GOMENE ENDURO MOTO CLUB****LMR : L07 – Dépt. : D22 – N° Club : C1448**

Pdt : RAULOIS Mylene – 20 Rue Du Sapeur Michel Jouan – 35000 RENNES  
Tél : 0615346836 – Gsm : 0615346836 – Email : raulois.mylene@gmail.com  
Cce : Siège social – 64 Le Rotoire – 35137 PLEUMELEUC  
Tél : 0615346836 – Email : gemclub.gomene@gmail.com

**BREIZ BIKER CLUB****LMR : L07 – Dépt. : D22 – N° Club : C1779**

Pdt et Cce : LE MARRE Maxime – 268 Chemin De Kerbanel – 22110 ROSTRENEC  
Tél : 0678019594 – Gsm : 0678019594 – Email : bromoto@wanadoo.fr

**TRIAL MOTO-CLUB BOURBRIAC****LMR : L07 – Dépt. : D22 – N° Club : C3151**

Pdt : LEZORAIN Yvon – 15 Rue Keradennec – 29410 GUICLAN  
Tél : 0780094614 – Gsm : 0780094614 – Email : lezorainey@gmail.com  
Cce : Siège social – Rue 15 Keradennec – 29410 GUICLAN  
Tél : 0780094614 – Email : lezorainey@gmail.com

**AMA ST CARREUC****LMR : L07 – Dépt. : D22 – N° Club : C3193**

Pdt : GUENO Damien – 9 Rue Du Gue – 22150 SAINT CARREUC  
Tél : 0647900346 – Gsm : 0647900346 – Email : damien@guenod.fr  
Cce : Siège social – 19 Rue Carnel – 22940 PLAINTENEL  
Tél : 0602372342 – Email : Amasaintcarreuc@gmail.com

**MOTO-CLUB DE LA MOTTE****LMR : L07 – Dépt. : D22 – N° Club : C3653**

Pdt : GAMBIE Kevin – Le Chatelet – 22330 LE MENE  
Tél : 0675779682 – Email : kevingambie02@gmail.com  
Cce : Siège social – 9 Le Chatelet – 22330 LE MENE  
Tél : 0675945444 – Gsm : 0688782550 – Email : kevingambie02@gmail.com

**ARGOAT ENDURO SPORT****LMR : L07 – Dépt. : D22 – N° Club : C3785**

Pdt : JAGU Julien – 17 Rue St Roch – 22390 ST ADRIEN Gsm : 0621360345 – Email : evolutionsportmoto@gmail.com  
Cce : Siège social – 17 Saint Roch – 22390 SAINT-ADRIEN  
Tél : 0621360345 – Gsm : 0621360345 – Email : argoatendurosport@gmail.com

**FINISTÈRE (29)****COMITE DEPARTEMENTAL DU FINISTERE – D29 – L07**

Pdt et Cce : MANIERE Sylvie – 1 Rue Des Châtaigniers – 29000 QUIMPER  
Tél : 0298646360 – Mob : 0681558008 – Email : syl.cmd29@gmail.com

**MOTO CLUB DES ABERS****LMR : L07 – Dépt. : D29 – N° Club : C0003**

Pdt : LE GUEN Patrick – 85 Allée Des Petunias – 29280 PLOUZANE  
Tél : 0298493717 – Gsm : 0685220717 – Email : le-guen-patrick@wanadoo.fr  
Cce : Siège social – 7 Rue De Brest – 29280 PLOUZANE  
Tél : 0298051897 – Email : motoclubdesabers@aliceadsl.fr

**AMICALE MOTO BRESTOISE****LMR : L07 – Dépt. : D29 – N° Club : C0170**

Pdt et Cce : MOULET Bruno – Manoir De Kerbiquet – 29870 COAT MEAL  
Tél : 0298326190 – Gsm : 0678255223 – Email : b419257@orange.fr

**AS SPORTIVE MOTOCYCLISTE DU PAYS GLAZIK****LMR : L07 – Dépt. : D29 – N° Club : C0368**

Pdt : DIASCORN Ronan – 34 Kerc'homm – 29120 PLOMEUR  
Tél : 0298821016 – Gsm : 0608994057 – Email : ronan.diascorn@orange.fr  
Cce : KERMOAL Jean Yves – 33 Rue Le Dean – 29000 QUIMPER  
Tél : 0652026764 – Gsm : 0652026764 – Email : jean-yves.kermoal@orange.fr

**MOTO CLUB DE PLOURINLES MORLAIX****LMR : L07 – Dépt. : D29 – N° Club : C0606**

Pdt : CRENN Julien – 35 Breventec – 29600 SAINT-MARTIN-DES-CHAMPS  
Gsm : 0637472548 – Email : direction@groupecrenn.fr  
Cce : Siège social – 35 Breventec – 29600 Saint-Martin-des-Champs  
Tél : 0637472548 – Email : mc.plourinlesmx@gmail.com



**TREMEVEN MOTO SPORT****LMR : L07 – Dépt. : D29 – N° Club : C1299**

Pdt et Cce : PRUD'HOMME Goulven – 3 Rue Victor Hugo – 29300 QUIMPERLE

Tél : 0670750115 – Gsm : 0670750115 – Email : goulven.prudhomme@gmail.com

**SCAER MOTO VERTE****LMR : L07 – Dépt. : D29 – N° Club : C1465**

Pdt et Cce : BRU Michel – 22 Rue Louis Bleriot – 2 Rue Louis Bleriot – 29170 SAINT-EVARZEC

Tél : 0632042056 – Email : michel.bru@outlook.fr

**ARMORIK MOTO CLUB****LMR : L07 – Dépt. : D29 – N° Club : C1801**

Pdt et Cce : BOZEC Thierry – 18 Rue Pasteur – 29410 PLEYBER CHRIST

Tél : 0298784492 – Gsm : 0622070027 – Email : trb-bozec@wanadoo.fr

**PLOGONNEC MOTO CLUB****LMR : L07 – Dépt. : D29 – N° Club : C2243**

Pdt et Cce : LAVIGNE Patrick – 24 Bis Rue Du Quartier Maître Guillou – 29100 DOUARNENEZ

Tél : 0298745847 – Gsm : 0613334612 – Email : lavigne2033@orange.fr

**ASM GUISENENY****LMR : L07 – Dépt. : D29 – N° Club : C2491**

Pdt : BONNEFOY Emmanuel – 3 Chemin De Coativy – 29870 COAT MEAL Gsm : 0761049460 – Email : emmanuel.bonnefoy@orange.fr

Cce : GRALL Jacques – Lanvian – Lanvian – 29880 GUISENENY

Tél : 0298848591 – Gsm : 0671169469 – Email : jack.grall@wanadoo.fr

**MOTO CLUB MENEZ DU****LMR : L07 – Dépt. : D29 – N° Club : C3115**

Pdt : COANTIEC Jean-Marie – 32 Rue Principale – 22160 CARNOET Gsm : 0617116023 – Email : jm.coantiec@gmail.com

Cce : Siège social – Ty Brug – 29270 ST HERNIN

Tél : 0298995488 – Email : jm.coantiec@gmail.com

**MOTO CLUB DES CERISES****LMR : L07 – Dépt. : D29 – N° Club : C3563**

Pdt et Cce : LECOSSIÉ Olivier – Voas Ven St Laurent – 29620 PLOUEGAT GUERRAND

Tél : 0298799195 – Gsm : 0627464367 – Email : lecossier.olivier@orange.fr

**MOTO CLUB DE CORNOUAILLE****LMR : L07 – Dépt. : D29 – N° Club : C3621**

Pdt et Cce : LE BOURDON Arnaud – Kergwenn – 29700 PLOMELIN

Tél : 0298525327 – Gsm : 0698472007 – Email : 443noz@gmail.com

**ILLE ET VILAINE (35)****COMITE DEPARTEMENTAL D'ILLE ET VILAINE – D35 – L07**

Pdt : RINGENBACH Serge – 55 Rue La Martinière – 35135 CHANTEPIE

Tél. : 0299514566 – Mob. : 0699644432 – Email : cdm35000@gmail.com

**ACL BRELAISE****LMR : L07 – Dépt. : D35 – N° Club : C0167**

Pdt et Cce : ULVE Daniel – 16 Rue Du Menhir – 35270 CUGUEN

Tél : 0644986047 – Gsm : 0644986047 – Email : daniel.ulve@laposte.net

**MOTO CLUB DOL DE BRETAGNE****LMR : L07 – Dépt. : D35 – N° Club : C0313**

Pdt et Cce : RENAULT Pascal – 32 Village – 32 Saint Gregoire – 35540 MINIAC-MORVAN

Tél : 0983570573 – Gsm : 0660134746 – Email : renaud-pascal@orange.fr

**MOTO CLUB DE L'HOMELAIS****LMR : L07 – Dépt. : D35 – N° Club : C0438**

Pdt : GANDON Florian – Lhomelais – 35410 CHATEAUGIRON Gsm : 0646537420 – Email : mclhomelais@gmail.com

Cce : Siège social – L Homelais – Osse – 35410 CHATEAUGIRON Email : mclhomelais@gmail.com

**MOTO CLUB IFFENDIC****LMR : L07 – Dépt. : D35 – N° Club : C0444**

Pdt : LETORT Gerard – 22 Rue Du Clos Sevigne – 35510 CESSON SEVIGNE

Tél : 0299690759 – Gsm : 0620997744 – Email : ge-trotel@orange.fr

Cce : Siège social – Letort Gerard – 22 Rue Le Clos Sevigne – 35510 CESSON SEVIGNE

Tél : 0620997744 – Email : mciffendic35@orange.fr

**ESML LOUVIGNE DU DESERT****LMR : L07 – Dépt. : D35 – N° Club : C0525**

Pdt et Cce : COSSON Jean-Marie – 315 Hameau Lieu Dit La Berhaudais – Lieu Dit La Berhaudais

35420 LOUVIGNE-DU-DESERT

Tél : 0299985376 – Gsm : 0660656316 – Email : famillecossonnormand@gmail.com

**MOTO CLUB ROMAGNE****LMR : L07 – Dépt. : D35 – N° Club : C0781**

Pdt : VILLERBUE Jean-Pierre – 15 Parjure – 35133 ROMAGNE

Tél : 0299988370 – Email : contact@motoclub-romagne.com

Cce : Siège social – 15 Route Parjure – 35133 ROMAGNE

Tél : 0299988370 – Email : contact@motoclub-romagne.com

**MOTO CLUB VIEUX VY SUR COUESNON****LMR : L07 – Dépt. : D35 – N° Club : C1074**

Pdt et Cce : GAGNON Michel – 35 Le Grand Moulinet – 35490 VIEUX VY SUR COUESNON

Tél : 0299396872 – Gsm : 0685845319 – Email : gala35@hotmail.fr

**CMPN GRAND OUEST****LMR : L07 – Dépt. : D35 – N° Club : C1349**

Pdt : DURAND Eric – 2 Route De La Planchette – 35510 CESSON SEVIGNE  
Tél : 0299678170 – Gsm : 0660356733 – Email : eric.durand@interieur.gouv.fr  
Cce : Siège social – C M P N Grand Ouest – Boite Postale 30564 – 35200 RENNES  
Tél : 0699644432 – Email : serge.ringenbach@sfr.fr

**MOTO CLUB LA BOSSE DE BRETAGNE****LMR : L07 – Dépt. : D35 – N° Club : C1385**

Pdt : VOITON Guillaume – Village 12 Le Grand Beaumont – 12 Le Grand Beaumont – 35134 THOURIE  
Tél : 029963269 – Gsm : 0761381512 – Email : guillaumevoiton@gmail.com  
Cce : – 7 Chemin Chapats – La Couronne – 13500 MARTIGUES  
Gsm : 0676763759 – Email : romain.tribaut@hotmail.fr

**MOTO CLUB PLECHATEL****LMR : L07 – Dépt. : D35 – N° Club : C1410**

Pdt et Cce : TOURNEUR Michel – 85 Bis Rue De La Chataignerai – 35600 REDON  
Tél : 0299711655 – Gsm : 0675298693 – Email : micmercos@gmail.com

**BEDEE TOUT TERRAIN****LMR : L07 – Dépt. : D35 – N° Club : C1479**

Pdt : LANDAIS David – 52 Rue Rue De Rennes – 35360 MONTAUBAN-DE-BRETAGNE  
Gsm : 0676877975 – Email : landais-david@outlook.fr  
Cce : Siège social – 21 Hameau Boudemel – 35137 BEDEE  
Tél : 0676877975 – Email : bedeetoutterrain35137@gmail.com

**MOTO CLUB LA FEE VIVIANE****LMR : L07 – Dépt. : D35 – N° Club : C1584**

Pdt et Cce : GARIN Jean-Pierre – 22 Avenue Jean Langlois – 35410 NOUVOITOU  
Tél : 0613189389 – Gsm : 0613189389 – Email : jp.garin35@gmail.com

**MOTO CLUB DE MARTIGNE FERCHAUD****LMR : L07 – Dépt. : D35 – N° Club : C1943**

Pdt et Cce : GEORGET Denis – 17 La Haute Landais Cheviere – 35640 MARTIGNE FERCHAUD  
Tél : 0299449256 – Email : devijuel@gmail.com

**MOTO CLUB FULKERIEN****LMR : L07 – Dépt. : D35 – N° Club : C2350**

Pdt : BRUNEAU Olivier – 6 Le Pont Gatouer – 35390 GRAND FOUGERAY  
Tél : 0299084209 – Gsm : 0680928783 – Email : olivier.bruneau06@orange.fr  
Cce : BRUNEAU Severine – 6 Le Pont Gatouer – 35390 GRAND FOUGERAY  
Tél : 0299084209 – Email : severinebruneau@orange.fr

**MOTO CLUB DE L'ILLET****LMR : L07 – Dépt. : D35 – N° Club : C2975**

Pdt : JOLIET Michel – 12 Rue Guyet De La Villeneuve – 35520 MELESSE  
Tél : 0621200867 – Gsm : 0621200867 – Email : michel-joliet@wanadoo.fr  
Cce : Siège social – 12 Rue Guyet De La Villeneuve – 35520 MELESSE  
Tél : 0621200867 – Email : motoclub.delillet@gmail.com

**MOTO CLUB DE TALENSAC****LMR : L07 – Dépt. : D35 – N° Club : C3011**

Pdt : DURAND Jean Francois – 13 Le Pont De Tregu – 35380 PLELAN-LE-GRAND  
Tél : 0299377993 – Gsm : 0644714414 – Email : mctalensac35@gmail.com  
Cce : Siège social – 13 Le Pont De Tregu – 35380 PLELAN-LE-GRAND  
Tél : 0644714414 – Email : mctalensac35@gmail.com

**MOTO CLUB TOUT TERRAIN DU ROCHER****LMR : L07 – Dépt. : D35 – N° Club : C3469**

Pdt et Cce : REPESE Sebastien – 12 Rue Leguelus – 35133 ROMAGNE  
Gsm : 0749243870 – Email : sebastienrepepe@yahoo.fr

**MOTO CLUB ROAZHON SUPERMOT'****LMR : L07 – Dépt. : D35 – N° Club : C3500**

Pdt : RINGENBACH Serge – 55 Rue La Martiniere – 35135 CHANTEPIE  
Tél : 0299514566 – Gsm : 0699644432 – Email : serge.ringenbach@sfr.fr  
Cce : Siège social – 55 Rue De La Martiniere – 35135 CHANTEPIE  
Tél : 0699644432 – Gsm : 0699644432 – Email : serge.ringenbach@sfr.fr

**EMERY MAXIME COMPETITION****LMR : L07 – Dépt. : D35 – N° Club : C3505**

Pdt : EMERY Maxime – 24 Bernusse – Broons Sur Vilaine – 35220 CHATEAUBOURG  
Gsm : 0674191679 – Email : max.emery@orange.fr  
Cce : Siège social – 13 Bis Boulevard De La Liberte – 35220 CHATEAUBOURG  
Tél : 0686746042 – Email : maximemx21@gmail.com

**ASSOCIATION TOUT TERRAIN MERNEL****LMR : L07 – Dépt. : D35 – N° Club : C3572**

Pdt : LARCHER Pierre – 2 – La Balais – 35330 LA CHAPELLE-BOUEXIC  
Tél : 0782463106 – Email : pierre.larcher19@gmail.com  
Cce : Siège social – Mairie De Mernel – 37 Rue Principale – 35330 MERNEL  
Tél : 0782463106 – Email : pierre.larcher19@gmail.com

**MOTO-CLUB PLEINE FOUGERES****LMR : L07 – Dépt. : D35 – N° Club : C3649**

Pdt : BLANDIN Florian – 24 Le Breuil – 50540 ISIGNY-LE-BUAT  
Tél : 0233603825 – Gsm : 0665139903 – Email : Motoclubplf35@gmail.com  
Cce : Siège social – Mairie Le Bourg – 35610 PLEINE-FOUGERES Email : Motoclubplf35@gmail.com



**TRACKER RACING TEAM****LMR : L07 – Dépt. : D35 – N° Club : C3667**

Pdt : TRAVERS Guillaume – 20 Bis Rue De Rennes – 35290 QUEDILLAC  
 Tél : 0681621746 – Gsm : 0681621746 – Email : guillaumetravers4@gmail.com  
 Cce : Siège social – 20 Bis Rue De Rennes – 35290 QUEDILLAC  
 Tél : 0681621746 – Gsm : 0681621746 – Email : mcdctraker@gmail.com

**ADN RACING****LMR : L07 – Dépt. : D35 – N° Club : C3758**

Pdt : NINZATTI Marjorie – 1 La Theaudiere – 35630 SAINT-SYMPHORIEN  
 Tél : 0647728939 – Gsm : 0647728939 – Email : adnracing@outlook.fr  
 Cce : Siège social – 1 Lieu Dit La Theaudiere – 35630 SAINT-SYMPHORIEN  
 Tél : 0647728939 – Gsm : 0647728939 – Email : adnracing@outlook.fr

**BREIZH SUPERMOT RACING TEAM****LMR : L07 – Dépt. : D35 – N° Club : C3792**

Pdt : BULOURDE Julien – 8 Ruelle Aristide Briand – 35340 LIFFRE  
 Gsm : 0632539296 – Email : bulourdejulien@gmail.com  
 Cce : Siège social – 8 Rue Aristide Briand – 35340 LIFFRE  
 Tél : 0632539296 – Gsm : 0632539296 – Email : supermot.asso@gmail.com

**MORBIHAN (56)****COMITE DEPARTEMENTAL MORBIHAN – D56 – L07**

Pdt et Cce : LUCAS Yannick – 5 Rue Honoré Daumier – 56000 VANNES  
 Tél. : 0297541379 – Mob. : 0620010774 – Email : yannick.lucas330@orange.fr

**MOTO CLUB BALEER BRO****LMR : L07 – Dépt. : D56 – N° Club : C0090**

Pdt : LE FLOCH Pascal – 11 Rue De Kervenic – 56000 VANNES  
 Tél : 0297470126 – Gsm : 0630872703 – Email : m.c.baleerbro@orange.fr  
 Cce : Siège social – 2 Rue Colonel Felix Robo – Espace St Niel – 56300 PONTIVY  
 Tél : 0297470126 – Email : m.c.baleerbro@orange.fr

**A.M. BIGNANAISE****LMR : L07 – Dépt. : D56 – N° Club : C0143**

Pdt et Cce : DENIS Régis – 19 – Le Bezo – 56500 BIGNAN  
 Tél : 0297467487 – Gsm : 0621100102 – Email : regis.denis@outlook.fr

**AUTO MOTO CLUB MORBIHAN****LMR : L07 – Dépt. : D56 – N° Club : C0604**

Pdt et Cce : ORIEROUX Nicolas – 24 Rue De Dilliec – 56250 ST NOLFF  
 Tél : 0297454270 – Gsm : 0640434786 – Email : nicolasorieroux@gmail.com

**PLOERMEL MOTO VERTE****LMR : L07 – Dépt. : D56 – N° Club : C0711**

Pdt : PELARD Bernard – Queheon – 56800 PLOERMEL  
 Tél : 0297742070 – Gsm : 0610214786 – Email : bernard.pelard@orange.fr  
 Cce : Siège social – 6 Rue Des Pres Verts – Lezillac – 56800 TAUPONT  
 Tél : 0297935027 – Email : ploermelmotoverte@gmail.com

**MOTO CLUB DE QUEVEN****LMR : L07 – Dépt. : D56 – N° Club : C0744**

Pdt : VERRIER Christine – 3 Impasse Du Chataignier – Lieu Dit La Madeleine – 56700 MERLEVEZEN  
 Tél : 0297059068 – Email : verrier.christy@hotmail.fr  
 Cce : Siège social – Lieu Dit La Madeleine 3 Impasse Du Chataignier – 56700 MERLEVEZEN  
 Tél : 0297059068 – Email : verrier.christy@hotmail.fr

**MOTO CLUB DE GLENAC****LMR : L07 – Dépt. : D56 – N° Club : C1647**

Pdt : NAEL Guy – 9 Le Haut Sourdeac Glenac – 56200 LA GACILLY  
 Tél : 0299081624 – Gsm : 0624697008 – Email : guy.nael@sfr.fr  
 Cce : Siège social – Branfere Glenac – 56200 LA GACILLY – Tél : 0769450410 – Email : contact@motoclub-glenac.com

**MOTO CLUB DE SAINT MARC****LMR : L07 – Dépt. : D56 – N° Club : C2270**

Pdt et Cce : GALLIOT Christian – Hameau Le Camboudin – 56490 MOHON  
 Tél : 0761112176 – Gsm : 0761112176 – Email : christiangalliot71@gmail.com

**ASSOCIATION MOTOCYCLISTE GUEGONNAISE****LMR : L07 – Dépt. : D56 – N° Club : C2429**

Pdt et Cce : HAYS Yoann – 17 Merhaulte – 35470 LA NOE-BLANCHE  
 Tél : 0623493931 – Gsm : 0623493931 – Email : yoann.hays@laposte.net

**NEULLIAC MOTO VERTE****LMR : L07 – Dépt. : D56 – N° Club : C2458**

Pdt : COLLIN William – Lotissement 7 – Kerrech – 56300 NEULLIAC  
 Tél : 0297385087 – Gsm : 0675715613 – Email : collinpoubelle@gmail.com  
 Cce : GALLAIS Christian – 20 Rue Kerentree 20 Rue Kerentree – 20 Rue De Kerentree – 56300 NEULLIAC  
 Tél : 0651820057 – Gsm : 0651674029 – Email : christian.gallais4@wanadoo.fr

**MOTO CLUB DE LOUST****LMR : L07 – Dépt. : D56 – N° Club : C2859**

Pdt : RACOUET Sylvain – 10 Ter La Cote Du Thelin – 35380 PLELAN LE GRAND  
 Tél : 0684169693 – Gsm : 0684169693 – Email : sylvain.racouet@orange.fr  
 Cce : Siège social – 23 Rue Du Bois Solon – 56140 MALESTROIT  
 Tél : 0674347842 – Email : mcdeloust@gmail.com

**GUIDEL MOTO CLUB****LMR : L07 – Dépt. : D56 – N° Club : C3121**

Pdt et Cce : LE GAL Christophe – 6 Rue Ti Nehue – 56620 PONT-SCORFF  
Tél : 0608400814 – Gsm : 0608400814 – Email : christophelegal1346@neuf.fr

**MOTO CLUB DE SAINT JACUT LES PINS****LMR : L07 – Dépt. : D56 – N° Club : C3443**

Pdt et Cce : NIOL Michel – 245 Rue De Brancheleux – 56350 ALLAIRE  
Tél : 0975647097 – Gsm : 0671012849 – Email : michel.niol@orange.fr

**TAUPONT ENDURO MC****LMR : L07 – Dépt. : D56 – N° Club : C3655**

Pdt : ARTHUR Pascal – 8 Rue La Paix – 8 Rue De La Paix – 56800 TAUPONT  
Tél : 0789053058 – Gsm : 0789053058 – Email : arthurpascal424@gmail.com  
Cce : Siège social – 8 Rue De La Paix – 56800 TAUPONT  
Tél : 0789053058 – Gsm : 0687483623 – Email : contact@motoclubtaupontenduro.fr

**TEAM PLAYERS****LMR : L07 – Dépt. : D56 – N° Club : C3733**

Pdt et Cce : LUCAS Francois – 3 Rue De L'ocean – 56190 LE GUERNO  
Tél : 0546991832 – Gsm : 0623703824 – Email : francois.lucas56@yahoo.fr

**ASPALTE BRETON****LMR : L07 – Dépt. : D56 – N° Club : C3753**

Pdt : HUREL Franck – Circuit De Guillac – Brangoyan – 56800 GUILLAC  
Tél : 0786681075 – Email : Circuitvitesse@gmail.com  
Cce : Siège social – Circuit De Guillac – 56800 GUILLAC  
Tél : 0786681075 – Gsm : 0786681075 – Email : circuitvitesse@gmail.com

## **LIGUE DU CENTRE - VAL DE LOIRE**

**Code FFM N° 09**

**Cher (18) - Eure et Loir (28) - Indre (36) - Indre et Loire (37) - Loir et Cher (41) - Loiret (45)**  
**Siège Social :** Ligue Motocycliste du Centre 1, route Nationale 45380 LA CHAPELLE ST MESMIN  
Tél : 02.38.22.01.04 – Email : liguemotocentre@orange.fr  
**Site : [www.ligue-moto-centre.fr](http://www.ligue-moto-centre.fr)**

**Correspondance :** au siège social

**Président :** LEROY Michel 1, route Nationale 45380 LA CHAPELLE ST MESMIN  
Tél : 02.38.22.01.04 – Email : president-lmcvl@ligue-moto-centre.fr

**1er Vice-président :** DAUVOIS Patrice 57, rue Voisinas 45130 SAINT AY  
Mobile : 06.38.64.54.73 – Email : patrice.dauvois@orange.fr

**Vice-présidente :** MOINDRAULT Cécile 97, avenue de la République 18200 ST-AMAND-MONTROND Mobile :  
06.48.71.41.71 – Email : cecile.moindrault@orange.fr

**Vice-président :** PROUST Anaud 115, route du Château Landon 45120 CORQUILLEROY  
Mobile : 06.17.22.06.02 – Email : a.proust@proustsarl.fr

**Secrétaire général :** 1, route Nationale 45380 LA CHAPELLE ST MESMIN  
Tél : 02.38.22.01.04 – Email : liguemotocentre@orange.fr

**Trésorier :** HUME Laurence 97, rue Plaine d'Azenne 45370 CLERY ST ANDRE  
Mobile : 06.26.70.78.47 – Email : tresorerie-lmcvl@ligue-moto-centre.fr

**Délégué aux AG FFM :** LEROY Michel, Patrice DAUVOIS

**PRESIDENTS OU RESPONSABLES DES COMMISSIONS SPORTIVES :**

**Motocross :** LAVRAT Philippe 97, avenue de la République 18200 ST AMAND MONTROND  
Mobile : 07.67.96.97.41 – Email : philibert278@orange.fr

**Trial :** SOLA Jean-Yves 1, impasse des Gâtines 28130 SOULAIRES  
Mobile : 06.73.12.41.01 – Email : solatrial@gmail.com

**Enduro/Endurance :** GUENARD Jocelyn 2, rue Jacques Cartier 41100 ST OUEN  
Mobile : 06.64.74.88.45 – Email : jocelyn.guenard@gmail.com

**Vitesse :** MATUSZCZAK Christophe 50, rue Jean Baptiste Clément 18100 VIERZON  
Mobile : 06.30.04.36.55 – Email : matuszczak.christophe@wanadoo.fr

**Chronométrage :** MOINDRAULT Cécile 97, avenue de la République 18200 ST-AMAND-MONTROND Mobile :  
06.48.71.41.71 – Email : cecile.moindrault@orange.fr

**Technique :** NOWAK David 8 ter, boulevard de la République 45110 CHATEAUNEUF S/LOIRE  
Mobile : 07.87.10.78.50 – Email : david.nowak45@icloud.com

**Commissaires :** ROULEAU Séverine 14, rue de Souancé 28330 LES ETILLEUX  
Mobile : 06.03.11.56.83 – Email : rouleauseverine@gmail.com

**Formation Dir/Off :** GALLOU Christian 15, rue de Val de Loire - Montigny le Gannelon - 28220 CLOYES-LES-TROIS-RIVIERES  
Tél. : 06.15.81.59.97 – Email : c.gallou@sfr.fr

**Tribunal de Discipline & d'Arbitrage :** en cours

**CHER (18)****COMITE DEPARTEMENTAL DU CHER – D18 – L09**

Pdt et Cce : LIBERT Denis 10, rue Vincent Dethare – 18000 BOURGES

Tél. : 06.15.17.09.14 - Email : denislibert@yahoo.fr

**MOTO CLUB DU BERRY****LMR : L09 – Dépt. : D18 – N° Club : C0137**

Pdt : CONESA Delphine – 34 Chemin Des Maluettes – 18000 BOURGES

Tél : 0698076308 – Gsm : 0698076308 – Email : delphine.conesa@hotmail.com

Cce : Siège social – 24 Allée Napoleon 3 – 18000 BOURGES

Tél : 0698076308 – Email : delphine.conesa@hotmail.com

**CLUB MOTO VERTE DREVANT****LMR : L09 – Dépt. : D18 – N° Club : C0327**

Pdt et Cce : VALLADEAU William – 1 Place De La Liberté – 18200 DREVANT

Gsm : 0684019497 – Email : william.valladeau@hotmail.fr

**CLUB MECASPORT****LMR : L09 – Dépt. : D18 – N° Club : C1046**

Pdt : AUGIZEAU Michel – 238 Chemin De Villeneuve – 18000 BOURGES

Tél : 0627348077 – Email : michel.augizeau@gmail.com

Cce : Siège social – 13 Chemin Du Four-A-Chaux – 18000 BOURGES

Tél : 0627348077 – Email : mecasport.bourges@gmail.com

**MOTO CLUB DE SOLOGNE****LMR : L09 – Dépt. : D18 – N° Club : C1609**

Pdt : MILLET Frederic – Chemin De Roitin – 18330 NEUVY SUR BARANGEON

Tél : 0248518066 – Gsm : 0696066610 – Email : f.millet5@wanadoo.fr

Cce : Siège social – Chemin De Roitin – 18330 NEUVY-SUR-BARANGEON

Tél : 0698066610 – Email : moto.club.de.sologne@gmail.com

**MC FLEUR DE LYS****LMR : L09 – Dépt. : D18 – N° Club : C2931**

Pdt : GOVIGNON Morgan – 34 Rue Des Ormes – 18110 FUSSY

Tél : 0671764281 – Gsm : 0671764281 – Email : dreamofnothing@hotmail.fr

Cce : Siège social – 34 Rue Des Ormes – 18110 FUSSY

Tél : 0671764281 – Email : dreamofnothing@hotmail.fr

**BOURGES RACING TEAM****LMR : L09 – Dépt. : D18 – N° Club : C2974**

Pdt et Cce : LIBERT Denis – 2 Rue Du Pacage De La Font – 36310 CHAILLAC

Tél : 0615170914 – Gsm : 0615170914 – Email : denislibert@yahoo.fr

**BOISCHAUT MOTO CLUB****LMR : L09 – Dépt. : D18 – N° Club : C3411**

Pdt : PRECOP Alexandre – 1 Chemin Des Escargots – 18200 ORVAL

Tél : 0248969828 – Gsm : 0677127925 – Email : ap.motos@orange.fr

Cce : Siège social – 1 Chemin Des Escargots – 18200 ORVAL

Tél : 0248969828 – Gsm : 0248969828 – Email : ap.motos@orange.fr

**EURE ET LOIR (28)****COMITE DEPARTEMENTAL DE L'EURE ET LOIR – D28 – L09**

Pdt et Cce : GOUPIL Jean-Charles 11, rue de la Malorne 28120 ERMENONVILLE LA GRANDE

Tél. : 07.86.50.44.53 – Email : comitemotocyclistedep28@gmail.com

**TRIAL CLUB DE LA BEAUCE****LMR : L09 – Dépt. : D28 – N° Club : C0116**

Pdt et Cce : FOURNIER Louis – 1 Bis Rue Des Poteries – 28320 BAILLEAU ARMENONVILLE

Tél : 0642051244 – Gsm : 0642051244 – Email : louisfournier-trial@outlook.fr

**MOTO CLUB DE BERCHERES LES PIERRES****LMR : L09 – Dépt. : D28 – N° Club : C0132**

Pdt et Cce : GOUPIL Jean-Charles – 11 Rue De La Malorne – 28120 ERMENONVILLE LA GRANDE

Gsm : 0786504453 – Email : polo.333@hotmail.fr

**MOTO CLUB DE BROU****LMR : L09 – Dépt. : D28 – N° Club : C0180**

Pdt et Cce : COISPEAU Guillaume – 8 Rue De La Garenne – 28160 YEVRES

Tél : 0646493016 – Gsm : 0646493016 – Email : coispeau.couverture@sfr.fr

**MOTO CLUB DE DREUX****LMR : L09 – Dépt. : D28 – N° Club : C0326**

Pdt : BORDELOUP Cyrille – 3 Chemin De La Sentinelle – 28170 CHATEAUNEUF-EN-THYMERAI

Gsm : 0615844446 – Email : cyrille.bordeloup@orange.fr

Cce : Siège social – Terrain De Motocross – 127 Impasse Du Bois Chapet – Bilheux - Ecuble – 28170 TREM-

BLAY-LES-VILLAGES

Tél : 0616092898 – Email : mcdreux28@gmail.com

**MX GUILLEVILLE****LMR : L09 – Dépt. : D28 – N° Club : C1663**

Pdt : LEONCE Loic – 20 Bis Rue De La Chaumiere – 28700 FRANCOURVILLE

Tél : 0680372148 – Gsm : 0680372148 – Email : loicleonce200mx@gmail.com

Cce : Siège social – Route Du Puiset – 28310 GUILLEVILLE

Tél : 0680372148 – Email : teambikertt@orange.fr

**MOTO CLUB CLOYSIEN****LMR : L09 – Dépt. : D28 – N° Club : C2125**

Pdt et Cce : HALGRAIN Dany – 9 Rue Porte Roland – 28220 CLOYES-LES-TROIS-RIVIERES  
Tél : 0237984586 – Gsm : 0688602796 – Email : mc.cloysien.halgrain@orange.fr

**CLUB MOTOCYCLISTE DU PERCHE****LMR : L09 – Dépt. : D28 – N° Club : C2254**

Pdt et Cce : CHEVEREAU Michel – Hucheloup – 28330 LES ETILLEUX  
Tél : 0234710541 – Gsm : 0619740555 – Email : 28sp66@sfr.fr

**MAD MOTO CLUB DE CHARTAINVILLIERS****LMR : L09 – Dépt. : D28 – N° Club : C2329**

Pdt et Cce : BESSONNEAU Marguerite – 8 C Rue De La Mesangerie – 28410 BOUTIGNY PROUAIS  
Gsm : 0613326011 – Email : mc.chartainvilliers@gmail.com

**RACING TEAM 28****LMR : L09 – Dépt. : D28 – N° Club : C2403**

Pdt : MILLOCHAU Stephane – 2 Rue Des Bellangeres – 28630 LE COUDRAY  
Tél : 0762818936 – Gsm : 0762818936 – Email : racingteam28@gmail.com  
Cce : Siège social – 2 Rue Des Bellangeres – 28630 LE COUDRAY  
Tél : 0762818936 – Email : racingteam28@gmail.com

**MOTO ET VELO DE CROSS EN EURE ET LOIR****LMR : L09 – Dépt. : D28 – N° Club : C3316**

Pdt et Cce : RUI Pierre – 10 Rue De La Mare Aux Chats – 91640 VAUGRIGNEUSE  
Tél : 0164591872 – Gsm : 0614384608 – Email : leblockpass@gmail.com

**INDRE (36)****COMITÉ DÉPARTEMENTAL DE L'INDRE – D36 – L09**

Pdt : DEGOT Benjamin Maison des Sports 89, allée des Platanes 36000 CHATEAUROUX  
Tél : 06.50.68.36.06 – Email : degot.benjamin@live.fr

**MOTO CLUB ARGENTONNAIS****LMR : L09 – Dépt. : D36 – N° Club : C0060**

Pdt : BRACHET Patrice – 11 Rue – Appert Aubrey – 36170 SAINT-BENOIT-DU-SAULT  
Gsm : 0683239778 – Email : patricebrachet@orange.fr  
Cce : Siège social – 11 Rue Appert Aubrey – 36170 SAINT-BENOIT-DU-SAULT  
Tél : 0683239778 – Email : motoclubargentonnais1967@gmail.com

**MOTO CLUB CASTELROUSSIN****LMR : L09 – Dépt. : D36 – N° Club : C0212**

Pdt : MORIZOT Matthieu – 1 Chemin Du Verger – Le Chetif Coin – 36100 CONDE  
Tél : 0633006391 – Email : freeman.mat36@gmail.com  
Cce : Siège social – Les Tourneix – 36250 ST MAUR  
Tél : 0254223166 – Email : motoclubcastelroussin.36@gmail.com

**MOTO CLUB TRIAL LA CHATRE****LMR : L09 – Dépt. : D36 – N° Club : C1040**

Pdt : YVERNAULT Philippe – 52 Rue Des Doris – 85100 LES SABLES-D'OLONNE  
Tél : 0681914658 – Gsm : 0681914658 – Email : philippe.yvernault.ec@orange.fr  
Cce : Siège social – Moto Club Trial La Chatre – 16, Rue Des Rouettes – 36400 LA CHATRE  
Tél : 0681914658 – Email : p.yvernault.trial@wanadoo.fr

**RUN CAP SUD****LMR : L09 – Dépt. : D36 – N° Club : C2590**

Pdt : DEGOT Benjamin – 65 Avenue Georges Sand – 36200 ARGENTON-SUR-CREUSE  
Tél : 0650683606 – Gsm : 0650683606 – Email : degot.benjamin@live.fr  
Cce : Siège social – Bp 61 – 36200 ARGENTON SUR CREUSE  
Tél : 0681776636 – Email : info@runcapsud.fr

**SPORTWIN CLUB****LMR : L09 – Dépt. : D36 – N° Club : C2912**

Pdt et Cce : BOISBOURDIN Sebastien – 9 Route De Buzancais – 36110 LEVROUX  
Tél : 0662088373 – Gsm : 0662088373 – Email : sportwin.president@gmail.com

**INDRE ET LOIRE (37)****COMITÉ DÉPARTEMENTAL DE L'INDRE ET LOIRE – D37 – L09**

Pdt et Cce : COIQUIL Philippe Maison des Sports, rue de l'Aviation 37210 PARÇAY-MESLAY  
Tél. : 06.14.50.05.80 – Email : pcoiquil@yahoo.fr

**MOTO CLUB HUISMES****LMR : L09 – Dépt. : D37 – N° Club : C0441**

Pdt et Cce : COIQUIL Philippe – 8 Rue De La Bouziniere – 37420 HUISMES  
Tél : 0247954439 – Gsm : 0614500580 – Email : pcoiquil@yahoo.fr

**MOTO CLUB DE TOURAINE****LMR : L09 – Dépt. : D37 – N° Club : C0915**

Pdt : MERCIER Gilles – 31 Avenue De Pierruche – 37600 PERRUSSON  
Tél : 0247592656 – Gsm : 0685261752 – Email : gillesmercierxs@orange.fr  
Cce : Siège social – 1 Boulevard De Latre De Tassigny – 37000 TOURS  
Tél : 0685261752 – Email : motoclubdetouraine@gmail.com

**AMICALE MOTOCYCLISTE DE CHINON****LMR : L09 – Dépt. : D37 – N° Club : C1382**

Pdt et Cce : RICHER Dominique – 16 Impasse Chateau D Eau – 37500 CHINON  
Tél : 0247586451 – Gsm : 0687273060 – Email : richier.garage@wanadoo.fr

**AMICALE MOTO MONTLOUISIENNE****LMR : L09 – Dépt. : D37 – N° Club : C1595**

Pdt : BOISGIRARD Gael – 6 Bis Rue Des Bouvinières – 37270 MONTLOUIS SUR LOIRE

Tél : 0247507551 – Gsm : 0688084234 – Email : gael.boisgirard@gmail.com

Cce : Siège social – Mairie – 6 Place Francois Mitterrand – Mairie De Montlouis-Sur-Loire – 37270 MONTLOUIS-SUR-LOIRE

Tél : 0688084234 – Email : secretaire.amm@gmail.com

**MC37****LMR : L09 – Dépt. : D37 – N° Club : C2011**

Pdt : MOUSSU Thomas – 87 Rue Rabelais 87 Rue Rabelais – 37130 LANGEAIS

Tél : 0683582100 – Gsm : 0683582100 – Email : tomzd411@gmail.com

Cce : Siège social – 3 Allée Des Artisans – 37300 JOUE LES TOURS - Tél : 0630922650 – Email : mcm37@free.fr

**TRIAL CLUB FRANCUEIL****LMR : L09 – Dépt. : D37 – N° Club : C3026**

Pdt et Cce : TOYER Gilles – 3 Rue De St Martin Le Beau – 37270 ATHEE SUR CHER

Tél : 0671145560 – Gsm : 0671145560 – Email : gillestoyer@yahoo.fr

**ENDURO CLUB DES PYRAMIDES****LMR : L09 – Dépt. : D37 – N° Club : C3317**

Pdt et Cce : GUNY-MOREL Paul – 13 Chemin Du Coteau – Les Sables – 37600 SAINT- HIPPOLYTE

Tél : 0768864532 – Gsm : 0768864532 – Email : monsterpaulo@outlook.fr

**LE MAILLON****LMR : L09 – Dépt. : D37 – N° Club : C3660**

Pdt : EVEILLARD Pascal – 149 Bis Boulevard De Chinon – 37300 JOUE-LES-TOURS

Tél : 068894167 – Gsm : 0688941647 – Email : peveillard@orange.fr

Cce : Siège social – 149 Bis Boulevard De Chinon – 37300 JOUE-LES-TOURS Email : peveillard@orange.fr

**ENVIE2ROULER LE CLUB****LMR : L09 – Dépt. : D37 – N° Club : C3663**

Pdt : DELETANG Evi – Team Deletang – 365 Rue Georges Melies – 41350 SAINT-GERVAIS-LA- FORET

Tél : 0685091637 – Gsm : 0685091637 – Email : jmd.ffmpeg@gmail.com

Cce : Siège social – 365 Rue Georges Melies – 41350 SAINT-GERVAIS-LA-FORET

Tél : 0685091637 – Gsm : 0247491106 – Email : jmd.ffmpeg@gmail.com

**MX PASSION DESCARTES****LMR : L09 – Dépt. : D37 – N° Club : C3742**

Pdt et Cce : BELLARD Jonathan – 6 Avenue Du Mal De Lattre De Tassigny – 37160 DESCARTES

Tél : 0683941199 – Email : jbellard@outlook.com

**LOIR ET CHER (41)****COMITÉ DÉPARTEMENTAL DU LOIR ET CHER – D41 – L09**

Pdt et Cce : GUENARD Jocelyn Mairie de Sassay, 7 route de Contres 41700 SASSAY

Mobile : 06.64.74.88.45 – Email : jocelyn.guenard@gmail.com

**MOTO CLUB MESLAND HERBAULT****LMR : L09 – Dépt. : D41 – N° Club : C0572**

Pdt : GODEAU Benjamin – 44 Route De Villesavoie – 41150 VALLOIRE-SUR-CISSE

Tél : 0624062269 – Gsm : 0624062269 – Email : benjamin.godeau311@gmail.com

Cce : Siège social – Place Mairie De Herbault – Place De L Hotel De Ville – 41190 HERBAULT

Tél : 0624062269 – Email : motocross.mesland.herbault@gmail.com

**MOTO CLUB DE LA RUCHE NOUANAISE****LMR : L09 – Dépt. : D41 – N° Club : C0788**

Pdt : MEGRET Mathis – 58 Rue Cecile Boucher – 41600 LAMOTTE-BEUVRON

Tél : 0254830954 – Gsm : 0633719099 – Email : mathis.megret@orange.fr

Cce : Siège social – 58 Rue Cecile Boucher – 41600 LAMOTTE BEUVRON

Tél : 0633719099 – Email : mclaruchenouanaise@gmail.com

**C.T.T. DU VENDEMOIS****LMR : L09 – Dépt. : D41 – N° Club : C2380**

Pdt : POITOU Josselyn – 28 Route Du Chateau D'eau – Les Godinieres – 41170 SARGE-SUR- BRAYE

Tél : 0254807060 – Gsm : 0646696050 – Email : jossalex41@hotmail.fr

Cce : Siège social – 36 Rue Georges Carre – 41100 SAINT-OUEN

Tél : 0646696050 – Email : jossalex41@hotmail.fr

**MOTO CLUB SASSAY****LMR : L09 – Dépt. : D41 – N° Club : C2467**

Pdt et Cce : PASTORELLI Patrice – Mairie De Sassay – 7 Route Routes De Contres – 41700 SASSAY

Tél : 0681416231 – Gsm : 0681416231 – Email : pasto1971@gmail.com

**CCM CO L'ASSO GS-FR****LMR : L09 – Dépt. : D41 – N° Club : C2985**

Pdt : BERTHELOT Wilfrid – 5 – La Grande Bonneville – 27250 RUGLES

Gsm : 0630521986 – Email : wberthelot2002@yahoo.fr

Cce : LACAILLE Christophe – 14 Malignas – 41100 CRUCHERAY

Gsm : 0615186198 – Email : christophe.lacaille@gadzarts.org

**MOTO QUAD 41****LMR : L09 – Dépt. : D41 – N° Club : C3167**

Pdt et Cce : GRISEAU Adrien – 14 Rue De La Tonnelle – 41350 HUISSEAU-SUR-COSSON

Tél : 0648284870 – Email : adriengriseau@gmail.com

**MOTO SPORT COUTURE****LMR : L09 – Dépt. : D41 – N° Club : C3168**

Pdt et Cce : LEROUX Jerome – 69 Bis Rue Des Caves – 72340 LA CHARTRE SUR LE LOIR

Tél : 0243441594 – Gsm : 0682864641 – Email : cct.valdebraye@wanadoo.fr

**GP BIKE 41****LMR : L09 – Dépt. : D41 – N° Club : C3816**

Pdt : NEMAUSAT Pierre – 48 Rue Du Tronchot – 37110 NEUVILLE-SUR-BRENNE

Tél : 0676331282 – Gsm : 0676331282 – Email : nemausat@gmail.com

Cce : Siège social – Chez Gp Kart Concept – La Fosse Aux Boeufs – 41190 LANDES-LE-GAULOIS

Tél : 0254507195 – Gsm : 0254507195 – Email : gpbike41@outlook.com

**LOIRET (45)****COMITÉ DEPARTEMENTAL DU LOIRET – D45 – L09**

Pdt et Cce : DION Denis 1, allée du Rû d'Oison 45600 SULLY SUR LOIRE

Tél : 02.38.36.51.73 – Mob. : 06.48.00.89.43 – Email : mcstaignan@wanadoo.fr

**MOTO CLUB DE DONNERY****LMR : L09 – Dépt. : D45 – N° Club : C0319**

Pdt : HUET Philippe – 33 Rue Du Pont Aux Moines – 45450 DONNERY

Tél : 0238595703 – Gsm : 0786461510 – Email : huet.ph@icloud.com

Cce : Siège social – 33 Rue Du Pont Aux Moines – 45450 DONNERY

Tél : 0786461510 – Email : huet.ph@icloud.com

**MOTO CLUB DE GIEN****LMR : L09 – Dépt. : D45 – N° Club : C0391**

Pdt et Cce : BERTIN Marlene – 254 Route De Sully – 45600 GUILLY

Tél : 0663824596 – Gsm : 0663824596 – Email : mabertin45@yahoo.fr

**MOTOR CLUB DU MONTARGOIS****LMR : L09 – Dépt. : D45 – N° Club : C0588**

Pdt : ROBLIN Kim – 58 Rue Courtil Cabot – 45700 VILLEMANDEUR

Tél : 0771786377 – Email : kimkimroblin@gmail.com

Cce : Siège social – 31 Rue Andre Gide – 45120 CHALETTE SUR LOING

Tél : 0771786377 – Email : mcdmontargois.secretariat@gmail.com

**A.M.C ORLEANAIS****LMR : L09 – Dépt. : D45 – N° Club : C0667**

Pdt et Cce : MOINEAU Michael – 3860 Route De Donnery – 45470 TRAINOU

Gsm : 0642900206 – Email : michael22022@hotmail.com

**MOTO CLUB SAINT AIGNAN LE JAILLARD****LMR : L09 – Dépt. : D45 – N° Club : C0793**

Pdt : DION Denis – 1 Allée Du Ru D Oison – 45600 SULLY SUR LOIRE

Tél : 0238365173 – Gsm : 0648008943 – Email : mcstaignan@wanadoo.fr

Cce : Siège social – 1 Allée Du Ru D Oison – 45600 SULLY SUR LOIRE

Tél : 0238365173 – Email : mcstaignan@wanadoo.fr

**CLUB TRITON FRANCE****LMR : L09 – Dépt. : D45 – N° Club : C1839**

Pdt et Cce : CHARDIN Andre – 10 Rue Des Vignes – 91410 ROINVILLE

Gsm : 0674431728 – Email : dd.chardin59@gmail.com

**MOTO CLUB SAINT ANDRE****LMR : L09 – Dépt. : D45 – N° Club : C2139**

Pdt : HUME Laurence – 97 Rue Plaine D Azenne – 45370 CLERY ST ANDRE

Tél : 0626707847 – Email : lauhume45@gmail.com

Cce : Siège social – 97 Rue Plaine D Azenne – 45370 CLERY ST ANDRE

Tél : 0626707847 – Email : motoclubsauintandre@gmail.com

**MECATLAND****LMR : L09 – Dépt. : D45 – N° Club : C2188**

Pdt et Cce : JOSEPH Bernard – 12 Rue Des Hauts – 45380 LA CHAPELLE ST MESMIN

Tél : 0648377965 – Gsm : 0648377965 – Email : yoyomostro@hotmail.fr

**ASSOCIATION QUAD'9****LMR : L09 – Dépt. : D45 – N° Club : C2438**

Pdt : HAUTEFEUILLE Marc – 16 Rue Jean De La Taille – 45300 BONDAROY

Tél : 0238302676 – Gsm : 0607392081 – Email : odile.hautefeuille@wanadoo.fr

Cce : Siège social – 16 Rue Jean De La Taille – 45300 BONDAROY

Tél : 0607392081 – Email : hautefeuillemarc1@gmail.com

**ASS. SPORTS ELEC DAMPIERRE****LMR : L09 – Dépt. : D45 – N° Club : C2468**

Pdt : BRUERE Christian – 520 Chemin Des Broses – 45570 OUZOUEUR SUR LOIRE

Tél : 0238350818 – Gsm : 0613222008 – Email : christian.bruere@outlook.fr

Cce : WATERSCHOOT Willy – 43 Allée Des Chevreuils – 45290 BOISMORAND

Tél : 0238318792 – Email : willyfree917@msn.com

**A.M.M.B - ECOLE DE PILOTAGE****LMR : L09 – Dépt. : D45 – N° Club : C2841**

Pdt et Cce : BURAUULT Pierre – 1628 Rue Plaine D Azenne – 45370 CLERY ST ANDRE

Tél : 0681873219 – Gsm : 0681873219 – Email : morgan.burault@wanadoo.fr

**TEAM BLAT'S ORGANISATION****LMR : L09 – Dépt. : D45 – N° Club : C2884**

Pdt : BLATEAU Didier – 114 Lieu Dit Olivet – 45130 MEUNG SUR LOIRE

Gsm : 0607132529 – Email : contact@team-blats.org

Cce : Siège social – 114 – Olivet – 45130 MEUNG SUR LOIRE

Tél : 0607132529 – Email : contact@team-blats.org



**MOTO CLUB DE COULLONS****LMR : L09 – Dépt. : D45 – N° Club : C3025**

Pdt : CHENUET Thierry – 6 Place Des Chataigniers – 45720 COULLONS

Gsm : 0676875666 – Email : thierry-chenuet@wanadoo.fr

Cce : Siège social – Chenuet – 6 Place Des Chataigniers – 45720 COULLONS

Tél : 0676875666 – Email : thierry-chenuet@wanadoo.fr

**MOTO VERTE CHATEAURENARD****LMR : L09 – Dépt. : D45 – N° Club : C3243**

Pdt : PASDELOUP Fabien – 22 Rue De Chateau Renard – 45220 CHUELLES

Tél : 0629365057 – Gsm : 0629365057 – Email : f.pasdeloup@sauvegrain-paysage.fr

Cce : Siège social – 459 Rue Du Stade – 45200 PAUCOURT

Tél : 0629365057 – Email : f.pasdeloup@sauvegrain-paysage.fr

**MOTORCYCLE ORGANISATION 45****LMR : L09 – Dépt. : D45 – N° Club : C3436**

Pdt : SOUDY David – 22 Rue De Montgammier – 45520 CHEVILLY

Tél : 0238521415 – Gsm : 0616112997 – Email : ty.soud45@gmail.com

Cce : Siège social – 22 Rue De Montgammier – 45520 CHEVILLY

Tél : 0616112997 – Gsm : 0613205085 – Email : motorcycle-organisation-45@hotmail.com

**MOTO-CLUB ASCHERES****LMR : L09 – Dépt. : D45 – N° Club : C3641**

Pdt : DAUVOIS Patrice – 57 Rue De Voisinas – 45130 SAINT-AY

Tél : 0638645473 – Gsm : 0638645473 – Email : patrice.dauvois@orange.fr

Cce : Siège social – Mc Ascheres – 31 Grande Rue – 45170 ASCHERES-LE-MARCHE

Tél : 0638645473 – Gsm : 0638645473 – Email : mcascheres@gmail.com

**MX CHENOU****LMR : L09 – Dépt. : D45 – N° Club : C3642**

Pdt et Cce : CLAIN Franck – 162 Hameau De Mezinville – 77570 CHATEAU LANDON

Gsm : 0649622253 – Email : francservices77@orange.fr

**ASSOCIATION SPORTIVE MOTO ORLEANS****LMR : L09 – Dépt. : D45 – N° Club : C3772**

Pdt : SIMON Jennifer – 2 Chemin Des Boeufs – 45460 LES BORDES

Gsm : 0664541484 – Email : simon-jennifer@live.fr

Cce : Siège social – 9 Route Du Vieux Chemin – 45730 SAINT-BENOIT-SUR-LOIRE

Tél : 0664541484 – Gsm : 0664541484 – Email : jennifer.simon9399@gmail.com

## LIGUE DE CORSE

**Code FFM N° 23**

**Correspondance :** Chez M. PADOVANI JEAN-MATHIEU  
 24 Hameau Lieu dit MATONE POGGIALA – 20136 BOCOGNANO  
 Mobile : 06.87.04.79.43 - email : jean\_mathieupadovani@yahoo.fr

**Président :** Jean-Mathieu PADOVANI - 24 Hameau Lieu-dit MATONE POGGIALA  
 20136 BOCOGNANO. Mobile : 06.87.04.79.43 - email : jean\_mathieupadovani@yahoo.fr

**1er Vice-Président :** Charles BULTEZ – Vigna Maggiore - 20113 OLMETO  
 Mobile : 06.17.29.57.22 – email : charles.bultez@pm.me

**Secrétaire Générale :** Dominique PADOVANI -24 Hameau de Poggiola Lieu dit Matone 20136 BOCOGNANO  
 Mobile : 06.20.58.53.63 - email : dume\_padovani@yahoo.fr

**Trésorier :** Thierry GALEAZZI – BAT A1 Résidence Casalan Pont de la Gare 20250 CORTE  
 Mobile : 06.19.56.15.20 - email : mccortenis@orange.fr

**PRESIDENTS OU RESPONSABLES DES COMMISSIONS :**

**Motocross :** Thierry GALEAZZI - BAT A1 Résidence Casalan Pont de la Gare 20250 CORTE  
 Mobile : 06.19.56.15.20 - email : mccortenis@orange.fr

**Enduro Rallyes TT :** Charles BULTEZ – Vigna Maggiore - 20113 OLMETO  
 Mobile : 06.17.29.57.22 - email : charlesbultez@yahoo.fr

**Vitesse Courses sur route :** Dominique PADOVANI -24 Hameau de Poggiola Lieu dit Matone 20136 BOCOGNANO. Mobile : 06.20.58.53.63 - email : dume\_padovani@yahoo.fr

**Féminine :** Caroline SANTELLI - 46 Lotissement Santa Catalina, Impasse des Magnolias - 20290 BORGIO  
 Mobile : 07.78.63.65.00 - email : carolinesantelli@hotmail.com

**Educatif :** Julien DUSSOLLIER – Lieu dit U CANTONE 20290 PRUNELLI DI CASACONI  
 Mobile : 06.28.74.46.41 - email : jd810@hotmail.fr

**Chronométrage :** Fabrice GUICHARD - CAMPING HOME DETENTE-ROUTE DE CARBUCCIA – 20133 CARBUCCIA  
 Mobile : 06.46.73.27.21 - email : guichard.fabrice31@gmail.com

**Technique :** Jean Noel GANDOLFO - Cardichiosa Route de Sagone - 20167 ALATA  
 Tel : 04.95.22.85.99 - Mobile : 06.15.67.45.38 - email : jeannoel.gandolfo@sfr.fr

## ***CORSE (201)***

### **COMITE DEPARTEMENTAL DE LA CORSE – D20 – L23**

En sommeil.

#### **VERO MOTO CLUB CORSE**

**LMR : L23 – Dépt. : D20 – N° Club : C1065**

Pdt : ARMANI Henry – Chemin Du Ranucchiato – Bp 5463 – 20000 AJACCIO

Tél : 0627112412 – Gsm : 0620343431 – Email : transter@wanadoo.fr

Cce : Siège social – Bp 5463 – Chemin Du Ranucchiato – 20090 AJACCIO

Tél : 0627112412 – Email : transter@wanadoo.fr

#### **MOTO CLUB CORTENAIS**

**LMR : L23 – Dépt. : D20 – N° Club : C1080**

Pdt : GALEAZZI Thierry – Bat A1 Residence Casalan – Pont De La Gare – 20250 CORTE

Tél : 0619561520 – Gsm : 0619561520 – Email : mccortenaïs@orange.fr

Cce : Siège social – Mr Galeazzi Thierry – Bat A1 Residence Casalan – Pont De La Gare – 20250 CORTE

Tél : 0619561520 – Email : mccortenaïs@orange.fr

#### **MOTO CLUB VALINCO**

**LMR : L23 – Dépt. : D20 – N° Club : C1545**

Pdt et Cce : BARTOLI Charles – Vigna Maggiore – 20113 OLMETO

Tél : 0495266365 – Gsm : 0620981037 – Email : motoclubvalinco@gmail.com

#### **MOTO CLUB DE L'EXTREME SUD**

**LMR : L23 – Dépt. : D20 – N° Club : C2227**

Pdt : TICHADOU Jean-Paul – Hotel Lemistral – 20137 PORTO VECCHIO

Tél : 0495700853 – Gsm : 0673840477 – Email : Motoclubextremesud@gmail.com

Cce : Siège social – Le Mistral – 5 Rue Toussaint Culioli – 20137 PORTO VECCHIO

Tél : 0614567117 – Email : Motoclubextremesud@gmail.com

#### **RACING MOTO CLUB CORSICA**

**LMR : L23 – Dépt. : D20 – N° Club : C2309**

Pdt et Cce : PERALDI Laurent – 3 Allée La Confinia Fango 3 – Mezzavia – 20167 AJACCIO

Gsm : 0687733885 – Email : l.peraldi@wanadoo.fr

#### **MC JMP RACING**

**LMR : L23 – Dépt. : D20 – N° Club : C2723**

Pdt : PADOVANI Jean-Mathieu – Hameau De Poggiala – Lieu Dit Matone – 20136 BOCOGNANO

Tél : 0687047943 – Gsm : 0687047943 – Email : jean\_mathieupadovani@yahoo.fr

Cce : Siège social – Quartier Hameau De Poggiala – Lieu Dit Matone – 20136 BOCOGNANO

Tél : 0687047943 – Email : jean\_mathieupadovani@yahoo.fr

#### **MOTO CLUB DI U LEVENTE**

**LMR : L23 – Dépt. : D20 – N° Club : C3001**

Pdt et Cce : MURATI Olivier – Croce – 20232 OLETTA

Tél : 0495388645 – Gsm : 0610346462 – Email : mclevente@gmail.com

#### **SUPERMOTO CORSICA**

**LMR : L23 – Dépt. : D20 – N° Club : C3304**

Pdt : VINCENSINI Thierry – 232 Lotissement Bevinco – 20620 BIGUGLIA

Tél : 0611465690 – Email : thierry.vincensini@hotmail.fr

Cce : Siège social – 232 Lotissement U Bevinco – 20620 BIGUGLIA

Tél : 0611465690 – Email : thierry.vincensini@hotmail.fr

#### **CORSICA MOTO CLUB**

**LMR : L23 – Dépt. : D20 – N° Club : C3457**

Pdt : SANTELLI Caroline – 46 Lotissement Santa Catalina – Impasse Des Magnolias – 20290 BORGIO

Tél : 0778636500 – Gsm : 0778636500 – Email : carolinesantelli@hotmail.com

Cce : Siège social – Villa Tavullia – 46 Lotissement Santa Catalina – Impasse Des Magnolias – 20290 BORGIO

Tél : 0778636500 – Gsm : 0778636500 – Email : corsicamoto@hotmail.com

#### **MOTO CLUB MX2 SORRU**

**LMR : L23 – Dépt. : D20 – N° Club : C3549**

Pdt : CANTONI Joseph – Route De Calvi Zi Cara – Lot. Pao – 20167 AJACCIO

Tél : 0495231620 – Gsm : 0611540050 – Email : savcantoni@orange.fr

Cce : Siège social – Route De Calvi – Zi Cara Lotissement Pao – 20167 AJACCIO

Tél : 0611540050 – Gsm : 0611540050 – Email : mx2.sorru@gmail.com

#### **ASSOCIATION P.FACTORY COMPETITION**

**LMR : L23 – Dépt. : D20 – N° Club : C3754**

Pdt et Cce : PISANO Blanche – Les Collines De Lava – 434 Rue Di Pughjali – 20167 APPIETTO

Tél : 0616298965 – Email : bmp20167@hotmail.fr

#### **CASINCA MOTOR SPORT**

**LMR : L23 – Dépt. : D20 – N° Club : C3777**

Pdt : CHERICI Emmanuel – Route De Pinarello – 20213 SORBO-OCAGNANO

Tél : 0686877950 – Gsm : 0686877950 – Email : associationcms2b@gmail.com

Cce : Siège social – Route De Pinarello – 20213 SORBO-OCAGNANO

Tél : 0686877950 – Gsm : 0686877950 – Email : associationcms2b@gmail.com



# LIGUE DU GRAND EST

Code FFM N°33

Ardennes (08) - Aube (10) - Marne (51) - Haute Marne (52) - Meurthe et Moselle (54)

Meuse (55) - Moselle (57) - Bas Rhin (67) - Haut Rhin (68) - Vosges (88)

Siège Social : Maison Régionale des Sports - 13 rue Jean Moulin - 54510 TOMBLAINE

Tél : 03.83.18.87.68 - Email : [contact@liguemotograndest.fr](mailto:contact@liguemotograndest.fr)Site Web : <http://www.ligemoto.fr>

Correspondance : Au siège social

Président : POMMIER Thierry - 12 rue de la Chênaie - 57370 ST JEAN KOURTZERODE

Tél. : 06.86.96.13.22 - Email : [atpommier@gmail.com](mailto:atpommier@gmail.com)

Secrétaire générale : RESCHKO-JACQUOT Pascale - 17 A rue de la Chapelle - 67130 SCHWARTZBACH

Tél : 06.30.33.92.78 - Email : [p.jacquot@motoball.fr](mailto:p.jacquot@motoball.fr)

Délégués aux AG FFM :

CASSIN Jérôme - 57 Chemin du Granit - 55130 ABAINVILLE

Tél : 06.81.93.75.13 - Email : [cassin.jerome2@wanadoo.fr](mailto:cassin.jerome2@wanadoo.fr)

RESCHKO JACQUOT Pascale - 17 a rue de la Chapelle - 67130 SCHWARTZBACH

Tél : 06.30.33.92.78 - Email : [p.jacquot@motoball.fr](mailto:p.jacquot@motoball.fr)

## PRESIDENTS OU RESPONSABLES DES COMMISSIONS SPORTIVES :

Motocross : COSTITCH Michel - Senonchamps 176 - 6600 BASTOGNE (Belgique)

Tél : 06.73.61.70.23 - Email : [michelcostitch@yahoo.fr](mailto:michelcostitch@yahoo.fr)

Enduro -Endurance TT : HOUGNON Philippe - 74 bis rue de Landremont - 54380 BEZAUMONT

Tél : 06.16.92.56.96 - Email : [philippehougnon@orange.fr](mailto:philippehougnon@orange.fr)

Trial : POIROT Joël - 22 D route du Droit - 88250 LA BRESSE

Mobile : 07.45.07.71.26 - Email : [joelpoirot.moto@gmail.com](mailto:joelpoirot.moto@gmail.com)

Moto ball : RESCHKO JACQUOT Pascale - 17 A rue de la Chapelle - 67130 SCHWARTZBACH

Mobile : 06.30.33.92.78 - Email : [p.jacquot@motoball.fr](mailto:p.jacquot@motoball.fr)

Tourisme : DILLET Rémi - 5 rue du Bordelais - 51190 AVIZE

Tél : 06.10.29.06.35 - Email : [remi.dillet@wanadoo.fr](mailto:remi.dillet@wanadoo.fr)

## Présidents des collèges

Quad : COLLOT Thierry - 38 route de Saint Mihiel - 55260 CHAUMONT SUR AIRE

Tél. : 06.80.42.23.74 - Email : [thierry.c2@orange.fr](mailto:thierry.c2@orange.fr)

Formation Dir/Off : SOT Michel - 5 Grande Rue - 10440 TORVILLIERS

Mobile : 06.11.42.82.60 - Email : [michel.sot@sfr.fr](mailto:michel.sot@sfr.fr)

Collège éducatif : KAUDERER Pascal 6 rue Kléber - 68390 SAUSHEIM

Tél : 06.89.11.10.54 - Email : [pascal.kauderer@gmail.com](mailto:pascal.kauderer@gmail.com)

Collège chronométrage : DOLLAT Véronique - 6 rue Jules Ferry - 54390 FROUARD

Mobile : 06.30.75.64.35 - Email : [vero.dollat@orange.fr](mailto:vero.dollat@orange.fr)

Collège Technique : Contacter le siège de la ligue du Grand Est

TRDA : RESCHKO JACQUOT Pascale - 17 A rue de la chapelle - 67130 SCHWARTZBACH

Mobile : 06.30.33.92.78 - Email : [p.jacquot@motoball.fr](mailto:p.jacquot@motoball.fr)

## **ARDENNES (08)**

### **COMITE DEPARTEMENTAL DES ARDENNES - D08 - L33**

Pdt et Cce : DARDENNES Bruno - 3 rue du rouilly - 08230 TAILLETTE

Tél. : 06.76.02.47.67 - Email : [ardenne.plombieriechauffage@orange.fr](mailto:ardenne.plombieriechauffage@orange.fr)

### **MC CHARLEVILLE MEZIERES EN ARDENNES**

LMR : L33 - Dépt. : D08 - N° Club : C0056

Pdt et Cce : DEREGARD Gerald - 1 Lotissement Le Bourguignon - 08450 CHEMERY SUR BAR

Tél : 0677883904 - Gsm : 0689566267 - Email : [mccma@orange.fr](mailto:mccma@orange.fr)

### **CLUB MOTO PLATEAU DE ROCROI**

LMR : L33 - Dépt. : D08 - N° Club : C0710

Pdt et Cce : LECOESTER Stephane - 32 Rue De La 6Eme Dic - 08240 SOMMAUTHE

Tél : 0674846519 - Gsm : 0674846519 - Email : [stephane.lecoester@orange.fr](mailto:stephane.lecoester@orange.fr)

### **ARDEN MOTO PASSION**

LMR : L33 - Dépt. : D08 - N° Club : C1857

Pdt : DARDARD Francis - 11 Rue De Day - 08130 NEUVILLE DAY

Tél : 0757507449 - Email : [arden.moto.passion@hotmail.fr](mailto:arden.moto.passion@hotmail.fr)

Cce : Siège social - 11 Rue De Day - 08130 NEUVILLE-DAY

Tél : 0757507449 - Email : [arden.moto.passion@hotmail.fr](mailto:arden.moto.passion@hotmail.fr)

### **MOTO CLUB DU PAVILLON**

LMR : L33 - Dépt. : D08 - N° Club : C2030

Pdt et Cce : DETOUCHE Denis - 87 Bis Rue Des Noues - 08380 LA NEUVILLE AUX JOUTES

Tél : 0675638682 - Gsm : 0675638682 - Email : [pinpin0802@gmail.com](mailto:pinpin0802@gmail.com)

### **AMICALE MOTOCROSS DE SOMMAUTHE**

LMR : L33 - Dépt. : D08 - N° Club : C2216

Pdt et Cce : DELANDHUY Jean-Noël - 46 Rue De La 6Eme Dic - 08240 SOMMAUTHE

Tél : 0324300610 - Gsm : 0681940868 - Email : [jean-noeldelandhuy@orange.fr](mailto:jean-noeldelandhuy@orange.fr)

**MC TAILLETTE****LMR : L33 – Dépt. : D08 – N° Club : C3188**

Pdt : DARDENNES Bruno – 3 Rue Du Rouilly – 08230 TAILLETTE

Tél : 0324541157 – Gsm : 0676024767 – Email : ardennes.plomberiechauffage@orange.fr

Cce : – 7 Chemin Chapats – La Couronne – 13500 MARTIGUES Gsm : 0676763759 – Email : romain.tribaut@hotmail.fr

**LES FRANCS MOTARDS RETHELOIS****LMR : L33 – Dépt. : D08 – N° Club : C3351**

Pdt : BOURGERIE Christian – 107 Rue Pierre Curie – 08300 AMAGNE

Tél : 0684957460 – Gsm : 0684957460 – Email : fmrrethel@gmail.com

Cce : Siège social – Quai Gaignot – 08300 RETHEL

Tél : 0684957460 – Gsm : 0684957460 – Email : fmrrethel@gmail.com

**AUBE (10)****COMITE DEPARTEMENTAL DE L'AUBE – D10 – L33**

Pdt et Cce : DANIEL Ludovic – 1 rue de l'épinette – 51330 EPENSE

Tél : 06.75.17.63.63 – Email : ludodan495@gmail.com

**SPORTING UNION MOTO DE L'AUBE TROYES****LMR : L33 – Dépt. : D10 – N° Club : C0074**

Pdt et Cce : GEORGE Yvan – 31 Rue Aux Moines – 10000 TROYES

Tél : 0609938787 – Gsm : 0609938787 – Email : george.yvan@gmail.com

**UNION MOTOCYCLISTE DE L'AUBE****LMR : L33 – Dépt. : D10 – N° Club : C0075**

Pdt et Cce : SOT Michel – 5 Grande Rue – 10440 TORVILLIERS

Tél : 0325799168 – Gsm : 0611428260 – Email : m.sot@orange.fr

**MOTO CLUB CHAMPIGNOLAIS****LMR : L33 – Dépt. : D10 – N° Club : C0231**

Pdt et Cce : PIELTIN Fabrice – 36 Rue De Mondeville – 10200 CHAMPIGNOL LEZ MONDEVILLE

Tél : 0325277652 – Gsm : 0660035230 – Email : fabrice.pieltin@orange.fr

**MOTO CLUB RICEYS ET ENVIRONS****LMR : L33 – Dépt. : D10 – N° Club : C0768**

Pdt : LAMOUREUX Emilien – 4Bis Rue Du Sénateur Lesache – 10340 LES RICEYS

Tél : 0325293932 – Gsm : 0685427458 – Email : emilien.lamoureux@hotmail.fr

Cce : Siège social – Mairie Des Riceys – 35 Rue Du General De Gaulle – 10340 LES RICEYS

Tél : 0632236515 – Email : mriceys@gmail.com

**MOTO CLUB MAILLY LE CAMP****LMR : L33 – Dépt. : D10 – N° Club : C1199**

Pdt : CHAPLAIN Maxime – 3A Place Du Centre – 10230 MAILLY LE CAMP

Tél : 0648456866 – Email : max10230@orange.fr

Cce : Siège social – 40B – Rue General De Gaulle – 40B Rue General De Gaulle – 10230 MAILLY LE CAMP

Tél : 0648456866 – Email : motoclub-mailly@orange.fr

**MOTO CLUB GYE CHAMPAGNE****LMR : L33 – Dépt. : D10 – N° Club : C1859**

Pdt et Cce : GAASCH Patrick – 6 Rue Du Premier Fevrier 1814 – 10500 LA ROTHIERE

Tél : 0624163834 – Gsm : 0624163834 – Email : gaasch.p@orange.fr

**MARIGNY MOTO CLUB****LMR : L33 – Dépt. : D10 – N° Club : C2357**

Pdt : HAXAIRE Alexis – 7 Bis Avenue St Louis – 10280 ST MESMIN

Tél : 0351480211 – Gsm : 0613027461 – Email : alexis.haxaire@wepa.eu

Cce : Siège social – Chez M. Effigenir Mathieu – 5 Rue Gambetta – 10350 MARIGNY-LE-CHATEL

Tél : 0613027461 – Email : alexis.haxaire@wepa.eu

**ASS. SPORTIVE DU DOMAINE DE FOOLZ****LMR : L33 – Dépt. : D10 – N° Club : C2523**

Pdt : CHEURLIN Antoine – 25 Rue Du Moulin – 10250 NEUVILLE-SUR-SEINE

Tél : 0645761980 – Gsm : 0645761980 – Email : tinou132@gmail.com

Cce : CHEURLIN Nicolas – 24 Rue Jean Moulin – 10260 VIREY SOUS BAR

Tél : 0647358562 – Email : n.cheurlin10@orange.fr

**MOTO CLUB DES 3 COMMUNES****LMR : L33 – Dépt. : D10 – N° Club : C2981**

Pdt et Cce : DUJANCOURT Ludovic – 4 Rue D'arcis – 10240 CHAUDREY

Tél : 0650442233 – Email : mc3c10@gmail.com

**ESSOYES TT****LMR : L33 – Dépt. : D10 – N° Club : C3465**

Pdt : BLANCHET Laura – 76 Bis Grande Rue – 10110 CELLES SUR OURCE

Tél : 0674118768 – Gsm : 0674118768 – Email : blanchet.laura02@gmail.com

Cce : Siège social – 7 Place De La Mairie – 10360 ESSOYES

Tél : 0674118768 – Email : essoyestt10@gmail.com

**MX VAL DE SEINE****LMR : L33 – Dépt. : D10 – N° Club : C3531**

Pdt : HUGOT Damien – 6 Rue De Bichery – 10250 NEUVILLE SUR SEINE

Tél : 0325385425 – Gsm : 0647339198 – Email : dametmel@orange.fr

Cce : Siège social – 6 Rue De Bichery – 10250 NEUVILLE-SUR-SEINE

Tél : 0647339198 – Gsm : 0647339198 – Email : dametmel@orange.fr

**ROUTES VERTES ANCIENNES CHAVANGES****LMR : L33 – Dépt. : D10 – N° Club : C3708**

Pdt et Cce : CHAPPAT Jean-Francois – 12 Grande Rue – 51290 CHAPELAINE

Tél : 0613826755 – Gsm : 0613826755 – Email : prudence.chappat@gmail.com

**MARNE (51)****COMITE DEPARTEMENTAL DE LA MARNE – D51 – L33**

Pdt et Cce : BRUGNON Gilbert – 6 allée de la Forêt – 51200 EPERNAY

Tél : 0326543003 – Mob. : 0630101834 – Email : comite.moto51@gmail.com

**MOTO CLUB CERCLE DE L'AMITIE****LMR : L33 – Dépt. : D51 – N° Club : C0222**

Pdt et Cce : PLAQUIN Xavier – 1 Allée Henri Clouzot – 51430 TINQUEUX

Tél : 0326853372 – Gsm : 0615207297 – Email : plaquin.xavier@neuf.fr

**MOTO VERTE CHALONS CHAMPAGNE****LMR : L33 – Dépt. : D51 – N° Club : C0291**

Pdt et Cce : BOUXIN Guillaume – 20 Rue Des Freres Navlet – 51000 CHALONS EN CHAMPAGNE

Tél : 0683645875 – Email : furax08@hotmail.fr

**MOTO CLUB EPERNAY****LMR : L33 – Dépt. : D51 – N° Club : C0339**

Pdt : BRUGNON Gilbert – 6 Allée De La Forêt – 51200 EPERNAY

Tél : 0326543003 – Gsm : 0630101834 – Email : motoclubepernay@orange.fr

Cce : Siège social – 6 Allée De La Forêt – 51200 EPERNAY

Tél : 0630101834 – Email : contact@motoclubepernay.com

**MOTOBALL CLUB VITRYAT****LMR : L33 – Dépt. : D51 – N° Club : C0995**

Pdt et Cce : DENIZET Christian – 27 Rue Des Sorbiers – 51300 FRIGNICOURT

Tél : 0326744810 – Gsm : 0603833232 – Email : christiandenizet@gmail.com

**MOTO CLUB MANRE****LMR : L33 – Dépt. : D51 – N° Club : C1190**

Pdt : FAILLON Xavier – 1 Route Departementale 931 – La Cressonniere – 51600 SOMME-SUIPPE

Gsm : 0611246011 – Email : xavierfaillon@outlook.com

Cce : Siège social – D6 – 08400 MANRE

Tél : 0611246011 – Email : contact.motoclubmanre@gmail.com

**TEAM MENU MOTO CROSS****LMR : L33 – Dépt. : D51 – N° Club : C2511**

Pdt et Cce : TOULMONDE Pascal – 18 Rue De La Haute Maison – 51800 SAINTE MENEHOULD

Gsm : 0684439116 – Email : toulmonde0015@orange.fr

**MX SAINT JUST SAUVAGE****LMR : L33 – Dépt. : D51 – N° Club : C3128**

Pdt et Cce : PETERLE Jean-Francois – 14 Grande Rue – 10510 CHATRES

Tél : 0644269913 – Gsm : 0644269913 – Email : jean-francois.peterle@orange.fr

**MOTO CROSS BARBONNE FAYEL****LMR : L33 – Dépt. : D51 – N° Club : C3134**

Pdt et Cce : LAUNAY Lionel – 2 Chemin De Choisel – 51120 BARBONNE FAYEL Gsm : 0671570747 – Email : launaylionel@live.fr

**SPORTS CLUB TOUT TERRAIN DE L'ARDRES****LMR : L33 – Dépt. : D51 – N° Club : C3144**

Pdt : RAMBOUT Raphael – 14 Ter Rue Des Lavois – 51170 AOUGNY

Tél : 0326974978 – Gsm : 0677800897 – Email : mxsavigny.51@orange.fr

Cce : Siège social – 14 Ter Rue Des Lavois – 51170 AOUGNY

Tél : 0783909686 – Email : mxsavigny.51@orange.fr

**SPORT MECANIQUE LOISIRS****LMR : L33 – Dépt. : D51 – N° Club : C3610**

Pdt : PLANSON Didier – 2 Rue Du Marechal – 51290 ARZILLIERES NEUVILLE

Gsm : 0611952549 – Email : did.di-700@hotmail.fr

Cce : Siège social – 2 Rue Du Marechal – 51290 ARZILLIERES-NEUVILLE

Tél : 0611952549 – Gsm : 0611952549 – Email : did.di-700@hotmail.fr

**HAUTE MARNE (52)****COMITE DEPARTEMENTAL DE HAUTE MARNE – D52 – L33**

Pdt et Cce : PIROLLEY Patricia – 1 impasse Du Moulin – 52700 BRIAUCOURT

Tél : 0643034653 – Email : patricia.pirolley@gmail.com

**MOTO CLUB LATRECEY****LMR : L33 – Dépt. : D52 – N° Club : C1044**

Pdt et Cce : LABBE Etienne – 8 Rue De La Rieppe – 52210 DANCEVOIR

Tél : 0325035790 – Gsm : 0684090643 – Email : etienne.labbe0030@orange.fr

**CHAUMONT ENDURO 52****LMR : L33 – Dépt. : D52 – N° Club : C2258**

Pdt et Cce : FELS Francis – 6 Rue Jedy – 10200 THIL

Tél : 0325927338 – Gsm : 0681636378 – Email : francis.fels@wanadoo.fr

**MOTO CLUB DE ROLAMPONT****LMR : L33 – Dépt. : D52 – N° Club : C3343**

Pdt et Cce : SEJOURNANT Adrien – 14 Rue Du Mal De Lattre De Tassigny – 52260 ROLAMPONT

Gsm : 0633002872 – Email : adriensejournant@gmail.com

**CONCOURT QUAD NATURE****LMR : L33 – Dépt. : D52 – N° Club : C3608**

Pdt : LARCHE Philippe – 14 Rue Du Pont – Goncourt – 52150 BOURMONT ENTRE MEUSE ET MOUZON

Tél : 0325326859 – Email : philippelarche67@gmail.com

Cce : Siège social – 14 Rue Du Pont – Goncourt – 52150 BOURMONT-ENTRE-MEUSE-ET- MOUZON

Tél : 0616187766 – Gsm : 0616187766 – Email : goncourtquadnature@free.fr

**MEURTHE ET MOSELLE (54)****COMITE DEPARTEMENTAL DE MEURTHE ET MOSELLE – D54 – L33**

Pdt et Cce : ZIMMER Henri – 167 route de Pompey – 54460 LIVERDUN

Tél. : 0383445344 – Mob. : 0626032354 – Email : cdmoto54@gmail.com

**MOTO CLUB AUBOUÉ****LMR : L33 – Dépt. : D54 – N° Club : C0076**

Pdt et Cce : SCHMITT Pascal – 20 Rue De La Vignotte – 57530 MARSILLY

Tél : 0387768296 – Gsm : 0680986441 – Email : pascal.schmitt5713@gmail.com

**STANISLAS MOTO CLUB****LMR : L33 – Dépt. : D54 – N° Club : C0874**

Pdt et Cce : DENET Francis – 3 Rue De La Colline – 54000 NANCY

Tél : 0383987265 – Gsm : 0609594535 – Email : fffa.denet@wanadoo.fr

**M.FOYER RURAL DE FAULX****LMR : L33 – Dépt. : D54 – N° Club : C1066**

Pdt et Cce : GRANDIEU Dominique – 40 Route De Bratte – 54760 FAULX

Gsm : 0680642276 – Email : dominique.grandieu@orange.fr

**MOTO CLUB DE LUNEVILLE****LMR : L33 – Dépt. : D54 – N° Club : C1559**

Pdt et Cce : LAGUERRE Gerard – 8 Rue Du Commandant Lanrezac – 54300 LUNEVILLE

Gsm : 0680149399 – Email : gegemotoclub@gmail.com

**PAM MOTO QUAD****LMR : L33 – Dépt. : D54 – N° Club : C2366**

Pdt : BRICLOT Quentin – 47 Rue De Nomeny – 54700 ATTON

Gsm : 0687523260 – Email : briclotquentin@hotmail.fr

Cce : Siège social – 47 Rue De Nomeny – 54700 ATTON

Tél : 0687523260 – Email : briclotquentin@hotmail.fr

**ASS SPORTIVE MAIZIERES POLE TOUT TERRAIN****LMR : L33 – Dépt. : D54 – N° Club : C3164**

Pdt et Cce : NOISETTE Laurent – 3 Rue Du Doyen Parisot – 54630 FLAVIGNY SUR MOSELLE

Tél : 0788503850 – Email : m.noisette@wanadoo.fr

**MOTOCROSS CLUB DU PAYS-HAUT****LMR : L33 – Dépt. : D54 – N° Club : C3567**

Pdt et Cce : ALFIERI Johan – 227 Rue Rancy – 57390 AUDUN-LE-TICHE

Tél : 0352661160728 – Email : alfierijohan@gmail.com

**BICQUELEY MOTO-CROSS****LMR : L33 – Dépt. : D54 – N° Club : C3615**

Pdt : NOWAK Quentin – 47 Rue Andre David – 54170 OCHEY – Gsm : 0624840762 – Email : o.voirin@hotmail.fr

Cce : Siège social – 92 Rue Charles Mourot – 54200 BICQUELEY

Tél : 0624840762 – Gsm : 0624840762 – Email : o.voirin@hotmail.fr

**MEUSE (55)****COMITE DEPARTEMENTAL DE LA MEUSE – D55 – L33**

Pdt et Cce : NEIMER Florent – 23 rue de la Marjolaine – 55100 HAUDAINVILLE

Mob. : 0623391743 – Email : florent.neimer@aol.fr

**MOTO CLUB SAINT MIHIEL****LMR : L33 – Dépt. : D55 – N° Club : C0520**

Pdt et Cce : JOUFFROY Nicolas – 6Bis Porte A Metz – 55300 SAINT-MIHIEL

Tél : 0631262618 – Gsm : 0631262618 – Email : niknik55@hotmail.fr

**MOTO CLUB LA VALTOLINE VERDUN****LMR : L33 – Dépt. : D55 – N° Club : C0522**

Pdt et Cce : NEIMER Florent – 23 Rue De La Marjolaine – 55100 HAUDAINVILLE

Gsm : 0623391743 – Email : florent.neimer@aol.fr

**MOTO CLUB DE MAZEL****LMR : L33 – Dépt. : D55 – N° Club : C0568**

Pdt et Cce : GERVAISE Yves – 3 Rue Voie Sacree – 55260 RAIVAL

Tél : 0329757857 – Gsm : 0678017668 – Email : ygervaise@gmail.com

**MOTO-CLUB EVASION COMMERCIEEN 55****LMR : L33 – Dépt. : D55 – N° Club : C2520**

Pdt : GUELLER Jean-Marc – 34 Grande Rue – 55300 BUXIERES SOUS LES COTES

Tél : 0329900066 – Gsm : 0670306138 – Email : jean-marc.gueller@wanadoo.fr

Cce : Siège social – 34 Grande Rue – 55300 BUXIERES SOUS LES COTES

Tél : 0629900066 – Email : jean-marc.gueller@wanadoo.fr

**CLUB TP 55****LMR : L33 – Dépt. : D55 – N° Club : C2727**

Pdt : DI NATALE Xavier – 40 Rue Charles Peguy – 55400 ETAIN

Tél : 0329835158 – Gsm : 0675138031 – Email : franckalarme@gmail.com

Cce : Siège social – 40 Rue Charles Peguy – 55400 ETAIN

Tél : 0675138031 – Email : franckalarme@gmail.com

**MOTO CLUB STAINOIS****LMR : L33 – Dépt. : D55 – N° Club : C3117**

Pdt et Cce : SCHMIT Rene – 28 Av Du Grand Breuil – 55400 ETAIN

Tél : 0329870282 – Gsm : 0610484788 – Email : rene.schmit55@orange.fr

**MX DES FOSSES****LMR : L33 – Dépt. : D55 – N° Club : C3207**

Pdt : GUILLAUME Mickael – 4 Rue Du Mont – 55270 SEPTSARGES

Gsm : 0671939022 – Email : mickyzf83@hotmail.com

Cce : Siège social – 4 Rue Du Mont – 55270 SEPTSARGES – Tél : 0671939022 – Email : mickyzf83@hotmail.com

**MOTO CLUB REVIGNY****LMR : L33 – Dépt. : D55 – N° Club : C3513**

Pdt : LECOCQ Sullivan – 57 Rue Du Stade – 55800 CONTRISSON

Tél : 0786221114 – Gsm : 0786221114 – Email : motoclubrevigny@gmail.com

Cce : LECOCQ Oriane – 36 Route De Rethel – 51110 ISLES-SUR-SUIPPE

Gsm : 0621432755 – Email : oriane.lecocq51@hotmail.fr

**MX MOULINS MOTOCLUB****LMR : L33 – Dépt. : D55 – N° Club : C3550**

Pdt et Cce : LAGAUE Frederic – 2 Rue Principale – 55700 AUTREVILLE SAINT-LAMBERT

Tél : 0329852653 – Gsm : 0757679023 – Email : lagaude.frederic@orange.fr

**MOSELLE (57)****COMITE DEPARTEMENTAL DE MOSELLE – D57 – L33**

Pdt et Cce : GOUX Jean-Noel – 56 rue des Ponts – 57970 KUNTZIG

Mob. : 0608640782 – Email : jeannoelgoux@gmail.com

**UNION MOTO BITCHOISE****LMR : L33 – Dépt. : D57 – N° Club : C0147**

Pdt et Cce : MULHAUPT Laurent – 15 Rue De La Chapelle – 68190 UNGERSHEIM

Tél : 0648182024 – Gsm : 0676897474 – Email : tresorier@umbitchoise.com

**MOSELLE MOTO CLUB****LMR : L33 – Dépt. : D57 – N° Club : C0608**

Pdt et Cce : HEMMERLIN Maryline – 34 Rue De Tignomont – 57050 PLAPPEVILLE

Gsm : 0617951938 – Email : maryline.hemmerlin@gmail.com

**MOTO CLUB TOUT TERRAIN THIONVILLE****LMR : L33 – Dépt. : D57 – N° Club : C0902**

Pdt : GOUX Jean-Noel – 56 Rue Des Ponts – 57970 KUNTZIG

Tél : 0608640782 – Gsm : 0608640782 – Email : jeannoelgoux@gmail.com

Cce : Siège social – Led Tttmc Bal N13 – 1 Chemin Du Leidt – 57100 THIONVILLE

Tél : 0608640782 – Email : toussaint.dom@gmail.com

**MOTO CLUB DES CORBEAUX****LMR : L33 – Dépt. : D57 – N° Club : C1471**

Pdt et Cce : SOLLMEYER Philippe – 1 Rue Des Peupliers – 67260 SCHOPPERTEN

Tél : 0635150813 – Gsm : 0635150813 – Email : philippe.sollmeyer@sfr.fr

**MOTO CROSS CLUB DE LEYVILLER****LMR : L33 – Dépt. : D57 – N° Club : C1533**

Pdt : TRIEST Christian – 17 Avenue Jean Pierre Couturier – 57890 PORCELETTE

Tél : 0387937489 – Gsm : 0608061751 – Email : christian.triest@live.fr

Cce : Siège social – 17 Avenue Jean Pierre Couturier – 57890 PORCELETTE

Tél : 0608061751 – Email : mcleyviller57@hotmail.com

**SCHWEYEN M.X.****LMR : L33 – Dépt. : D57 – N° Club : C2112**

Pdt : MAURER Felix – 55 Rue D Urbach – 57720 EPPING Gsm : 0685934303 – Email : arnaud.maurer@sfr.fr

Cce : Siège social – 55 Rue D Urbach – 57720 EPPING – Tél : 0671158929 – Email : arnaud.maurer@sfr.fr

**QUAD NEUF ARGANCY****LMR : L33 – Dépt. : D57 – N° Club : C2354**

Pdt et Cce : BERTRAND Gilles – 65 Rue Sainte Odile – 57780 ROSSELANGE

Tél : 0355003011 – Gsm : 0601917487 – Email : bertrand.gil57@gmail.com

**MCC CREHANGE BAMBI****LMR : L33 – Dépt. : D57 – N° Club : C3186**

Pdt : BOUR Jerome – 44 Rue De Weygand – 57490 L'HOPITAL Gsm : 0635273917 – Email : jerome217@free.fr

Cce : Siège social – 44 Rue Weygand – 57490 L'HOPITAL

Tél : 0635273917 – Email : jk@123quattro.de

**MOTO CLUB 3 FRONTIERES****LMR : L33 – Dépt. : D57 – N° Club : C3281**

Pdt et Cce : ISARNO Sylvain – 15 Rue De La Liberte – 57390 AUDUN LE TICHE

Tél : 0382861579 – Gsm : 0760038782 – Email : s.isarno@wanadoo.fr

**MOTO CLUB AVRICOURT****LMR : L33 – Dépt. : D57 – N° Club : C3751**

Pdt : POMMIER Thierry – 12 Rue De La Chenaie – 57370 ST JEAN KOURTZERODE

Tél : 0387073952 – Gsm : 0686961322 – Email : atpommier@gmail.com

Cce : Siège social – 12 Rue De La Chenaie – 57370 SAINT-JEAN-KOURTZERODE

Tél : 0686961322 – Email : atpommier@gmail.com

**BAS RHIN (67)****COMITE DEPARTEMENTAL DU BAS RHIN – D67 – L33**

Pdt et Cce : GASSERT Jacques – 18 rue des Aulnes – 67150 ERSTEIN

Tél. : 0388980520 – Mob. : 0620750982 – Email : gassert.jacques@wanadoo.fr

**A.O.GAZELEC STRASBOURG****LMR : L33 – Dépt. : D67 – N° Club : C0383**

Pdt : LAMBERT Pascal – 70 Rue Des Jesuites – 67100 STRASBOURG

Tél : 0388376600 – Gsm : 0667764305 – Email : lbt.pcl59@gmail.com

Cce : Siège social – Cmcas / Gazelec / Sports Mecaniques – 4 Rue De Sarrelouis – 67000 STRASBOURG

Tél : 0667764305 – Email : lbt.pcl59@gmail.com

**MOTO CLUB MOTHERN****LMR : L33 – Dépt. : D67 – N° Club : C0609**

Pdt : WEISENBERGER Philip – 8A Rue Des Tirailleurs Tunisiens – 67630 SCHEIBENHARD

Tél : 0368036221 – Gsm : 0633309606 – Email : philip.weisenberger@hotmail.com

Cce : Siège social – 8A Rue Des Tirailleurs Tunisiens – 67630 SCHEIBENHARD

Tél : 0633309606 – Email : philip.weisenberger@hotmail.com

**MOTO CLUB RIEDELTZ****LMR : L33 – Dépt. : D67 – N° Club : C0769**

Pdt : LUPFER Joan – 31 Rue Du Stade – 67250 MEMMELSHOFFEN

Tél : 0684272472 – Email : joan.lupfer@gmail.com

Cce : Siège social – Mc Riedeltz Lupfer Joan – 31 Rue Du Stade – 67250 MEMMELSHOFFEN

Tél : 0684272472 – Email : mcriedeltz@free.fr

**MOTO CLUB VALLEE DE LA BRUCHE****LMR : L33 – Dépt. : D67 – N° Club : C0943**

Pdt : JANODET Jean-Philippe – 10 Avenue Du General De Gaulle – 67190 MUTZIG

Tél : 0367978361 – Gsm : 0612032411 – Email : mcvbruche@sfr.fr

Cce : Siège social – 13 Rue De La Goutte – 67420 BOURG-BRUCHE – Tél : 0612032411 – Email : mcvbruche@sfr.fr

**MOTO CLUB D ANDLAU****LMR : L33 – Dépt. : D67 – N° Club : C1884**

Pdt : FRANTZ Thierry – 14 Rue De La Commanderie – 67140 ANDLAU

Gsm : 0671727936 – Email : thierryfrantz67140@gmail.com

Cce : Siège social – 14 Rue De La Commanderie – 67140 ANDLAU

Tél : 0671727936 – Email : mcandlau@gmail.com

**MOTO CLUB DE LA ZORN****LMR : L33 – Dépt. : D67 – N° Club : C2044**

Pdt et Cce : CHARRON Francis – 10 Rue De Neuchatel – 67640 FEGERSHEIM

Tél : 0388641065 – Gsm : 0675641065 – Email : dyfmotorsport@orange.fr

**MOTO CLUB DU RIED****LMR : L33 – Dépt. : D67 – N° Club : C3083**

Pdt et Cce : BRAUN Daniel – 1 Rue Neubruch – 67820 WITTISHEIM

Tél : 0388858066 – Gsm : 0677938706 – Email : danielchantal.braun@wanadoo.fr

**TRIAL CLUB DU BAN DE LA ROCHE****LMR : L33 – Dépt. : D67 – N° Club : C3397**

Pdt et Cce : HOLFERT Dominique – 9 Rue Des Serruriers – 67150 ERSTEIN

Tél : 0784317383 – Gsm : 0784317383 – Email : dominique.holfert@gmail.com

**MOTO CLUB DE RHINAU****LMR : L33 – Dépt. : D67 – N° Club : C3562**

Pdt : MAILLAT Florian – 5 Rue Rue Des Alouettes – 67860 RHINAU

Tél : 0679783937 – Email : f.mallat@mallat-constructions.fr

Cce : BOURRE Thierry – 43 Rue Saint Urbain – Strasbourg – 67100 STRASBOURG

Gsm : 0619561990 – Email : thierrybourre.artisan@gmail.com

**KLASS GP****LMR : L33 – Dépt. : D67 – N° Club : C3612**

Pdt : KREBS Jerome – 3 Impasse De La Manufacture – 67310 WASSELONNE

Gsm : 0661741905 – Email : krebsjerome51@gmail.com

Cce : Siège social – 3 Impasse De La Manufacture – 67310 WASSELONNE

Tél : 0661741905 – Gsm : 0661741905 – Email : contact@klassgp.com

**BOOG MOTORSPORT PASSION****LMR : L33 – Dépt. : D67 – N° Club : C3798**

Pdt : BOOG Charlotte – 11 Rue Du Ruest – 67150 BOLSENHEIM

Tél : 0677018693 – Gsm : 0677018693 – Email : charlotte.geiger@hotmail.com

Cce : Siège social – 11 Rue Du Ruest – 67150 BOLSENHEIM

Tél : 0643668635 – Gsm : 0643668635 – Email : contact@team-xb121.fr

**HAUT RHIN (68)****COMITE DEPARTEMENTAL HAUT RHIN – D68 – L33**

Pdt et Cce : HIGY Jean-Paul – 51 rue de Delle – 68220 FOLGENSBOURG

Tél. : 0389700545 – Mob. : 0680214790 – Email : jp.higy@batim-sarl.com

**MOTO CLUB DE RIXHEIM****LMR : L33 – Dépt. : D68 – N° Club : C0418**

Pdt et Cce : GREDER Frederic – 14 Rue Des Vignes – 68220 HESINGUE

Gsm : 0687039198 – Email : fred.greder@gmail.com

**NOUVEAU MOTO CLUB DE MUNSTER****LMR : L33 – Dépt. : D68 – N° Club : C0620**

Pdt et Cce : SCHICKEL Jean-Marc – 6 Grand Rue – 68380 BREITENBACH-HAUT-RHIN

Tél : 0389300136 – Gsm : 0611602268 – Email : jmschickel@gmail.com

**MOTO CLUB DES 3 LYS DE SAINT LOUIS****LMR : L33 – Dépt. : D68 – N° Club : C0817**

Pdt : HIGY Jean-Paul – 51 Rue De Delle – 68220 FOLGENSBOURG

Tél : 0389700545 – Gsm : 0680214790 – Email : jp.higy@batim-sarl.com

Cce : Siège social – 24A Avenue De Gaulle – 68300 ST LOUIS – Tél : 0389700545 – Email : helyette.higy@gmail.com



**MOTO CLUB DE VIEIL ARMAND****LMR : L33 – Dépt. : D68 – N° Club : C0983**

Pdt : LILLER Laurent – 6 Impasse Victoria – 68780 SOPPE LE BAS

Tél : 0607239527 – Email : laurent.liller68@gmail.com

Cce : Siège social – 6 Impasse Victoria – 68780 SOPPE-LE-BAS – Tél : 0389760592 – Email : mxmcva@gmail.com

**MOTO CLUB BERGHEIM****LMR : L33 – Dépt. : D68 – N° Club : C1242**

Pdt : GREINER Charles – 2 Rue De L Oberberg – 68340 RIQUEWIHR

Tél : 0389478622 – Gsm : 0620622017 – Email : anthony.greiner@sfr.fr

Cce : Siège social – 2 Rue Oberberg – 68340 RIQUEWIHR – Tél : 0389478622 – Email : anthony.greiner@sfr.fr

**MOTO CLUB DE GRENTZINGEN****LMR : L33 – Dépt. : D68 – N° Club : C1406**

Pdt : SCHUDY Audrey – Rue 1 Rue Du Jura – 68960 ILLTAL – Tél : 0389079478 – Email : schudyc@gmail.com

Cce : Siège social – 1 Rue Du Jura – 68960 ILLTAL – Tél : 0389079478 – Email : schudyc@gmail.com

**MOTO CLUB LES CRAMPONS D'OSENBACH****LMR : L33 – Dépt. : D68 – N° Club : C1555**

Pdt et Cce : HASENFORDER Pierre-Richard – 13 Rue Du Marechal Foch – 68680 KEMBS

Tél : 0389483921 – Gsm : 0771170215 – Email : hassenforder.pierre.richard@outlook.fr

**MOTO CLUB PASSION VITESSE****LMR : L33 – Dépt. : D68 – N° Club : C2934**

Pdt : SELIG Thierry – 19A Rue De Geispitzen – 68440 SCHLIERBACH

Tél : 0389268204 – Gsm : 0614552078 – Email : moto@passionvitesse.com

Cce : Siège social – 19A Rue Geispitzen – 68440 SCHLIERBACH – Tél : 0610261386 – Email : moto@passionvitesse.com

**MOTO CLUB ARTZENHEIM****LMR : L33 – Dépt. : D68 – N° Club : C3122**

Pdt : HAUMESSER Bruno – ... .. – 68320 ARTZENHEIM

Tél : 0389716639 – Email : mc.artzenheim@gmail.com

Cce : Siège social – Chez M. Biellmann – 1 Rue Du Pere Dahin – 68320 ARTZENHEIM

Tél : 0607822530 – Email : mc.artzenheim@gmail.com

**MOTO CLUB ZONE 68****LMR : L33 – Dépt. : D68 – N° Club : C3398**

Pdt et Cce : BUCHER Thomas – 73 Rue Albert Schweitzer – 68360 SOULTZ HAUT RHIN

Tél : 0389762340 – Email : t.bucher@orange.fr

**MX GENERATIONS****LMR : L33 – Dépt. : D68 – N° Club : C3571**

Pdt : KINDBEITER Yves – 2C Rue Des Tilleuls – 68740 FESSENHEIM

Gsm : 0664699484 – Email : yves.kindbeiter@laposte.net

Cce : Siège social – 2C Rue Des Tilleuls – 68740 FESSENHEIM

Tél : 0664699484 – Gsm : 0664699484 – Email : yves.kindbeiter@laposte.net

**MOTO CLUB DE L'ANNEAU DU RHIN****LMR : L33 – Dépt. : D68 – N° Club : C3635**

Pdt : RINALDI Francois – Rue – Anneau Du Rhin – 68127 BILTZHEIM

Tél : 0389499904 – Gsm : 0699420430 – Email : direction@anneau-du-rhin.com

Cce : Siège social – La Graviere – 68127 BILTZHEIM

Tél : 0679389656 – Gsm : 0679389656 – Email : direction@mcbiltzheim.com

**VOSGES (88)****COMITE DEPARTEMENTAL DES VOSGES – D88 – L33**

Pdt et Cce : POIROT Joel – 22D route du Droit – 88250 LA BRESSE

Tél : 0745077126 – Email : joelpoirot.moto@gmail.com

**MOTO VERTE DES HAUTES VOSGES****LMR : L33 – Dépt. : D88 – N° Club : C0428**

Pdt et Cce : CUNAT Jerome – 19 Paquis Des Cailles – 88120 BASSE SUR LE RUPT

Tél : 0329238974 – Gsm : 0676292696 – Email : cunat.jerome@orange.fr

**SECTION MOTO LA BRESSAUE****LMR : L33 – Dépt. : D88 – N° Club : C0469**

Pdt : ANTOINE Damien – 10 Rue De La Distillerie – 88310 CORNIMONT

Tél : 0355220765 – Gsm : 0615598137 – Email : damienantoine2@aol.fr

Cce : CLAUDEL Gregory – 2 Rue Du Souvenir – 88250 LA BRESSE

Gsm : 0621146757 – Email : gregory.claudel@imhoff.fr

**MOTO CLUB SAINT DIE DES VOSGES****LMR : L33 – Dépt. : D88 – N° Club : C0806**

Pdt : DIDIER Yannick – 165 Rue De Bruyeres – 88600 LAVAL SUR VOLOGNE

Tél : 0677998558 – Gsm : 0677998558 – Email : didierco@wanadoo.fr

Cce : Siège social – 165 Route De Bruyeres – 88600 LAVAL-SUR-VOLOGNE

Tél : 0677998558 – Email : mc.saintdie.vosges@wanadoo.fr

**MOTO CLUB SPINALIEN****LMR : L33 – Dépt. : D88 – N° Club : C0871**

Pdt : MANRIQUE Tony – 36 Ter Rue D Alsace – 88000 DEYVILLERS

Tél : 0329310033 – Gsm : 0608663461 – Email : tony.manrique@wanadoo.fr

Cce : Siège social – 36 Ter Rue D Alsace – 88000 DEYVILLERS

Tél : 0608663461 – Email : tony.manrique@wanadoo.fr

**MOTO CLUB R.N. 66****LMR : L33 – Dépt. : D88 – N° Club : C1429**

Pdt et Cce : BOCHET Lucas – 3 Rue Rue De La Favee – 88160 LE THILLOT

Tél : +33648525046 – Gsm : +33648525046 – Email : lucasbochet@orange.fr

**ECOLE DE TRIAL DE LA BRESSE****LMR : L33 – Dépt. : D88 – N° Club : C2210**

Pdt : TOUSSAINT Roger – 7 Traverse Des Grand Viaux – 88250 LA BRESSE

Tél : 0329255846 – Gsm : 0772403370 – Email : davytousaint83@gmail.fr

Cce : Siège social – 7 Traverse Des Grands Viaux – 88250 LA BRESSE

Tél : 0772403370 – Email : davytousaint83@gmail.fr

**MOTO VERTE HAUTES-VOSGES ENDURO****LMR : L33 – Dépt. : D88 – N° Club : C2992**

Pdt : FRANCOIS Regis – 58 Le Paquis Des Cailles – 88120 BASSE SUR LE RUPT

Tél : 0671725636 – Gsm : 0671725636 – Email : rfrancois2@wanadoo.fr

Cce : Siège social – 58 Le Paquis Des Cailles – 88120 BASSE SUR LE RUPT

Tél : 0671725636 – Email : rfrancois2@wanadoo.fr

**MIDREVAUX MOTO CLUB****LMR : L33 – Dépt. : D88 – N° Club : C3102**

Pdt et Cce : RICHAUME Denis – 2 Chemin Du Rendez Vous – 88630 MIDREVAUX

Tél : 0329067915 – Gsm : 0688787267 – Email : richaume.denis@neuf.fr

**FONTENOY MOTO CLUB****LMR : L33 – Dépt. : D88 – N° Club : C3553**

Pdt et Cce : DESCHASEAUX Thomas – 1A Rue De Fontenoy – 70800 CUVE

Tél : 0608211579 – Email : thomas.deschaseaux88@outlook.fr

**MOTO CLUB RAMONCENAI****LMR : L33 – Dépt. : D88 – N° Club : C3757**

Pdt et Cce : ANTOINE Martial – 16 Chemin Des Briseux – 88360 FERDRUPT

Tél : 0329245675 – Gsm : 0786718518 – Email : martial.antoine5@gmail.com

## LIGUE DES HAUTS DE FRANCE

Code FFM N°34 (Correction Surligné au 15/01/2026)

Aisne (02) - Nord (59) - Oise (60) - Pas de Calais (62) - Somme (80)

Siège Social : 3 Bis, rue du Marais - 02880 CUFFIES

Tél : 03.23.76.21.47 – Email : liguemotocycliste.hautsdefrance@orange.fr

**Correspondance** : Au siège social**Président** : STADLER Patrick – 3 Ruelle Bayeux 02670 Folembay – Tél : 06.62.37.28.47 –

Email : patrickstadler@wanadoo.fr

**1er Vice-Président** : DUQUESNOY Patrick – Circuit de ASM Croix en Ternois RN39 - 62130 CROIX EN TERNOIS

Tél 06.77.74.16.96 – patrick.duquesnoy@circuitdecroix.com

**2ème Vice-Présidente** : ANDRIEUX Isabelle – Circuit Bernard Gouvar – Route des Dunes -59279 LOON PLAGE

- Tél : 06.01.63.29.60 – isabelle.andrieux@hotmail.fr

**1er Représentant aux AG FFM** : FLEJOU Daniel – 26 Rue de la Neuville Garnier -60390 BEAUMONT LES

NONAINS - Tél : 06.22.33.88.63 – daniel.flejou.ttt@gmail.com

**2ème Représentant aux AG FFM** : BOUDERLIQUE Adrien - Rue des Hautes Avesnes 02670 FOLEMBRAY

Tél : 06.58.51.87.66 - adrien.bouderlique@gmail.com

**Médecin** : CAMIN Bernard – 6 Boulevard Garibaldi - 80000 AMIENS - Tél 06.22.34.17.18 – bernard.camin@wanadoo.fr**Trésorier** : COUPIN Pierre - 3 Bis, Rue du Marais 02880 CUFFIES – Tél 06 73 66 22 39

Email : liguemotocycliste.hautsdefrance@orange.fr ou pierrecoupon277@gmail.com

**PRESIDENTS OU RESPONSABLES DES COMMISSIONS :****Motocross** : Langue Nicolas – 1 La Ruelle - 80200 Assevillers - Tél : 06 15 46 14 27 - Email : nicolaslangue@gmail.com**Vitesse** : DUSQUENOY Patrick Circuit de Croix en Ternois RN39 62130 CROIX EN TERNOIS

Tél : 06.77.74.16.96 - Email : patrick.duquesnoy@circuitdecroix.com

**Enduro, Rallyes TT & Trial** : SEELS Romuald 320 Rue du Général Koëning 60280 VENETTE –

Tél 06 86 10 75 28 - Email : romualdseels@orange.fr

**Chronométrage** : GROMARD Laëtitia – 63 Route des Essarts -76270 CALLENGEVILLE- Tél : 06.76.70.06.84 –

Email : laetitiafreville76@gmail.com

**Formation Dir/Off** : MALEZE Pascal - 26 A, Avenue de Château Thierry - 02400 NOGENTEL

Tél : 06.60.93.53.64 - Email : pascal.maleze@bbox.fr

**Référent Technique FFM** : GAILLARD Jacky -Tél : 06.08.49.34.90 – Email : jackygaillard51@gmail.com**Discipline & Arbitrage** : en cours

### HAUTE-LOIRE

**COMITE DEPARTEMENTAL DE L'HAUTE-LOIRE – D02 – L34**

Pdt : LEBLANC Michel – 134 Rue Desains – 02250 MARLE

Tél. : 03 23 98 57 95 – Mob. : 06 19 85 87 80 – Email : comitemotodep02@gmail.com



**MOTO CLUB DE L OMOIS****LMR : L34 – Dépt. : D02 – N° Club : C0293**

Pdt : WOCIECHOWSKA Cedric – 15 Rue De La Gare – Hameau De Bezuët – 02400 BEZU ST GERMAIN  
 Tél : 0628570497 – Gsm : 0628570497 – Email : cedric02400@yahoo.com  
 Cce : Siège social – Moto Club De L Omois – Av Gustave Eiffel Zi – 02400 CHATEAU THIERRY  
 Tél : 0628570497 – Email : motoclubomois@gmail.com

**MOTO CLUB MARLE ET VOHARIES****LMR : L34 – Dépt. : D02 – N° Club : C0549**

Pdt : LEBAS Emilie – 43 Rue Henri Dunant – 80210 VALINES  
 Tél : 0327708660 – Gsm : 0673505301 – Email : emiliebas@yahoo.fr  
 Cce : Siège social – 134 Rue Desains – 02250 MARLE  
 Tél : 0673505301 – Email : motocrossplomion@orange.fr

**ASSOCIATION TEAM CONDE M.V.****LMR : L34 – Dépt. : D02 – N° Club : C1786**

Pdt : VERDOOLAE GHE Svenerick – 4 Rue Du Lubre – 51700 BINSON ET ORQUIGNY  
 Tél : 0326580752 – Gsm : 0686872826 – Email : sven.tmracing@orange.fr  
 Cce : Siège social – Mairie – 02330 CONDE EN BRIE  
 Tél : 0683681656 – Email : carine.verdoolae@wanadoo.fr

**MC DU PAYS DE LA SERRE****LMR : L34 – Dépt. : D02 – N° Club : C2019**

Pdt : DENIZART Vincent – 2 Rue De La Terriere – 02270 POUILLY SUR SERRE  
 Tél : 0323213777 – Gsm : 0615658521 – Email : viincepix@gmail.com  
 Cce : Siège social – 2 Rue De La Terriere – 02270 POUILLY-SUR-SERRE  
 Tél : 0615658521 – Email : viincepix@gmail.com

**MC.ROZOY****LMR : L34 – Dépt. : D02 – N° Club : C3017**

Pdt : BERNAILLE Patrick – 102 Rue Du Pont Du Rieux – 02360 ROZOY SUR SERRE  
 Tél : 0671249246 – Gsm : 0671249246 – Email : patrick.bernaille66@gmail.com  
 Cce : Siège social – 102 Rue Du Pont Du Rieux – 02360 ROZOY SUR SERRE  
 Tél : 0671249246 – Email : patrick.bernaille66@gmail.com

**SPORT MECANIQUE A CRAMPONS****LMR : L34 – Dépt. : D02 – N° Club : C3073**

Pdt : PUT Serge – 36 Rue De Chauny – 02700 AMIGNY-ROUY  
 Gsm : +32475660081 – Email : SERGE@MX477.BE  
 Cce : Siège social – 36 Rue De Chauny – 02700 AMIGNY-ROUY  
 Tél : 03032475660081 – Email : serge@amignycross.fr

**PLANETE QUAD****LMR : L34 – Dépt. : D02 – N° Club : C3220**

Pdt : GONNIN Sydney – 17 Rue De Capelle – 02110 BRANCOURT LE GRAND  
 Gsm : 0675961011 – Email : sydney.marion@outlook.fr  
 Cce : Siège social – Mairie – 02110 MONTBREHAIN  
 Tél : 0675961011 – Email : gregory.forest@orange.fr

**MX LANDRICOURT****LMR : L34 – Dépt. : D02 – N° Club : C3360**

Pdt et Cce : LIEBERT David – 17 Rue Du May – 02380 PONT ST MARD  
 Tél : 0632957443 – Gsm : 0632957443 – Email : dermont.laura@orange.fr

**MX PARK CLASTRES 02****LMR : L34 – Dépt. : D02 – N° Club : C3433**

Pdt : MOUSSE Jean-Claude – 119 Rue Rue Du Bout D'airon – 62155 MERLIMONT  
 Gsm : 0644129972 – Email : jcm8@ymail.com  
 Cce : KRASZKIEWICZ Maud – 26 Rue Ste Catherine – 02100 SAINT-QUENTIN  
 Tél : 0625951977 – Gsm : 0625951977 – Email : maudk277@gmail.com

**TEAM LH RACING****LMR : L34 – Dépt. : D02 – N° Club : C3506**

Pdt : HANON Ludovic – 2 Chemin Ferme Rouge – 02380 JUMENCOURT  
 Gsm : 0622995948 – Email : contact@teamlhracing.com  
 Cce : Siège social – 2 Chemin Ferme Rouge – 02380 JUMENCOURT  
 Tél : 0622995948 – Gsm : 0622995948 – Email : contact@teamlhracing.com

**MX NIZY LE COMTE****LMR : L34 – Dépt. : D02 – N° Club : C3539**

Pdt : COSSUS Jimmy – 4 Rue Du Chemin Neuf – 51140 PROUILLY  
 Tél : 0325780143 – Gsm : 0640464076 – Email : mxnizylecomte@gmail.com  
 Cce : Siège social – 4 Rue Du Chemin Neuf – 51140 PROUILLY  
 Tél : 0640464076 – Email : mxnizylecomte@gmail.com

**MOTO CLUB FOLEMBRAY ARENA****LMR : L34 – Dépt. : D02 – N° Club : C3630**

Pdt : BOUDERLIQUE Adrien – 25 Rue Cheval Blanc – 02000 LAON  
 Tél : 0658518766 – Email : adrien.bouderlique@gmail.com  
 Cce : Siège social – Circuit De Folembay – Rue Des Hautes Avesnes – 02670 FOLEMBRAY  
 Tél : 0658518766 – Gsm : 0658518766 – Email : adrien@mcfa.fr

**NORD (59)****COMITE DEPARTEMENTAL DU NORD – D59 – L34**

Pdte : ANDRIEUX Isabelle – 21 Rue Léon Blum – 59370 MONS EN BAROEUIL  
 Mob. : 06 01 63 29 60 – Email : isabelle.andrieux@hotmail.fr

**MOTO CLUB DE L'AVESNOIS** **LMR : L34 – Dépt. : D59 – N° Club : C0085**

Pdt et Cce : TRAISNEL Arnaud – 29 Rue Du Moulin – 59530 VILLEREAU  
Tél : 0638624196 – Gsm : 0638624196 – Email : traisnel.arnaud@gmail.com

**CASSEL MOTO CLUB** **LMR : L34 – Dépt. : D59 – N° Club : C0207**

Pdt et Cce : POTISEK Rudy – 2297 Sentier De Kerck Hof – 59670 CASSEL  
Tél : 0328424003 – Gsm : 0687840234 – Email : mapotisek@orange.fr

**MOTO CLUB DU LITTORAL 59** **LMR : L34 – Dépt. : D59 – N° Club : C1776**

Pdt et Cce : ANDRIEUX Isabelle – 67 Rue De La Gare – 59170 CROIX  
Gsm : 0601632960 – Email : isabelle.andrieux@hotmail.fr

**RACING TOUT TERRAIN** **LMR : L34 – Dépt. : D59 – N° Club : C1856**

Pdt et Cce : OBERT Vincent – 2211 Route De Wormhout – 59114 STEENVOORDE  
Tél : 0779825364 – Gsm : 0779825364 – Email : racingtoutterrain@gmail.com

**MOTO CLUB DE CONDE SUR ESCAUT** **LMR : L34 – Dépt. : D59 – N° Club : C1954**

Pdt et Cce : SULSKI Jean-Michel – 12 Chemin No Avez – 59199 HERGNIES  
Tél : 0327406746 – Gsm : 0611112976 – Email : easybike@hotmail.fr

**MOTO CLUB MERVILLOIS** **LMR : L34 – Dépt. : D59 – N° Club : C2530**

Pdt : DELEPIERRE Jean-Pierre – 84 Rue De Verdun – 59253 LA GORGUE  
Tél : 0328408412 – Gsm : 0609888385 – Email : mcmerville@yahoo.fr  
Cce : Siège social – 84 Rue De Verdun – 59253 LA GORGUE - Tél : 0609888385 – Email : mcmerville@yahoo.fr

**ASS. DEVELOPPEMENT ACTIVITE SPORT MECANIKES** **LMR : L34 – Dépt. : D59 – N° Club : C2728**

Pdt : DUFLOU Franck – 66 Rue De La Republique – 59430 DUNKERQUE  
Gsm : 0755675812 – Email : franck.duflo.adasm@gmail.com  
Cce : Siège social – Port 5490 Route Des Dunes – Circuit Motocross – 59279 LOON PLAGE  
Tél : 0755675812 – Email : franck.duflo.adasm@gmail.com

**MOTO CLUB DU VAL DE SENSEE** **LMR : L34 – Dépt. : D59 – N° Club : C2830**

Pdt et Cce : D HULSTER David – 47 Allée Pierre Wautriche – 59151 ARLEUX  
Tél : 0688472163 – Gsm : 0688472163 – Email : motocrossarlex@orange.fr

**QUAD MOTO SAMBRE** **LMR : L34 – Dépt. : D59 – N° Club : C2855**

Pdt : LAMOURET Jean-Luc – 1 Rue De Mazinghien – 59360 CATILLON SUR SAMBRE  
Gsm : 0631102620 – Email : luc.jeanlamouret@outlook.fr  
Cce : Siège social – 1 Rue De Mazinghien – 59360 CATILLON SUR SAMBRE  
Tél : 0631102620 – Email : Luc.jeanlamouret@outlook.fr

**MOTO CLUB CAPPELLOIS** **LMR : L34 – Dépt. : D59 – N° Club : C2864**

Pdt : VERNIEUWE Francis – Bp 51 – 59180 CAPPELLE LA GRANDE  
Tél : 0970032413 – Gsm : 0660388275 – Email : motoclubcappellois@outlook.fr  
Cce : Siège social – Bp 51 – 59180 CAPPELLE LA GRANDE  
Tél : 0660388275 – Email : motoclubcappellois@outlook.fr

**LIGNY RACING TEAM** **LMR : L34 – Dépt. : D59 – N° Club : C3107**

Pdt : CAPRON Yann – Rue Jean Mace – Chemin Des Lois – 59157 FONTAINE-AU-PIRE  
Tél : 0665955989 – Email : moto222@live.fr  
Cce : Siège social – Rue Rue Jean Mace Chemins Des Lois – 59157 FONTAINE-AU-PIRE  
Tél : 0665955989 – Email : moto222@live.fr

**MOTO CLUB DE BAILLEUL** **LMR : L34 – Dépt. : D59 – N° Club : C3135**

Pdt : DELHUILLE Noel – 260 Rue Marguerite Yourcenar – 59270 ST JANS CAPPEL  
Gsm : 0770740377 – Email : garagedelhuille@free.fr  
Cce : Siège social – 260 Rue Marguerite Yourcenar – 59270 ST JANS CAPPEL  
Tél : 0770740377 – Email : garagedelhuille@free.fr

**TEAM MX CHRONO** **LMR : L34 – Dépt. : D59 – N° Club : C3233**

Pdt : FAKIN Yann – 3 Impasse Des Rosiers – 57890 DIESEN  
Tél : 0671860420 – Email : yannmoselle@gmail.com  
Cce : Siège social – 393 Rue Des Manoirs – 59279 LOON PLAGE  
Tél : 0771942146 – Email : motoclubloonpage@gmail.com

**HMX ASSOCIATION** **LMR : L34 – Dépt. : D59 – N° Club : C3699**

Pdt : HAUQUIER Christophe – 126 A Rue De L Abbaye – 59730 SOLESMES  
Tél : 0686681407 – Gsm : 0686681407 – Email : david.hauquier@wanadoo.fr  
Cce : Siège social – 16 Bis Avenue Simone Veil – 59360 LE CATEAU-CAMBRESIS  
Tél : 0686681407 – Gsm : 0686681407 – Email : david.hauquier@wanadoo.fr

**OISE (60)****COMITE DEPARTEMENTAL DE L'OISE – D60 – L34**

Pdt : SEELS Romuald – 325 Rue Du General Koëning – 60280 VENETTE

Mob. : 06 86 10 75 28 – Email : romualdseels@orange.fr

**BEAUVAIS MOTO CLUB****LMR : L34 – Dépt. : D60 – N° Club : C0122**

Pdt et Cce : DUFOYER Marie – 126 – 126 Rue De Savignies – 60000 BEAUVAIS

Tél : 0607011401 – Gsm : 0607011401 – Email : beauvaismotoclub60@gmail.com

**MOTO CLUB DE BLARGIES****LMR : L34 – Dépt. : D60 – N° Club : C0149**

Pdt et Cce : LERMURIER Patrick – 20 Rue Des Tilleuls – 60220 MOLIENS

Tél : 0344466533 – Gsm : 0630007043 – Email : patrickmclbargies@orange.fr

**MOTO CLUB MERUVIEN****LMR : L34 – Dépt. : D60 – N° Club : C0571**

Pdt et Cce : ALVAREZ Javier – 9 Chemin Du Moulin Morel – 95760 VALMONDOIS

Tél : 0761795040 – Gsm : 0761795040 – Email : javier.alvarez431@orange.fr

**WHEELING CLUB SAINT JUSTOIS****LMR : L34 – Dépt. : D60 – N° Club : C0814**

Pdt : FLEJOU Daniel – 26 Rue De La Neuville Garnier – 60390 LES HAUTS TALICAN

Tél : 0344823901 – Gsm : 0622338863 – Email : daniel.flejou.tttl@gmail.com

Cce : Siège social – Mairie – Place Rene Benoist – 60130 SAINT JUST EN CHAUSSEE

Tél : 0663796451 – Email : wheelingclub@hotmail.com

**MOTO CLUB DE THELLE****LMR : L34 – Dépt. : D60 – N° Club : C0898**

Pdt : FURA Richard – 5 Rue Du Derriere De Cavillon – 60730 ULLY ST GEORGES

Tél : 0686344090 – Gsm : 0686344090 – Email : richardfura@gmail.com

Cce : Siège social – 5 Rue Du Derriere De Cavillon – 60730 ULLY ST GEORGES

Tél : 0768778697 – Email : motoclubduthelle@gmail.com

**MOTO TRIAL DE CAISNES 60****LMR : L34 – Dépt. : D60 – N° Club : C1451**

Pdt et Cce : HELWASER Jean – 104 Rue Du Chateau – 60400 CAISNES

Tél : 0344097744 – Gsm : 0676052223 – Email : tc\_caisnes@me.com

**C M 2****LMR : L34 – Dépt. : D60 – N° Club : C2035**

Pdt : JOINVILLE Geraldine – 1 Ter Rue Du Mesnil – 60350 CUISE LA MOTTE

Tél : 0344208493 – Gsm : 0682397415 – Email : gegethierry@free.fr

Cce : Siège social – 1 Ter Rue Du Mesnil – 60350 CUISE-LA-MOTTE

Tél : 0682397415 – Email : gegethierry@free.fr

**MOTO CLUB DES HAUTES VALLEES****LMR : L34 – Dépt. : D60 – N° Club : C2567**

Pdt et Cce : DE CLERCQ Olivier – Mairie De Crisolles – 2 Hameau De L'ecouvillon

60157 ELINCOURT-SAINT-MARGUERITE

Tél : 0954635922 – Gsm : 0782961462 – Email : olivier.declercq@icloud.com

**RANDO TRAILS COMPIEGNE****LMR : L34 – Dépt. : D60 – N° Club : C2816**

Pdt et Cce : SEELS Romuald – 325 Rue Du General Koëning – 60280 VENETTE

Tél : 0344833545 – Gsm : 0686107528 – Email : romualdseels@orange.fr

**LIOVETTE CLUB BEAUVAIS****LMR : L34 – Dépt. : D60 – N° Club : C3290**

Pdt et Cce : DELANEUVILLE Jacky – 170 Rue De Villers St Lucien – 60000 BEAUVAIS

Tél : 0683028298 – Email : delajckr@free.fr

**MOTO CLUB ZAMATTIO****LMR : L34 – Dépt. : D60 – N° Club : C3310**

Pdt : ABEEL Steven – 230 Rue Rue Des Plantes – 60170 CAMBRONNE-LES-RIBECOURT

Tél : 0603423573 – Email : bbl60170@hotmail.fr

Cce : Siège social – Rue 230 Rue Des Plantes – 60170 CAMBRONNE-LES-RIBECOURT

Tél : 0603423573 – Email : mczamattio@gmail.com

**AM PISSELEU****LMR : L34 – Dépt. : D60 – N° Club : C3311**

Pdt et Cce : MARCHAND Laurie – 1 Rue Cointe – 60860 PISSELEU

Gsm : 0786781593 – Email : laurie.AM.Pisseleu@gmail.com

**MOTO CLUB CRILLON****LMR : L34 – Dépt. : D60 – N° Club : C3547**

Pdt et Cce : PLESANT Mederick – 39 Rue Des Larris – 60850 CUIGY EN BRAY

Gsm : 0609391222 – Email : plesantmedephanie@gmail.com

**JR RACING TEAM****LMR : L34 – Dépt. : D60 – N° Club : C3595**

Pdt et Cce : FURA Julien – 267 Rue De Coiseaux – 60130 LE PLESSIER-SUR-BULLES

Tél : 0666347750 – Gsm : 0666347750 – Email : julien.fura@yahoo.fr

**PAS DE CALAIS (62)****COMITE DEPARTEMENTAL DU PAS DE CALAIS – D62 – L34**

Pdt : LETEVE Pierre – 9 Rue Aristide Briand – Ancienne Ferme Grille Verte – 62217 BEAURAIS

Mob. : 06 75 27 08 37 – Email : leteve.pierre@free.fr

**LE TOUQUET AUTO MOTO****LMR : L34 – Dépt. : D62 – N° Club : C0914**

Pdt : BRODBECK Jean-Marc – 28 Rue De La Paix – 62520 LE TOUQUET PARIS PLAGE

Tél : 0321063078 – Gsm : 0613218513 – Email : jmb.62520@gmail.com

Cce : Siège social – Chez Monsieur Brodbeck J.m. – 872 Rue Joseph Daubrege – 62155 MERLIMONT

Tél : 0321063078 – Email : touquetautomoto@gmail.com

**A.S.M. DE CROIX EN TERNOIS****LMR : L34 – Dépt. : D62 – N° Club : C2175**

Pdt : DUQUESNOY Patrick – 12 Bis Rue Sainte Cecile – 62176 CAMIERS

Tél : 0321039955 – Gsm : 0677741696 – Email : patrick.duquesnoy@circuitdecroix.com

Cce : Siège social – Route Nationale 39 – 62130 CROIX EN TERNOIS

Tél : 0321033013 – Email : contact@circuitdecroix.com

**MOTO CLUB DE GOUY EN ARTOIS****LMR : L34 – Dépt. : D62 – N° Club : C2582**

Pdt : LETEVE Pierre – 9 Rue Aristide Briand – Ancienne Ferme Grille Verte – 62217 BEAURAINS

Tél : 0321719218 – Gsm : 0675270837 – Email : leteve.pierre@sfr.fr

Cce : Siège social – 9 Rue Aristide Briand – 62217 BEAURAINS

Tél : 0675270837 – Email : leteve.pierre@free.fr

**MOTO CLUB CANCHE AUTHIE****LMR : L34 – Dépt. : D62 – N° Club : C2622**

Pdt : LEROY Arnaud – 235 Rue De L'aigle Berneuse – 62870 CAMPAGNE-LES-HESDIN

Tél : 0658101708 – Gsm : 0658101708 – Email : leroy.arn@free.fr

Cce : Siège social – 235 Rue De L'aigle Berneuse – 62870 CAMPAGNE-LES-HESDIN

Tél : 0658101708 – Email : leroy.arn@free.fr

**CALAIS SPORTS MECANIKES****LMR : L34 – Dépt. : D62 – N° Club : C2771**

Pdt : HAMY Bruno – 60 Rue Emile Dumont – 62137 COULOGNE

Tél : 0321175964 – Gsm : 0608972573 – Email : andy82@live.fr

Cce : Siège social – 60 Rue Emile Dumont – 62137 COULOGNE Email : andy82@live.fr

**MOTO CLUB DE L ARTOIS****LMR : L34 – Dépt. : D62 – N° Club : C3103**

Pdt et Cce : ALLARD Dominique – 7 Bis Grande Rue – 62182 HENDECOURT LES CAGNICOURT

Tél : 0321070892 – Gsm : 0662001289 – Email : celine.allard1002@outlook.fr

**MOTO CLUB DES ETANGS****LMR : L34 – Dépt. : D62 – N° Club : C3485**

Pdt : MOYAERT Jeremi – 8 Bis Rue 11 Novembre – 62138 BILLY BERCLAU

Tél : 0321406846 – Gsm : 0670006074 – Email : mcetangs@sfr.fr

Cce : Siège social – Base Loisirs Wingles – 62138 DOUVRIIN

Tél : 0321406846 – Gsm : 0321406846 – Email : mcetangs@sfr.fr

**RAVIN OFF ROAD****LMR : L34 – Dépt. : D62 – N° Club : C3657**

Pdt : TRANNIN Michel – Circuit Du Ravin – D123E – 62770 AUCHY-LES-HESDIN

Tél : 0688481580 – Gsm : 0688481580 – Email : elquadman@yahoo.fr

Cce : Siège social – Ferme Du Bois St Georges – 62770 SAINT-GEORGES

Tél : 0688481580 – Gsm : 0688481580 – Email : ravinoffroad@gmail.com

**MAISON DE LA JEUNESSE ET DE L'EDUCATION POPULAIRE****LMR : L34 – Dépt. : D62 – N° Club : C3705**

Pdt et Cce : DEMELIN Didier – 20 Grand Rue – 62120 QUERNES

Tél : 0609071317 – Email : didierdemelin@hotmail.fr

**BEACH-CROSS DE BERCK ORGANISATION****LMR : L34 – Dépt. : D62 – N° Club : C3771**

Pdt : GUERIN Denis – 214 Avenue Thorne – 62520 LE TOUQUET-PARIS-PLAGE

Gsm : 0683814882 – Email : denis.guerin@beachcrossdeberck.fr

Cce : Siège social – 76 Boulevard De Boulogne – 62600 BERCK

Tél : 0683814882 – Gsm : 0683814882 – Email : contact@beachcrossdeberck.fr

**SOMME (80)****COMITE DEPARTEMENTAL DE LA SOMME – D80 – L34**

Pdt : LANGUE Nicolas – 1 La Ruelle – 80200 ASSEVILLERS –

Tél : 06 15 46 14 27 - Email : nicolaslangue@gmail.com

**MOTO CLUB PICARD****LMR : L34 – Dépt. : D80 – N° Club : C0696**

Pdt : BONNE Cedric – 7 Rue Leo Ferre – 80330 LONGUEAU

Tél : 0322470161 – Gsm : 0664970660 – Email : amiens-enseigne@wanadoo.fr

Cce : BOIDIN Maurice – 8 Rue Jeanne Natiere – 80000 AMIENS Gsm : 0611184511 – Email : m.boidin@wanadoo.fr

**MOTO CLUB TILLOY FLORVILLE****LMR : L34 – Dépt. : D80 – N° Club : C0906**

Pdt : MERMER Bernard – 34 Rue Des Tilleuls – 80220 TILLOY FLORVILLE

Tél : 0322613225 – Email : mermerbernard@aol.com

Cce : Siège social – 34 Rue Des Tilleuls – 80220 TILLOY FLORVILLE

Tél : 0322613225 – Email : motoclubtilloy@sfr.fr

**MOTO CLUB MUNICIPAL AILLY SUR NOYE****LMR : L34 – Dépt. : D80 – N° Club : C2168**

Pdt et Cce : DESSEAUX Gerard – 18 Rue De La Carriere – 80250 CHAUSSOY EPAGNY

Tél : 0322411231 – Gsm : 0684523170 – Email : desseaux.gerard@gmail.com

**ASSOCIATION SPORTIVE DE MARICOURT****LMR : L34 – Dépt. : D80 – N° Club : C2525**

Pdt : BINAN Patrick – 2 Rue Des Hotteux – 80360 MARICOURT

Tél : 0984020196 – Gsm : 0632383185 – Email : binan.patrick@gmail.com

Cce : Siège social – 2 Rue Des Hotteux – 80360 MARICOURT – Tél : 0632383185 – Email : binan.patrick@gmail.com

**PRO-STAGE****LMR : L34 – Dépt. : D80 – N° Club : C2991**

Pdt : LANGUE Nicolas – 1 La Ruelle – 80200 ASSEVILLERS

Tél : 0322851593 – Gsm : 0615461427 – Email : nicolaslangue@gmail.com

Cce : Siège social – 3 Rue Estrees – 80200 ASSEVILLERS Email : nicolaslangue@gmail.com

**LES WHOOPS FLIXECOURTOIS****LMR : L34 – Dépt. : D80 – N° Club : C3114**

Pdt : CHARPENTIER Walter – 4 Rue Louis Pasteur – 80420 VILLE LE MARCLET

Gsm : 0695448926 – Email : walchpt@gmail.com

Cce : Siège social – 4 Rue Louis Pasteur – 80420 VILLE LE MARCLET

Tél : 0695448926 – Email : walchpt@gmail.com

**MOTO CLUB DOULLENNAIS****LMR : L34 – Dépt. : D80 – N° Club : C3266**

Pdt : BAUDELOT Francois – 5 Rue Du Pont Saint Ladre – 80600 DOULLENS

Tél : 0322773513 – Gsm : 0783865602 – Email : baudelotfrancois@gmail.com

Cce : Siège social – 5 Rue Du Pont Saint Ladre – 80600 DOULLENS

Tél : 0783865602 – Email : baudelotfrancois@gmail.com

**HOLESHOT MOTO CLUB****LMR : L34 – Dépt. : D80 – N° Club : C3409**

Pdt : DEBURE Angelique – 2 Ruelle Du Bois Du Parc – 80290 CROIXRAULT

Tél : 0660684969 – Gsm : 0660684969 – Email : holeshot.blancy@free.fr

Cce : Siège social – Mairie – Rue Du Pont – 80290 BLANGY SOUS POIX

Tél : 0660684969 – Gsm : 0681880932 – Email : holeshot.blancy@free.fr

**MX 15 MOTO CLUB****LMR : L34 – Dépt. : D80 – N° Club : C3452**

Pdt et Cce : CAILLOUET Sebastien – 1 Rue De Grivesnes – 80250 MALPART

Tél : 0645536664 – Gsm : 645536664 – Email : caillouet221@outlook.fr

**LIGUE D'ILE DE FRANCE**

Code FFM N° 03

Paris (75) - Seine et Marne (77) - Yvelines (78) - Essonne (91) - Hauts de Seine (92)

Seine Saint Denis (93) - Val de Marne (94) - Val d'Oise (95)

Siège Social : 6, rue du 8 mai 1945 - 91470 LIMOURS

Tél : 01.64.90.48.45 - Email : liguemoto.idf@wanadoo.fr

Site Web : [www.liguemoto-idf.org](http://www.liguemoto-idf.org)

Correspondance : Au siège social

**Président** : TILLIER Fabrice - 6, rue du 8 mai 1945 - 91470 LIMOURS - Tél : 01.64.90.48.45Email : [liguemoto.idf@wanadoo.fr](mailto:liguemoto.idf@wanadoo.fr)**1er Vice-président** : MAINDRON Jean-Luc - 6 rue du Moulin de Grais - 91370 VERRIERES LE BUISSON

Mobile : 06.08.49.86.60 - Email : maindronjl@hotmail.com

**Vice-présidents** : DIEUDONNE Dany - 29 rue de Beaumont – 45170 ASCHERES LE MARCHE

Mobile : 06.31.14.78.10 - Email : danydieudonne@wanadoo.fr

RENOUARD Noël - 63 ter rue Richard Vian - 91530 SAINT CHERON

Mobile : 06.15.10.02.93 - Email : renouel.no@free.fr

**Trésorier** : ZUMPICCHIAT William - 13, rue Rouget De l'Isle - 95240 CORMEILLES EN PARISIS

Mobile : 06.09.47.52.76 - Email : zumpicchiaw@yahoo.fr

**Secrétaire Général** : ROUET Lionel – 31 rue du bois – 78320 LA VERRIERE

Tél : 06.08.92.93.37 – Email : lionel.rouet@numericable.fr

**Délégués aux A.G.** : DIEUDONNÉ Fernand**PRESIDENTS OU RESPONSABLES DES COMMISSIONS SPORTIVES :****Motocross** : BLAUDY Bruno – 240 avenue de Neuville -78950 GAMBAS

Tél : 07.60.80.35.79 - Email : blaudybruno@gmail.com

**Enduro & Rallyes TT** : ZUMPICCHIAT William – 13 rue du Rouget de l'Isle – 95240 CORMEILLES EN PARISIS

Mobile : 06.09.47.52.76 - Email : zumpicchiaw@yahoo.fr

**Vitesse** : TILLIER Fabrice – 6 rue du 8 mai 1945 – 91470 LimoursMobile : 06.86.49.21.99 - Email : [ftillier@liguemoto-idf.org](mailto:ftillier@liguemoto-idf.org)**Pratique Educative** : DIEUDONNÉ Dany - 29 rue de Beaumont – 45170 ASCHERES LE MARCHE

Fax : 01.64.49.74.58 - Mobile : 06.31.14.78.10 - Email : danydieudonne@wanadoo.fr

**Trial** : APARICIO Gérard - 3, domaine de la Barre - 77150 FEROLLES ATTILLYTél : 01.60.02.18.72 - Mobile : 06.14.43.19.50 - Email : [gerard.aparicio77@gmail.com](mailto:gerard.aparicio77@gmail.com)**Rallyes Routiers & Tourisme** : GAULTIER Thierry – 16 rue Victor Hugo – 94880 NoisauTél. : 09.8051.52.42 - Mobile : 06.07.06.49.45 - Email : [thierrygaultier@free.fr](mailto:thierrygaultier@free.fr)

**Formation Dir/Off :** ROUET Lionel - 31 rue du Bois - 78320 LA VERRIERE  
Mobile : 06.08.92.93.37 - Email : lionel.rouet@numericable.fr

**Technique :** HESS Bertrand - 19 rue du Buisson - 94000 CRETEIL  
Mobile : 06.11.70.87.25 - Email : bertrandhess@orange.fr

**Discipline & Arbitrage :** COMBES Emmanuel - 21 rue de Bandeville - 91410 St Cyr sous Dourdan  
Mobile : 06.67.49.99.65 - Mail : emmanuel.combes@laposte.net

## **PARIS (75)**

### **COMITE DEPARTEMENTAL DE PARIS – D75 – L03**

Pdt et Cce : LESCURE Jean – 2 Rue De La Croix Rouge – 95300 HEROUVILLE-EN-VEXIN  
Tél. : 09.80.39.25.22 – Mob. : 06.33.21.73.47 – Email : lescure.jean@free.fr

### **CMPN PARIS**

**LMR : L03 – Dépt. : D75 – N° Club : C1345**

Pdt : JUSSEY Jennifer – 18 Rue Chanoinesse – 75004 PARIS

Tél : 0153714954 – Gsm : 0650991424 – Email : cmpn-paris@orange.fr

Cce : Siège social – 18 Rue Chanoinesse – 75004 PARIS 04 - Tél : 0153714615 – Email : cmpn-paris@orange.fr

### **CMC - CAROLE MOTO CLUB**

**LMR : L03 – Dépt. : D75 – N° Club : C1829**

Pdt : PELLETIER Laurent – 80 Rue Bertaux – 77610 FONTENAY-TRESIGNY

Tél : 0164258850 – Gsm : 0624842042 – Email : laurentpelletier05@gmail.com

Cce : Siège social – 22 Rue Meillottes – 91450 SOISY-SUR-SEINE

Tél : 0688299844 – Email : cmc@carolemotoclub.fr

### **PARIS MOTO CLUB**

**LMR : L03 – Dépt. : D75 – N° Club : C2732**

Pdt et Cce : LESCURE Jean – 2 Rue De La Croix Rouge – 95300 HEROUVILLE-EN-VEXIN

Tél : 0980392522 – Gsm : 0633217347 – Email : lescure.jean@free.fr

### **ASS. FSE DES ARBITRES DE MOTO BALL**

**LMR : L03 – Dépt. : D75 – N° Club : C9999**

Pdt : MARQUE Hubert

Tél : 0149237705 – Gsm : 0622046461 – Email : hmarque@ffmoto.com

Cce : Siège social – 74 Avenue Parmentier – 75011 PARIS Email : motoball@ffmoto.com

## **SEINE ET MARNE (77)**

### **COMITE DEPARTEMENTAL SEINE ET MARNE – D77 – L03**

Pdt : CAILLE Laurent – 6, rue du 8 mai 1945 - 91470 LIMOURS

Tél : 01.64.90.48.45 - Email : liguemoto.idf@wanadoo.fr

### **UNION MOTORISTE NEMOUIRIENNE**

**LMR : L03 – Dépt. : D77 – N° Club : C0638**

Pdt et Cce : BARDY Serge – 43 Rue Des Cordieres – 77240 VERT ST DENIS

Tél : 0160639539 – Gsm : 0630811257 – Email : serge.bardy77@gmail.com

### **MOTO CLUB NORD SEINE MARNAIS**

**LMR : L03 – Dépt. : D77 – N° Club : C0653**

Pdt et Cce : MIGNOT Daniel – Moto Club Nord Seine Et Marne – Bp 241 77403 Lagny Cedex – 77400 LAGNY-S/MARNE

Tél : 0164028161 – Gsm : 0617961475 – Email : mignot.daniel@bbox.fr

### **MOTO CLUB SOISY BOUY**

**LMR : L03 – Dépt. : D77 – N° Club : C0865**

Pdt et Cce : MARTIN Pierre – 10 Route De Nangis – 77970 BANNOST-VILLEGAGNON

Tél : 0637745450 – Gsm : 0637745450 – Email : mcsoisybouy@yahoo.fr

### **A.S.M. FUBLAINES**

**LMR : L03 – Dépt. : D77 – N° Club : C1870**

Pdt et Cce : CAILLE Laurent – 2 Route De La Plaine De Moras – 77640 JOUARRE

Tél : 0971395290 – Gsm : 0647310275 – Email : laurentcaille77@gmail.com

### **MOTO CLUB DE SENART**

**LMR : L03 – Dépt. : D77 – N° Club : C2335**

Pdt et Cce : SOUQUIERE Philippe – 8 Rue Du Lavoir – Pouilly Le Fort – 77240 VERT ST DENIS

Gsm : 0607117857 – Email : mx.land@wanadoo.fr

### **CLUB SPORTIF ET DE LOISIR D'ECOLE DE GENDARMERIE**

**LMR : L03 – Dépt. : D77 – N° Club : C2941**

Pdt : COLLE Jean-Francois – 01 Rue Theo Bonhomme – 77250 MORET-LOING-ET-ORVANNE

Tél : 0661915630 – Gsm : 0661915630 – Email : colle.jeanfrancois@gmail.com

Cce : Siège social – Rue Caserne Lariboisiere – Rue De La Charite – 77210 AVON

Tél : 0661915630 – Email : cslegf77210@gmail.com

### **MOTO TT CHATEAU LANDON**

**LMR : L03 – Dépt. : D77 – N° Club : C3070**

Pdt : MANGIN Gerard – 3 Chemin De Kerondo – 29120 PONT-L'ABBE

Tél : 0298986378 – Gsm : 0771123546 – Email : gironville77@orange.fr

Cce : Siège social – 2 Place De L'hotel De Ville – Mairie – 77570 CHATEAU-LANDON

Tél : 0298986378 – Email : gironville77@orange.fr

### **MOTO CLUB RIDING SENSATION**

**LMR : L03 – Dépt. : D77 – N° Club : C3392**

Pdt et Cce : FREMY Laury – 18 Rue Du Cercle Des Poetes – 77144 MONTEVRAIN

Tél : 0160439073 – Gsm : 0662167968 – Email : lfriding54@gmail.com



**LARCHANT MOTO CLUB 77****LMR : L03 – Dépt. : D77 – N° Club : C3809**

Pdt : HEMIMOU Abdelkader – 21 Rue Ambroise Pare – 95870 BEZONS  
 Tél : 0146239983 – Gsm : 0768484803 – Email : larchantmotoclub77@gmail.com  
 Cce : Siège social – 121 Bis Route De Nemours – 77760 LARCHANT  
 Tél : 0768484803 – Gsm : 0768484803 – Email : larchantmotoclub77@gmail.com

**MC CHEVRAIN****LMR : L03 – Dépt. : D77 – N° Club : C3811**

Pdt : PAON Romain – 26 Rue Du Vieux Puits – 77760 BUTHIERS  
 Tél : 0614630972 – Gsm : 0614630972 – Email : r.paon77@gmail.com  
 Cce : Siège social – 26 Rue Du Vieux Puits – 77760 BUTHIERS  
 Tél : 0614630972 – Gsm : 0614630972 – Email : r.paon77@gmail.com

**YVELINES (78)****COMITE DEPARTEMENTAL DES YVELINES – D78 – L03**

Pdt et Cce : TILLIER Cyrille – 6, rue du 8 mai 1945 – 91470 LIMOURS  
 Tél : 01.64.90.48.45 – Email : liguemoto.idf@wanadoo.fr

**EXTREME MOTO CLUB****LMR : L03 – Dépt. : D78 – N° Club : C1974**

Pdt et Cce : BOIS Alain – 1 Rue Des Crows – 78520 LIMAY  
 Tél : 0130923960 – Gsm : 0677500279 – Email : adjudant.alain@free.fr

**ASSOCIATION PRO CLASSIC****LMR : L03 – Dépt. : D78 – N° Club : C2034**

Pdt : FREON Philippe – 5 Rue Du Harnais – 78120 RAMBOUILLET  
 Tél : 0130598653 – Gsm : 0621818257 – Email : proclassic@neuf.fr  
 Cce : Siège social – 5 Rue Du Harnais – 78120 RAMBOUILLET – Tél : 0130598653 – Email : proclassic@neuf.fr

**TEAM 6EME AVENUE****LMR : L03 – Dépt. : D78 – N° Club : C2473**

Pdt et Cce : ROLLAND Veronique – Tennis Club House – 2 Avenue Du Moulin – 77680 ROISSY EN BRIE  
 Tél : 0676157935 – Gsm : 0676157935 – Email : veroceric.rolland@gmail.com

**PASSION TT 78****LMR : L03 – Dépt. : D78 – N° Club : C2852**

Pdt : BLIGNY Bruno – 1 Bis Rue De L'industrie – 27620 GASNY  
 Tél : 0975482559 – Gsm : 0680588644 – Email : brunobigny@outlook.fr  
 Cce : Siège social – 1Bis Rue De L'industrie – 27620 GASNY – Tél : 0680588644 – Email : brunobigny@outlook.fr

**ESSONNE (91)****COMITE DEPARTEMENTAL MOTOCYCLISTE DE L'ESSONNE – D91 – L03**

Pdt et Cce : DIEUDONNE Dany – 29 Rue De Beaumont – 45170 ASCHERES-LE-MARCHE  
 Mob : 0631147810 – Email : danydieudonne@wanadoo.fr

**MC CHATILLONNAIS BOUTIGNY****LMR : L03 – Dépt. : D91 – N° Club : C0244**

Pdt : SOUTARSON Pascal – Batiment G – 61 Avenue De La Marne – 92120 MONTRouGE  
 Tél : 0683001886 – Gsm : 0683001886 – Email : pascalsou@gmail.com  
 Cce : Siège social – Mairie De Boutigny Sur Essonne – 11 Boulevard Maurice Ouin – 91820 BOUTIGNY-S/ESSONNE  
 Tél : 0683001886 – Email : motoclubmccb@gmail.com

**TRIAL CLUB DE MARCOUSSIS****LMR : L03 – Dépt. : D91 – N° Club : C0546**

Pdt : FIALEToux Christian – 15 Route De Chauffour – 91580 VILLECONIN  
 Tél : 0629598758 – Gsm : 0622863391 – Email : fialetoux@yahoo.com  
 Cce : Siège social – Mairie De Marcoussis – 5 Rue Alfred Dubois – 91460 MARCOUSSIS  
 Tél : 0622863391 – Email : trialmarcoussis@gmail.com

**MOTO CLUB SAINT CHERON ET SA REGION****LMR : L03 – Dépt. : D91 – N° Club : C0798**

Pdt et Cce : LE BOUQUIN Florian – 9 Impasse Des Sources – 91650 BREUILLET  
 Tél : 0750360978 – Gsm : 0750360978 – Email : le.bouquin.florian@live.fr

**MOTO CLUB DE YERRES****LMR : L03 – Dépt. : D91 – N° Club : C1009**

Pdt et Cce : FLOURE Alain – 3 Rue Des Provinces – 77176 SAVIGNY LE TEMPLE  
 Tél : 0160636247 – Gsm : 0695829655 – Email : alain.floure@free.fr

**MOTO CLUB SAINTE GENEVIEVE SPORT****LMR : L03 – Dépt. : D91 – N° Club : C1056**

Pdt et Cce : MEYER Bertrand – 14 Rue Du Bassin Fosse – 91650 BREUILLET  
 Tél : 0607156150 – Email : bjp.meyer@gmail.com

**MOTO CLUB ACCELERATION****LMR : L03 – Dépt. : D91 – N° Club : C1490**

Pdt : DIEUDONNE Dany – 29 Rue De Beaumont – 45170 ASCHERES-LE-MARCHE  
 Gsm : 0631147810 – Email : danydieudonne@wanadoo.fr  
 Cce : Siège social – Mairie De Marcoussis – Voie – 91460 MARCOUSSIS  
 Tél : 0631147810 – Email : danydieudonne@wanadoo.fr

**ENDURO CLUB DE VERRIERES****LMR : L03 – Dépt. : D91 – N° Club : C2471**

Pdt : MAINDRON Jean-Luc – 6 Rue Du Moulin De Grais – 91370 VERRIERES LE BUISSON  
 Tél : 0608498660 – Email : maindrongjl@hotmail.com  
 Cce : Siège social – Chez M JI Maindron – 6 Rue Du Moulin De Grais – 91370 VERRIERES LE BUISSON  
 Email : enduro@ecverrieres.com

**MX 911****LMR : L03 – Dépt. : D91 – N° Club : C2472**

Pdt : AGUETTAZ Jean-François – 10 Chemin Des Ruelles – Machery – 91640 VAUGRIGNEUSE

Tél : 0164588259 – Gsm : 0681442934 – Email : mx911@orange.fr

Cce : AGUETTAZ Sebastien – 11 Route De Machery – 91470 FORGES-LES-BAINS

Tél : 0685230147 – Gsm : 0685230147 – Email : s.aguettaz911@gmail.com

**LES TONTONS CHICANEURS****LMR : L03 – Dépt. : D91 – N° Club : C2575**

Pdt : ROBLIN Olivier – 116 Rue De La Paix – 91360 VILLEMORISSON SUR ORGE

Tél : 0169043019 – Gsm : 0688062799 – Email : oroblin@club-internet.fr

Cce : Siège social – 116 Rue De La Paix – 91360 VILLEMORISSON SUR ORGE

Tél : 0688062799 – Email : bob.lestontonschicaneurs@gmail.com

**MOTO CLUB MOTORS EVENTS****LMR : L03 – Dépt. : D91 – N° Club : C2740**

Pdt : MOTHRE Marc

Cce : MOTHRE Julie, 3 rue des écoles 91310 Linas

Port : 0674538254 – mail : mc-motors-events@orange.fr

**MOTO CLUB DE LINAS MONTLHERY****LMR : L03 – Dépt. : D91 – N° Club : C2905**

Pdt : LAVRENTIEFF Pierre – 26 Rue Des Pres – 91620 LA VILLE DU BOIS

Tél : 0615406638 – Gsm : 0615406638 – Email : lavrentieff@free.fr

Cce : Siège social – 26 Rue Des Pres – 91620 LA VILLE DU BOIS

Tél : 0615406638 – Email : contact@aquatquemc.fr

**RACING PARK****LMR : L03 – Dépt. : D91 – N° Club : C3773**

Pdt : MAURY Aurelien – 245 Chemin Des Vignes – 91640 BRIIS-SOUS-FORGES

Tél : 0680401020 – Gsm : 0680401020 – Email : racingpark91@gmail.com

Cce : Siège social – 245 Chemin Des Vignes – 91640 BRIIS-SOUS-FORGES

Tél : 0670002916 – Gsm : 0670002916 – Email : racingpark91@gmail.com

**PILOTE MOTO PRODUCTION****LMR : L03 – Dépt. : D91 – N° Club : C3776**

Pdt et Cce : HUMANN Alexandre – 22 Allée De La Petite Porte – 91460 MARCOUSSIS

Tél : 0672416352 – Gsm : 0672416352 – Email : alexandre.humann@gmail.com

**HAUTS DE SEINE (92)****COMITE DEPARTEMENTAL DES HAUTS DE SEINE – D92 – L03**

Pdt et Cce : AUBERTY Pascal – 8 Place Henri Iv – 92150 SURESNES

Tél. : 0141403128 – Mob. : 0616938220 – Email : pascal.auberty@editions-lariviere.com

**A.M.C. DE FRANCE****LMR : L03 – Dépt. : D92 – N° Club : C0369**

Pdt et Cce : CASASNOVAS Patrick – 12 Rue Mozart – Editions Lariviere – 92110 CLICHY

Tél : 0141403219 – Email : pascal.auberty@editions-lariviere.com

**MOTO CLUB DU PARIS DAKAR****LMR : L03 – Dépt. : D92 – N° Club : C0679**

Pdt : CASTERA David – Amaury Sport Organisation – 4042 Quai Du Point Du Jour – Bp10302

92100 BOULOGNE-BILLANCOURT

Tél : 0141331765 – Email : plenfant@aso.fr

Cce : Siège social – 40-42 Quai Du Point Du Jour – 92100 BOULOGNE-BILLANCOURT

Tél : 0141331455 – Email : plenfant@aso.fr

**CLUB TRAJECTOIRE****LMR : L03 – Dépt. : D92 – N° Club : C1673**

Pdt et Cce : PERRIN Aurelie – 21 Rue Du Marechal Oudinot – 55000 LISLE EN RIGAUT Gsm : 0681418822 –

Email : clubtrajectoire@hotmail.fr

**ASSOCIATION RG 500 CLUB DE FRANCE****LMR : L03 – Dépt. : D92 – N° Club : C2364**

Pdt et Cce : LEBEAU Cyril – 14 Rue Chaillon – Pav.n 25 – 92390 VILLENEUVE-LA-GARENNE

Tél : 0147992616 – Gsm : 0685322308 – Email : cyrilebeau@gmail.com

**SEINE SAINT DENIS (93)****COMITE DEPARTEMENTAL DE SEINE SAINT DENIS – D93 – L03**

Pdt et Cce : Canazzi Dominique – CIRCUIT CAROLE – RD 40 – 93290 TREMBLAY EN FRANCE

Tél. : 06.08.40.62.65 – Email : domcd20@gmail.com

**MOTO SPORT COURNEUVIEN 93****LMR : L03 – Dépt. : D93 – N° Club : C0290**

Pdt : EMPTAZ Bernard – 4 Rue De La Maisonneraie – 95720 LE MESNIL AUBRY

Tél : 0134718681 – Gsm : 0680235640 – Email : Emptaz.bernard@neuf.fr

Cce : Siège social – 37 Avenue Victor Hugo – 93120 LA COURNEUVE

Tél : 0148361515 – Email : msc93@wanadoo.fr

**ASS SPORTIVE MOTOCYCLISTE DU CIRCUIT CAROLE****LMR : L03 – Dépt. : D93 – N° Club : C3090**

Pdt : BERNARD Roland – Route Departementale 40 – Tremblay En France – 93290 TREMBLAY- EN-FRANCE

Tél : 0148637354 – Email : rbernard@circuit-carole.com

Cce : Siège social – Route Departementale 40 – 93290 TREMBLAY EN FRANCE

Tél : 0148637354 – Email : asmcc@circuit-carole.com



**SOS RODEO****LMR : L03 – Dépt. : D93 – N° Club : C3710**

Pdt : MECHOUAR Chabane – 43 Allée Voltaire – 93320 LES PAVILLONS-SOUS-BOIS

Tél : 0651484175 – Gsm : 0651484175 – Email : sosrodeo@yahoo.com

Cce : Siège social – 43 Allée Voltaire – 93320 LES PAVILLONS-SOUS-BOIS

Tél : 0651484175 – Gsm : 0651484175 – Email : sosrodeo@yahoo.com

**VAL DE MARNE (94)****COMITE DEPARTEMENTAL DU VAL DE MARNE – D94 – L03**

Pdt et Cce : Pietu Odile – 9 rue des Jonquilles – 94440 VILLECRESNES

Tél : 06.16.67.24.13 – Email : odile.pietu@gmail.com

**MOTO CLUB DE TOURISME DU SUD PARISIEN****LMR : L03 – Dépt. : D94 – N° Club : C1912**

Pdt et Cce : GAULTIER Thierry – 16 Rue Victor Hugo – 94880 NOISEAU

Tél : 0980515242 – Gsm : 0607064945 – Email : thierrygaultier@free.fr

**ASSOCIATION MOTOCROSS VIGNEUSIEN****LMR : L03 – Dépt. : D94 – N° Club : C1945**

Pdt : DONGE Aurelien – 38 Rue Raoul Delattre – 94290 VILLENEUVE-LE-ROI

Tél : 0652485731 – Email : amcv91270@gmail.com

Cce : Siège social – 2 Avenue Du Marechal De Turenne Bat:b – 94290 VILLENEUVE-LE-ROI

Tél : 0652485731 – Email : donge.aurelien@gmail.com

**GMT94****LMR : L03 – Dépt. : D94 – N° Club : C2163**

Pdt : GUYOT Christophe – 9 Rue Des Chalets – 94200 IVRY SUR SEINE Gsm : 0660241080 – Email : guyot@gmt.fr

Cce : Siège social – 9 Rue Des Chalets – 94200 IVRY SUR SEINE

Tél : 0660241080 – Email : guyot@gmt.fr

**PISTE LIBRE****LMR : L03 – Dépt. : D94 – N° Club : C3047**

Pdt et Cce : FRITSCH Jean-Paul – 48 Avenue De La Gare – 58250 FOURS

Tél : 0662143836 – Gsm : 0662143836 – Email : go@piste-libre.fr

**FRANCE SIDE CAR COMPETITION****LMR : L03 – Dépt. : D94 – N° Club : C3131**

Pdt : VERHAEGHE Pascal – 1500 Route De Bru – 46700 VIRE-SUR-LOT

Tél : 0680424463 – Gsm : 0680424463 – Email : pascalv46@gmail.com

Cce : Siège social – 9 Rue Des Jonquilles – 94440 VILLECRESNES

Tél : 0680424463 – Email : secretariat.fsc@gmail.com

**SQUADRA REGOLARITA CLUB FRANCE****LMR : L03 – Dépt. : D94 – N° Club : C3696**

Pdt : NOTTOLA Thierry – 19 Rue Des Ecoles – 94240 L'HAY LES ROSES Gsm : 0684763367 – Email : thierry@srcf.fr

Cce : Siège social – 19 Rue Des Ecoles – 94240 L'HAY-LES-ROSES

Tél : 0684763367 – Gsm : 0684763367 – Email : thierry@srcf.fr

**RACING DEVELOPPEMENT****LMR : L03 – Dépt. : D94 – N° Club : C3803**

Pdt : ENGEL Laurent – 92 Rue Marius Auphan – 92300 LEVALLOIS PERRET

Gsm : 0618804026 – Email : leaderteam@hotmail.fr

Cce : Siège social – 75 Avenue De Verdun – 94200 IVRY-SUR-SEINE

Tél : 0145219293 – Gsm : 0145219293 – Email : flembo.racingdev@gmail.com

**VAL D'OISE (95)****COMITE DEPARTEMENTAL DU VAL D'OISE – D95 – L03**

Pdt et Cce : Zumpicchiati William – 6 Rue du 8 Mai 1945 – 91470 LIMOURS

Tél : 01.64.90.48.45 – Email : zumpicchiatiw@yahoo.fr

**A.M. VALDOISIENNE****LMR : L03 – Dépt. : D95 – N° Club : C0956**

Pdt et Cce : VERNIEUX Serge – 36 Av Jules Verne – 95190 GOUSSAINVILLE

Tél : 0139889271 – Gsm : 0681863923 – Email : amvserge@gmail.com

**MOTO CLUB DE LA VALLEE DE L'OISE****LMR : L03 – Dépt. : D95 – N° Club : C1535**

Pdt et Cce : ZUMPICCHIAT William – 13 Rue Rouget De L'Isle – 95240 CORMEILLES EN PARISIS

Tél : 0953694958 – Gsm : 0609475276 – Email : zumpicchiatiw@yahoo.fr

**ASSOCIATION AVENIR MOTO****LMR : L03 – Dépt. : D95 – N° Club : C1907**

Pdt et Cce : LONG Marie-Pierre – 2 Avenue De Fontenelle – 95350 SAINT-BRICE-SOUS-FORET

Tél : 0603021145 – Gsm : 0603021145 – Email : marielong95@hotmail.com

**MOTO TEAM 95****LMR : L03 – Dépt. : D95 – N° Club : C2308**

Pdt : HERBILLON William – 14 Rue Jacques Lambert – 95800 COURDIMANCHE

Tél : 0134425870 – Gsm : 0662314904 – Email : herbillon.william@neuf.fr

Cce : Siège social – 13 Rue Bernard Palissy – 95280 JOUY LE MOUTIER

Tél : 0134354356 – Email : contact@mototeam95.com

**ELITE MOTOCROSS****LMR : L03 – Dépt. : D95 – N° Club : C2735**

Pdt : ZAOUI Karim – 54 Grande Rue – 95470 FOSSES

Tél : 0130290488 – Gsm : 0698951971 – Email : motoetmotive@orange.fr

Cce : Siège social – Mairie – Place Isabelle De V Y – 95470 ST WITZ

Tél : 0698951971 – Email : elitemcmoto@orange.fr

**X-TREM RACING****LMR : L03 – Dépt. : D95 – N° Club : C3405**

Pdt : PICOT Sebastien – 7 Allée Du Bois Bleu – 95450 LONGUESSE

Tél : 0685732056 – Gsm : 0685732056 – Email : x-trem\_95@hotmail.fr

Cce : Siège social – 22 Rue Du Martin Pecheur – 95800 COURDIMANCHE

Tél : 0685732056 – Gsm : 0682691301 – Email : xtremracing.motoclub@gmail.com

**LIGUE DE NORMANDIE****Code FFM N°02****Calvados (14) - Eure (27) - Manche (50) - Orne (61) - Seine Maritime (76)****Siège Social** : 289, route du Parc Languet – 76160 SAINT-AUBIN-EPINAY**Site Web** : <https://www.lmn-ffm.org/>**Correspondance** : PERRIN Edgar - 289, route du Parc Languet – 76160 SAINT-AUBIN-EPINAY

Tél. 02.31.25.61.90 – Mobile : 07.63.43.61.74 - Email : secretariat@lmn-ffm.org

**Président** : SÉHIER Philippe – 289, route du Parc Languet – 76160 SAINT-AUBIN-EPINAY

Tél. : 02.35.08.08.44 - Mobile : 06.30.57.72.08 - Email : phsehier@aol.com

**1<sup>er</sup> Vice-président** : MESNARD Dominique – 8, rue du Stade - 76560 DOUDEVILLE

Tél : 02.35.95.31.01 - Mobile : 06.52.29.50.68 - Email : domi.mesnard@wanadoo.fr

**Vice-présidents** : VEAUDEQUIN Jean Paul – 8 Rue Du Docteur Duval – 95780 LA ROCHE GUYON

Tél. : 0134797323 – Mob. : 0686052469 – Email : recf.jpv@orange.fr

**PRUNIER Patrick** - La Gare - 61800 MONTSECRET-CLAIREFOUGERE

Mobile : 07.71.11.47.06 – Email : prunierp@neuf.fr

**Secrétaire général** : LEMONNIER Philippe – 123, rue de l'Église – 76480 ROUMARE

Mobile : 06.63.34.15.94 – Email : lemonnier-philippe@wanadoo.fr

**Trésorier** : BONNEAU Michel - 341 chemin de Cambourg - 27520 BERVILLE EN ROUMOIS

Tél. : 02.35.77.93.38 – Mobile : 06.75.49.66.36 – Email : bonneau.michel@gmail.com

**Délégué aux A.G.** : BONNEAU Michel – 341, chemin de Cambourg - 27520 BERVILLE-EN-ROUMOIS

Tél. : 02.35.77.93.38 - Mobile : 06.75.49.66.36 – Email : bonneau.michel@gmail.com

**Présidente d'honneur** : VEILLEUX Denise – 11, résidence Paul Pichon – 27620 GASNY

Mobile : 06.15.05.60.77 - Email : denise.veilleux@orange.fr

**PRESIDENTS OU RESPONSABLES des COMMISSIONS SPORTIVES****Motocross** : MESNARD Dominique – 8, rue du Stade - 76560 DOUDEVILLE

Tél : 02.35.95.31.01 - Mobile : 06.52.29.50.68 - Email : domi.mesnard@wanadoo.fr

**Enduro & Rallyes TT** : PRUNIER Patrick - La Gare - 61800 MONTSECRET-CLAIREFOUGERE

Mobile : 07.71.11.47.06 – Email : prunierp@neuf.fr

**Pratique Educative** : MULOT Lionel - 278 rue de la Vente Pouchet - 76520 LA NEUVILLE CHANT D'OISEL

Tél. : 02.35.60.38.86 – Mobile : 06.71.63.36.71 – Email : lionelmulot@wanadoo.fr

**Trial** : LECOFFRE Jean-François – 16 rue du Grand Pré – 50130 OCTEVILLE

Tél. : 02.33.94.51.09 – Mobile : 06.32.51.45.02 – Email : jf.lecoffre@orange.fr

**Vitesse** : BONNEAU Michel - 341 chemin de Cambourg - 27520 BERVILLE-EN-ROUMOIS

Tél. : 02.35.77.93.38 – Mobile : 06.75.49.66.36 – Email : bonneau.michel@gmail.com

**Moto-Ball** : POREE Guillaume – 59bis chemin Saint Quentin – 14130 SURVILLE

Mobile : 06.73.63.58.70 - Email : motoball.liguedenormandie.ffmpeg@gmail.com

**Tourisme** : DERRIEN Daniel - 4 rue des Prés - 80460 OUST MAREST

Tél. : 03.22.25.94.94 – Mobile : 06.78.77.05.94 – Email : mc.emt@laposte.net

**Chronométrage** : à définir**Médical** : MULOT Lionel - 278 rue de la Vente Pouchet - 76520 LA NEUVILLE CHANT D'OISEL

Tél. : 02.35.60.38.86 – Mobile : 06.71.63.36.71 – Email : lionelmulot@wanadoo.fr

**Technique** : HELYE Bertrand - 2 chemin du Hablet - 50440 GREVILLE-HAGUE

Tél. : 02.33.53.06.14 – Mobile : 06.26.72.75.34 – Email : bacamala@neuf.fr

***CALVADOS (14)*****COMITE DEPARTEMENTAL MOTOCYCLISTE DU CALVADOS – D14 – L02**

Pdt et Cce : LAINEY Cyrille – 15 rue de l'Eglise – 14740 PUTOT EN BESSIN

Mob. : 0621726322 – Email : cyrille.lainey@orange.fr

**MOTO CLUB BASLY****LMR : L02 – Dépt. : D14 – N° Club : C0100**

Pdt : FLAMBARD Eric – 7 Route De Fontaine Henry – 14610 BASLY

Tél : 0674569907 – Email : e-flambard@orange.fr

Cce : Siège social – 7 Route De Fontaine Henry – 14610 BASLY

Tél : 0674569907 – Email : veronique.jouanny@icloud.com

**MOTO CLUB DE CAEN****LMR : L02 – Dépt. : D14 – N° Club : C0191**

Pdt : LELIEVRE Alexandre – 344 Rue Gondouin – 14250 TESSEL

Gsm : 0784975400 – Email : alexandrelelievre2011@gmail.com

Cce : LOISON Benoit – 9 Impasse Des Pommiers – Brouay – 14250 THUE ET MUE

Tél : 0603682347 – Email : benoitloison11@gmail.com

**MOTO CLUB DE CLECY****LMR : L02 – Dépt. : D14 – N° Club : C0259**

Pdt et Cce : LETOURNEL Philippe – 3 Rue Des Eglantiers – 14110 ST DENIS DE MERE

Tél : 0231699525 – Gsm : 0681518287 – Email : ph.letournel@orange.fr

**MOTOBALL CLUB HOULGATAIS****LMR : L02 – Dépt. : D14 – N° Club : C0439**

Pdt et Cce : MARIE Bruno – 8 Bis Chemin Des Chevaliers – 14510 HOULGATE

Gsm : 0683864814 – Email : marie.bruno2704@gmail.com

**MOTO CLUB PIERREFITTE EN CINGLAIS****LMR : L02 – Dépt. : D14 – N° Club : C0699**

Pdt : POSTEL Romain – 2A Rue Malherbe – 14210 VACOGNES-NEUILLY

Tél : 0607436218 – Gsm : 0607436218 – Email : postel.romain@gmail.com

Cce : Siège social – 2A Rue Malherbe – 14210 VACOGNES-NEUILLY

Tél : 0607436218 – Email : postel.romain@gmail.com

**ESF ANIMATION MOTOCYCLISME FALAISIENNE****LMR : L02 – Dépt. : D14 – N° Club : C1675**

Pdt et Cce : OLLAGNIER Franck – 3 Rue Du Moulin – 61160 TRUN – Tél : 0615827671 – Email : Ollagnier.franck@orange.fr

**PONT D'OUILLY MOTO CLUB****LMR : L02 – Dépt. : D14 – N° Club : C1753**

Pdt et Cce : GROSSE David – Le Bourg – 61220 CRAMENIL – Tél : 0689538735 – Email : theshet@hotmail.fr

**MOTOS ACTIVES 14****LMR : L02 – Dépt. : D14 – N° Club : C2312**

Pdt et Cce : CECILLE Angelina – 3 Impasse Hugues D'eu - Chez Mr Et Mme Auzoux Pascal – 14130 PONT-L'EVEQUE

Tél : 0629859177 – Email : angelina.cecille@gmail.com

**MOTO CLUB DE ROTS****LMR : L02 – Dépt. : D14 – N° Club : C3375**

Pdt : AUBIN Philippe – 16 Chemin De Colombelles – 14980 ROTS

Tél : 0673137523 – Gsm : 0673137523 – Email : philippe.aubin@hotmail.fr

Cce : Siège social – 16 Chemin De Colombelles – 14980 ROTS

Tél : 0673137523 – Gsm : 0673137523 – Email : philippe.aubin@hotmail.fr

**POLE RSTT****LMR : L02 – Dépt. : D14 – N° Club : C3786**

Pdt : BELLONCLE Benoit – 15 Rue Du Val – 27230 HEUDREVILLE EN LIEUVIN

Tél : 0232562288 – Gsm : 0629888835 – Email : belloncle.traiteur@wanadoo.fr

Cce : PASCO Steve – 167 Chemin De La Sente D'ovilly – 14590 MOYAUX

Gsm : 0675999498 – Email : spasco101@gmail.com

**EURE (27)****COMITE DEPARTEMENTAL DE L'EURE – D27 – L02**

Pdt et Cce : BONNEAU Michel – 341 chemin de Cambourg – 27520 BERVILLE-EN-ROUMOIS

Tél. : 02.35.77.93.38 – Mobile : 06.75.49.66.36 – Email : bonneau.michel@gmail.com

**MOTOR CLUB ANDELYSIEN C.S.A.****LMR : L02 – Dépt. : D27 – N° Club : C0035**

Pdt et Cce : RICARD Thierry – 22 Residence Paul Fort – 27700 LES ANDELYS

Gsm : 0638572508 – Email : thierry.ricard0868@orange.fr

**MOTO CLUB LES LEOPARDS D'EVREUX****LMR : L02 – Dépt. : D27 – N° Club : C0348**

Pdt : GIRARD Pascal – 8 Rue De La Marne – 27000 EVREUX

Tél : 0232333552 – Gsm : 0608496367 – Email : noemie.diez@dbmail.com

Cce : Siège social – Pavillon Des Sports – 14 Rue De Coudres – 27000 EVREUX

Tél : 0624186531 – Email : noemie.diez@dbmail.com

**MOTO CLUB DE GASNY****LMR : L02 – Dépt. : D27 – N° Club : C0381**

Pdt et Cce : SANCHEZ Emmanuel – 7 Rue Des Moulins – 95510 AMENUCOURT

Tél : 0679928489 – Email : solennegobe@hotmail.fr

**CLUB MOTO THIBERVILLAIS****LMR : L02 – Dépt. : D27 – N° Club : C0899**

Pdt : BETOUX Arnaud – 18 Rue De Saint Martin De Mailloc – 14140 PRETREVILLE

Tél : 0663001860 – Gsm : 0663001860 – Email : abetoux.cmt@gmail.com

Cce : Siège social – Chez Mr Betoux Arnaud – 18 Rue Saint Martin De Mailloc – 14140 PRETREVILLE

Tél : 0663001860 – Email : abetoux.cmt@gmail.com

**MOTO CLUB THOMER LA SOGNE****LMR : L02 – Dépt. : D27 – N° Club : C0903**

Pdt et Cce : PERRIN Christophe – 129 Rue Jacquard – 27000 EVREUX

Tél : 0232282757 – Email : infos@motoclubthomer.com

**MOTO CLUB VALLEE DE L'ANDELLE****LMR : L02 – Dépt. : D27 – N° Club : C0941**

Pdt : PEYRON Jean – 29 Rue De Cambre – 27310 ST OUEN DE THOUBERVILLE

Gsm : 0661162156 – Email : trialmcva@gmail.com

Cce : Siège social – Mairie – 1 Rue Neuve – 27610 ROMILLY SUR ANDELLE

Tél : 0670708003 – Email : trialmcva@gmail.com

**BRIONNE MOTO VERTE****LMR : L02 – Dépt. : D27 – N° Club : C1644**

Pdt : COUREL Bruno – 5 Route De Calleville – 27800 BRIONNE

Tél : 0771202548 – Email : courel.bruno@orange.fr

Cce : MARIE Eloise – 21 Rue Principale – 27110 VILLETES Gsm : 0642312291 – Email : eloise.m14@orange.fr

**CLUB MOTOCYCLISTE KICK 2000****LMR : L02 – Dépt. : D27 – N° Club : C2090**

Pdt et Cce : COQUARD Bernard – 11 Rue Du 11 Novembre – 27400 AMFREVILLE SUR ITON

Tél : 0683002749 – Gsm : 0683002749 – Email : bernard-coquard@orange.fr

**MC BERTHOUVILLAIS****LMR : L02 – Dépt. : D27 – N° Club : C2142****Pdt et Cce : DORLEANS Sylvain – 301 Route De Monfort – 27520 LES MONTS DU ROUMOIS**

Tél : 0235787259 – Email : sdorleans@outlook.fr

**ASSOCIATION MOTO CLUB BARROIS****LMR : L02 – Dépt. : D27 – N° Club : C3145**

Pdt et Cce : PAGET Pierre – 2 Impasse Du Vignoble – 27550 NASSANDRES SUR RISLE Gsm : 0608686968 –

Email : amcb.motoclub@gmail.com

**AS CHATEAU GAILLARD****LMR : L02 – Dépt. : D27 – N° Club : C3336**

Pdt et Cce : CARPENTIER Delphine – 7 Rue Thierry De Martel – 27430 MUIDS

Tél : 0650000626 – Gsm : 0650000626 – Email : delphine.ascg@gmail.com

**MOTO CLUB TEAM-MX 78****LMR : L02 – Dépt. : D27 – N° Club : C3447**

Pdt et Cce : DEQUEHEN Remi – 21 Rue Saint Vincent – 78200 MANTES LA JOLIE

Tél : 0644101418 – Gsm : 0644101418 – Email : team.mx78@gmail.com

**RIDER CO****LMR : L02 – Dépt. : D27 – N° Club : C3520**

Pdt : GUILLOU Margot – 9T Rue De Cocherel – 27930 MISEREY

Gsm : 0620762803 – Email : guilloum666@gmail.com

Cce : PROD'HOMME Julien – 9T Rue De Cocherel – 27930 MISEREY

Tél : 0682322291 – Gsm : 0682322291 – Email : ju.prodhomme@gmail.com

**ASSOCIATION NORMANDE DE SPORTS MOTORISES****LMR : L02 – Dépt. : D27 – N° Club : C3544**

Pdt : COUASON Stéphane – 977 Rue Route Des Champs – Le Beilou – 27820 ARMENTIERES- SUR-AVRE

Tél : 0232376442 – Gsm : 0615295630 – Email : couason.charpentes@orange.fr

Cce : Siège social – La Detourbe – 27820 ARMENTIERES-SUR-AVRE

Tél : 0615295630 – Email : couason.charpentes@orange.fr

**MOTO CLUB DE LA VESGRE****LMR : L02 – Dépt. : D27 – N° Club : C3637**

Pdt et Cce : SEBILLE Guillaume – 11 Rue Gaillard – Appartement F – 78980 SAINT-ILLIERS-LE- BOIS

Tél : 0685073398 – Email : guillaumesebille@hotmail.fr

**FIDO MOTO RACING****LMR : L02 – Dépt. : D27 – N° Club : C3749**

Pdt : SAUTIF Jonathan – 84 Rue Des Bucailles – 27520 SAINT-LEGER-DU-GENNETEY

Tél : 0783131396 – Gsm : 0783131396 – Email : fidomotoracing@gmail.com

Cce : Siège social – 84 Rue Des Bucailles – 27520 SAINT-LEGER-DU-GENNETEY

Tél : 0783131396 – Gsm : 0783131396 – Email : Fidomotoracing@gmail.com

**MANCHE (50)****COMITE DEPARTEMENTAL DE LA MANCHE – D50 – L02**

Pdt et Cce : PINEL Jean Claude – 20 Rue Du Grand Quesnay – 50460 QUERQUEVILLE

Tél. : 0233035012 – Mobile : 0617867080 – Email : jcpinel@wanadoo.fr

**MOTO CLUB MILLIERES****LMR : L02 – Dépt. : D50 – N° Club : C0574**

Pdt : BASSET Jacky – 79 Rue Le Grand Haut D Y – 50710 CREANCES

Tél : 0233462279 – Gsm : 0769937120 – Email : Jackybasset50@gmail.com

Cce : PAYSANT Annie – 2 Rue General Maxwell D Taylor – 50500 CARENTAN LES MARAIS

Tél : 0233422243 – Gsm : 0686046784 – Email : paysant.annie@gmail.com

**CMC - CHAULIEU MOTO CLUB****LMR : L02 – Dépt. : D50 – N° Club : C0929**

Pdt : LEDOYER Julien – Rue Mairie – 50750 QUIBOU – Tél : 0650428551 – Email : julienmx54@yahoo.com

Cce : Siège social – La Pouchinière – 50750 QUIBOU – Tél : 0650428551 – Email : julienmx54@yahoo.com

**COTENTIN MOTO SPORT****LMR : L02 – Dépt. : D50 – N° Club : C1125**

Pdt : MUNDT Thierry – 7 Hameau Les Gens – 50690 TEURTHEVILLE-HAGUE

Tél : 0233048180 – Gsm : 0643187158 – Email : thierry.mundt@orange.fr

Cce : Siège social – Mairie De Vasteville – 11 Rue Jean-Francois Millet – 50440 LA HAGUE

Tél : 0643187158 – Email : cms.secretaire@gmail.com

**MOTO CLUB DU VAL D OUVE****LMR : L02 – Dépt. : D50 – N° Club : C1183**

Pdt et Cce : ROQUIER Christophe – 21 Rue Des Vikings – 50270 SAINT-JEAN-DE-LA-RIVIERE

Gsm : 0672399041 – Email : christophe.roquier28@gmail.com

**MOTO CLUB DE LAY****LMR : L02 – Dépt. : D50 – N° Club : C1224**

Pdt et Cce : HERVIEU Gaetan – 99 Rue Du Stade Albert Bossard – 50750 BOURGVALLEES

Tél : 0616187891 – Gsm : 0616187891 – Email : gaetan.hervieu@hotmail.fr

**SP. LOIS. MEC. DE COTENTIN****LMR : L02 – Dépt. : D50 – N° Club : C1380**

Pdt et Cce : LEFEVRE Stephane – 5 5 La Sablonniere – 50190 FEUGERES

Tél : 0233457220 – Gsm : 0683340825 – Email : lefevreslf@aol.com

**OUVILLE MOTO CLUB****LMR : L02 – Dépt. : D50 – N° Club : C1858**

Pdt et Cce : DESMONTS Franck – Les Tropiques – 22 Place De La Gare – 14500 VIRE NORMANDIE

Tél : 0645700175 – Email : franck.desmonts@orange.fr

**HAGUE RACING CLUB JUNIORS****LMR : L02 – Dépt. : D50 – N° Club : C2211**

Pdt : DORENOR Yannick – 7 Residence Saint Hortaire – 50260 RAUVILLE LA BIGOT Gsm : 0669798696 –

Email : yannick.dorenlor@gmail.com

Cce : Siège social – Hague Racing Club Juniors – Circuit De La Lande St Nazaire – 50440 LA HAGUE

Tél : 0233530789 – Email : hrcj@hrcj.fr

**PRESQU ILE TOUT TERRAIN****LMR : L02 – Dépt. : D50 – N° Club : C2325**

Pdt : LECOFFRE Jean-Francois – 16 Rue Du Grand Pre – 50130 CHERBOURG EN COTENTIN

Tél : 0233945109 – Gsm : 0675473751 – Email : jf.lecoffre@orange.fr

Cce : Siège social – Monsieur Jean Francois Lecoivre – 16 Rue Du Grand Pre – 50130 CHERBOURG EN COTENTIN

Tél : 0675473751 – Email : jf.lecoffre@orange.fr

**SOURDEVAL MOTO CLUB****LMR : L02 – Dépt. : D50 – N° Club : C3319**

Pdt et Cce : RENARD Samuel – 1322 Marcel Renault – 50150 CHAULIEU

Tél : 0611640888 – Email : samuelrenard@sfr.fr

**MOTO CLUB LES CONDORS DE FERNANVILLE****LMR : L02 – Dépt. : D50 – N° Club : C3320**

Pdt et Cce : BERTI Aldo – 31 D Rue Alexis De Tocqueville – 50330 TOCQUEVILLE

Gsm : 0643335891 – Email : mx.aldo@yahoo.com

**MOTO CLUB LES PIEUX****LMR : L02 – Dépt. : D50 – N° Club : C3327**

Pdt et Cce : DANNER Simon – 13 Route Route De La Haule – 50440 GREVILLE HAGUE

Tél : 0233046115 – Gsm : 0666223634 – Email : bidule259@wanadoo.fr

**BAIE MOTOCLUB - BMC****LMR : L02 – Dépt. : D50 – N° Club : C3329**

Pdt et Cce : BOCAGE Paul – 1 La Besnardiere – 50320 LA LUCERNE-D'OUTREMER

Tél : 0684685528 – Email : paul.bocage@gmail.com

**MOTO CLUB LES POMMES VERTES****LMR : L02 – Dépt. : D50 – N° Club : C3624**

Pdt : LE BOUIL Dominique – 237 Route Du Mont Colquin – 50250 ST NICOLAS DE PIERREPONT

Tél : 0665137095 – Email : dominique.leboul@yahoo.fr

Cce : Siège social – 67 Fernand Finel – 50430 LESSAY

Tél : 0665137095 – Gsm : 0665137095 – Email : dominique.leboul@yahoo.fr

**ORNE (61)****COMITE DEPARTEMENTAL DE L'ORNE – D61 – L02**

Pdt : QUINCE-LEGER Leslie – Les Chatelliers Rotoureux – Les Rotours – 61210 PUTANGES PONT ECREPIN

Tél : 0233395670 – Mobile : 0625586116 – Email : leslie.quince.espoirsquad@live.fr

**MOTO CLUB BELLEMOIS****LMR : L02 – Dépt. : D61 – N° Club : C0127**

Pdt : WEBER Leo Paul – 3 Rue Du Lavoir – La Cour – 61130 BELLOU LE TRICHARD

Tél : 0233832598 – Gsm : 0750995636 – Email : leo-paul.w@hotmail.com

Cce : Siège social – Mairie – 61130 BELLEME - Tél : 0750995636 – Email : leo-paul.w@hotmail.com

**MOTO CLUB LA GACEENNE****LMR : L02 – Dépt. : D61 – N° Club : C0377**

Pdt : BOIS Gerard – Hameau La Brousse – 61310 GOUFFERN EN AUGE

Tél : 0233357794 – Email : mclagaceenne@gmail.com

Cce : Siège social – Place Mairie – Place Du Chateau – 61230 GACE

Tél : 0233357794 – Email : mclagaceenne@gmail.com

**TRIAL CLUB DE CORBON****LMR : L02 – Dépt. : D61 – N° Club : C1751**

Pdt et Cce : RAUBER Gregory – 39 Grande Rue – 61170 LE MELE SUR SARTHE

Tél : 0613462485 – Gsm : 0613462485 – Email : gregofficial@live.fr

**HOULME MOTO VERTE****LMR : L02 – Dépt. : D61 – N° Club : C3270**

Pdt et Cce : LANGLIN Romain – 15 Rue De Varennes – 61450 LE CHATELLIER

Tél : 0673055922 – Email : romain.langlin@hotmail.fr

**MOTO CLUB DE BRETHEL****LMR : L02 – Dépt. : D61 – N° Club : C3299**

Pdt : CHARTIER Geoffrey – 116 Rue Des Fougeres – 61300 SAINT-MARTIN-D'ECUBLEI

Tél : 0784372923 – Gsm : 0784372923 – Email : geoffreychartier77@gmail.com

Cce : Siège social – 116 Rue Des Fougeres – 61300 SAINT-MARTIN-D'ECUBLEI

Tél : 0784372923 – Email : motoclubbretzel@outlook.fr

**MOTO CLUB DES SOURCES****LMR : L02 – Dépt. : D61 – N° Club : C3384**

Pdt et Cce : BOUIN Cedric – 6 Augre – 53370 SAINT-PIERRE-DES-NIDS

Tél : 0243303658 – Gsm : 0681238107 – Email : cedbouin@aol.com

**SEINE MARITIME (76)****COMITE DEPARTEMENTAL DE SEINE MARITIME – D76 – L02**

Pdt : MESNARD Adrien – 8, rue du Stade – 76560 DOUDEVILLE

Mobile : 0763713208 – Email : mesnard.ad@gmail.com

**MOTO CLUB EU-MERS-LE TREPORT****LMR : L02 – Dépt. : D76 – N° Club : C0346**

Pdt : GILLARD Daniel – 12 Rue Des Ajoncs – 80350 MERS-LES-BAINS

Tél : 0276214105 – Email : mc.emt@laposte.net

Cce : DERRIEN Marie-Helene – 4 Rue Des Pres – 80460 OUST MAREST

Tél : 0322259494 – Email : mc.emt@laposte.net

**MOTO CLUB GRAVENCHONNAIS****LMR : L02 – Dépt. : D76 – N° Club : C0405**

Pdt : NIEL Denis – 238 Rue Maryse Bastie – 76330 PORT-JEROME-SUR-SEINE

Tél : 0785562816 – Email : denisniel76@orange.fr

Cce : SEHIER Philippe – 289 Route Du Parc Languet – 76160 ST AUBIN EPINAY

Tél : 0630577208 – Email : phsehier@aol.com

**MOTO CLUB DU VAL DE SEINE****LMR : L02 – Dépt. : D76 – N° Club : C0955**

Pdt et Cce : JOUET Cedric – 1211 Hameau Le Mont Roti – 76790 LES LOGES

Tél : 0235281304 – Gsm : 0611040775 – Email : cedric@ims-securite.com

**SAINT VALERY MOTO CROSS****LMR : L02 – Dépt. : D76 – N° Club : C1091**

Pdt : MESNARD Dominique – 8 Rue Du Stade – 76560 DOUDEVILLE

Tél : 0235953101 – Gsm : 0652295068 – Email : domi.mesnard@wanadoo.fr

Cce : Siège social – Mairie – Bp 47 – 76460 ST VALERY EN CAUX

Tél : 0235972476 – Email : domi.mesnard@wanadoo.fr

**ROUEN MOTO CRAMPONS****LMR : L02 – Dépt. : D76 – N° Club : C1301**

Pdt et Cce : LOCQUENEUX Pierre – 1279 Route Gournay – 76160 SAINT-JACQUES-SUR- DARNETAL

Tél : 0685738122 – Gsm : 0685738122 – Email : pierre.110@hotmail.fr

**MOTO CLUB DE LAUSTREBERTHE****LMR : L02 – Dépt. : D76 – N° Club : C1772**

Pdt et Cce : HUROT David – 53 Rue Des Geais – 76690 CLERES

Tél : 0235331610 – Gsm : 0614776088 – Email : hurotmcaustr@orange.fr

**MOTO CLUB DES TROIS VALLEES****LMR : L02 – Dépt. : D76 – N° Club : C1997**

Pdt et Cce : PARRET Richard – 19 Residence Clair Soleil – 76590 SAINT-HONORE

Tél : 0624144651 – Gsm : 0786485959 – Email : richard.parret@asteelflash.com

**MOTO SPORT 76****LMR : L02 – Dépt. : D76 – N° Club : C2133**

Pdt : WORMSER Marc – 27 Rue Des Martyrs De La Resistance – 76960 NOTRE-DAME-DE- BONDEVILLE

Tél : 0232830535 – Gsm : 0682456729 – Email : marc.wormser@free.fr

Cce : Siège social – 153 Rue De Dieppe – 76150 MAROMME

Tél : 0682456729 – Email : marc.wormser@free.fr

**MOTOCROSS LONDINIÈRES****LMR : L02 – Dépt. : D76 – N° Club : C2212**

Pdt : VERHAGEN Werner – 64 Route Dr A Zijlmanstraat – 5531gh BLADEL

Tél : 0031620401671 – Email : wernerverhagen@outlook.com

Cce : Siège social – Chemin Terrain De Cross Les Fosses – Route De Saint Pierre Les Jonquieres

76660 LONDINIÈRES

Tél : 0235944534 – Email : terraindecrosslondinieres@orange.fr

**MOTO CLUB SOTTEVILLE SUR MER****LMR : L02 – Dépt. : D76 – N° Club : C2412**

Pdt et Cce : LEGOIS Thierry – 222 Rue Marechal – 222 Rue Marechal – 76740 SOTTEVILLE SUR MER

Tél : 0629111447 – Gsm : 0629111447 – Email : legois.thierry@gmail.com

**MOTO CLUB ST AUBINOIS****LMR : L02 – Dépt. : D76 – N° Club : C2608**

Pdt : MARAIS Lionel – 13 Rue Du Quesnot – 76410 ST AUBIN LES ELBEUF

Tél : 0610944254 – Gsm : 0610944254 – Email : lionel.maraïs@orange.fr

Cce : Siège social – 13 Rue Rue Du Quesnot – 76410 ST AUBIN LES ELBEUF

Tél : 0610944254 – Email : lionel.maraïs@orange.fr

**TRACK NORMANDY TEAM****LMR : L02 – Dépt. : D76 – N° Club : C3318**

Pdt : GILLES Rodolphe – 8 Allée Des Chevreuils – Parc Du Chapitre – 76230 BOIS-GUILLAUME

Tél : 0621386747 – Gsm : 0621386747 – Email : tracknormandyteam@gmail.com

Cce : Siège social – Allée Des Chevreuils – 8 Rue – Parc Du Chapitre – 76230 BOIS-GUILLAUME

Tél : 0621386747 – Gsm : 0621386767 – Email : tracknormandyteam@gmail.com



**JIM SHOW****LMR : L02 – Dépt. : D76 – N° Club : C3352**

Pdt : QUETEL Jimmy – 968 Route D'auffay – Le Village – 76890 ST DENIS SUR SCIE  
 Tél : 0232801666 – Gsm : 0650586153 – Email : bigjim76@hotmail.fr  
 Cce : Siège social – 968 Route D'auffay – Le Village – 76890 SAINT-DENIS-SUR-SCIE  
 Tél : 0650586153 – Gsm : 0232801666 – Email : bigjim76@hotmail.fr

**NORMANDIE MX CLUB****LMR : L02 – Dépt. : D76 – N° Club : C3391**

Pdt et Cce : LECLERCQ Sophie – 3 Les Hagues – 76890 BUTOT  
 Gsm : 0678142725 – Email : normandiemxclub@laposte.net

**MOTO CLUB DES VALLEES****LMR : L02 – Dépt. : D76 – N° Club : C3548**

Pdt et Cce : BAUSSARD Antoine – 53 Rue St Laurent – 76630 ENVERMEU  
 Tél : 0235049722 – Gsm : 0644275524 – Email : mc-haudricourt.baussard@wanadoo.fr

**TDG MOTORS****LMR : L02 – Dépt. : D76 – N° Club : C3668**

Pdt et Cce : GAULTIER Corentin – 208 B Rue De La Republique – 76520 FRANQUEVILLE-SAINT-PIERRE  
 Tél : 0665492788 – Gsm : 0665492788 – Email : gaultiercorentin@gmail.com

**LIGUE DE NOUVELLE AQUITAINE****Code FFM N°35****Charente (16) - Charente Maritime (17) - Corrèze (19) - Creuse (23) - Dordogne (24)****Gironde (33) - Landes (40) - Lot et Garonne (47) - Pyrénées Atlantiques (64)****Deux Sèvres (79) - Vienne (86) - Haute Vienne (87)****Siège Social & Correspondance : 2373 Route de Mauvezin – La Roquette 47350 ESCASSEFORT****Tél : 05.53.88.87.33 - Email : secretarat@lmna.email****Site Web : <http://www.liguelmotonouvelleaquitaine.org>**

**Président :** LAMOUREUX Patrick – 2 rue Mr Dubois 33240 ST GENES DE FRONSAC  
 Tél/Fax : 05.57.43.56.31 - Mobile : 06.09.09.95.49 - Email : patrick@lamoureux-mail.fr

**1er Vice-président :** PERNOT Christian – 27 chemin des Barthes – 64200 BASSUSSARRY  
 Mobile : 06 07 34 90 58 - Email : christian.pernot@wanadoo.fr

**Vice-présidente :** COLOMBET Céline – Laville Bonaguil – 47500 ST FRONT DE LEMANCE  
 Mobile : 06 65 41 43 29 - Email : colombetceline47@gmail.com

**Vice-présidente :** SOLNON Chantal – Le Rouveix Haut – 87460 BUJALEUF  
 Mobile : 06 83 62 95 77 - Email : chantals9@hotmail.fr

**Vice-président :** BRACHET Patrice – 11 rue Arpert Aubray – 36170 ST BENOIT DU SAULT  
 Tél : 05 55 08 02 45 - Mobile : 06 83 23 97 78 - Email : patricebrachet@orange.fr

**Vice-président :** DAVID Patrick – 13 La Bertramière – ST LEGER DE LA MARTINIERE – 79500 MELLE  
 Tél : 05 49 27 17 85 - Mobile : 06 80 23 44 35 - Email : patricebrachet@orange.fr

**Secrétaire Général :** BRONSZEWSKI Jean-Claude – 23 Rue de la Garenne – 16400 Puymoyen  
 Tél : 05 45 61 22 57 - Mobile : 06 89 47 85 08 - Email : jcbronszewski@orange.fr

**Trésorier :** GUERIN Christine – 41 rue de la Madeleine – ST DENIS DU PIN – 17400 ESSOUVERT  
 Tél : 06 12 61 32 58 – Email : christine.guerin31@sfr.fr

**PRESIDENTS OU REPRESENTANTS DES COMMISSIONS SPORTIVES :**

**Motocross :** BOURRIER Philippe – place du 8 mai 1945 – 24480 LE BUISSON DE CADOUIN  
 Tél : 05 24 10 63 46 - Mobile : 06 81 07 93 03 - Email : bourrier.philippe24480@gmail.com

**Enduro :** DAVID Patrick – 13 La Bertramière – ST LEGER DE LA MARTINIERE – 79500 MELLE  
 Tél : 05 49 27 17 85 - Mobile : 06 80 23 44 35 - Email : patricebrachet@orange.fr

**Vitesse :** BOUYSSONIE Didier – Moulin de Chauzeix – 19150 LAGARDE ENVAL  
 Mobile : 07 50 31 88 16 - Email : didier.ffmna@gmail.com

**Trial :** PERNOT Christian – 27 chemin des Barthes – 64200 BASSUSSARRY  
 Mobile : 06 07 34 90 5 - christian.pernot@wanadoo.fr

**Pit-Bike :** LAFON Patrick – 119 rue des Tournesols – Boisseuil – 17700 ST MARD  
 Mobile : 06 81 55 30 09 - Email : patrick.lafon47@orange.fr

**Tourisme :** CARTA Bernard – 1 rue des Lauriers – 17290 THAIRE  
 Mobile : 06 84 56 37 74 - Email : b.b.carta@orange.fr

**Educatif :** TOUCHES Sebastien – 297 Côte des 4 Lièvres – 24220 COUX ET BIGAROQUE-MOUZENS  
 Tél : 06 16 64 65 88 - Email : sebastien.touches@hotmail.fr

**Officiel et Formation :** En cours.**Technique :** En cours.**Tribunal Régional :** En cours.**Courses sur Sable :** En sommeil

**Chronométrage :** LAMOUREUX Marty – 2 rue Monsieur Dubois – 33240 ST GENES DE FRONSAC  
 Mobile : 06 98 55 18 55 - Email : marty@lamoureux-mail.fr

**Communication :** En sommeil

**Féminin :** GUILMINEAU Sandrine – 70 rue des Peupliers – 17260 JAZENNES  
Tél : 09 67 31 20 06 - Mobile : 07 80 30 22 52 - Email : s.guilmineau@laposte.net

**Réglementation & Environnement :** BOUYSSONIE Didier – 11 Route Moulin De Chauzeix – Lagarde Enval – 19150 LAGARDE MARC LA TOUR  
Mob. : 0750318816 – Email : didier.ffmpega@gmail.com

## ***CHARENTE (16)***

### **COMITE DEPARTEMENTAL DE CHARENTE – D16 – L35**

Pdt : DUPUIS Thierry – 183 Rue De Nigrande – Fontenelle – 16170 ST AMANT DE NOUERE  
Tél. : 0671528039 – Email : tarzasp@yahoo.fr

### **MOTOR S CLUB ANGOUMOISIN**

**LMR : L35 – Dépt. : D16 – N° Club : C0039**

Pdt : JEANNIN Frederic – Chez Justin – 16620 MONTBOYER  
Tél : 0699313928 – Gsm : 0688935995 – Email : fredojeannin79@gmail.com  
Cce : Siège social – 2 Rue Chez Justin – 16620 MONTBOYER  
Tél : 0688935995 – Email : fredojeannin79@gmail.com

### **AMICALE MOTO CASTELNOUVIENNE**

**LMR : L35 – Dépt. : D16 – N° Club : C0209**

Pdt : BARO Michel – 22 Rue Alfred De Vigny – 16120 CHATEAUNEUF SUR CHARENTE  
Tél : 0698269529 – Email : michel.baro16@orange.fr  
Cce : Siège social – 22 Rue Alfred De Vigny – 16120 CHATEAUNEUF SUR CHARENTE  
Tél : 0698269529 – Email : bernard.basland@gmail.com

### **MOTO CLUB CHALAIS**

**LMR : L35 – Dépt. : D16 – N° Club : C0226**

Pdt et Cce : FAURE Philippe – 2 Route De Chez Balais – Chez Jeannotin – 16480 SAINT-VALLIER  
Tél : 0612992170 – Email : philfor24@orange.fr

### **DUCATI CLUB DE FRANCE**

**LMR : L35 – Dépt. : D16 – N° Club : C0329**

Pdt : BRILLOUET Patrice – 395 Rue Des Safranieres Les Forges – 16590 BRIE  
Tél : 0651424554 – Email : prez@desmo-net.com  
Cce : Siège social – 395 Rue Des Safranieres – 16590 BRIE - Tél : 0651424554 – Email : prez@desmo-net.com

### **SEGONZAC MOTO LOISIRS**

**LMR : L35 – Dépt. : D16 – N° Club : C0852**

Pdt et Cce : BARRET Tony – 1 Village – Le Canon – 17770 SAINT-CESAIRE  
Tél : 0667582245 – Gsm : 0667582245 – Email : segonzacmoteloisirs@gmail.com

### **MOTO CLUB PRANZAC**

**LMR : L35 – Dépt. : D16 – N° Club : C1172**

Pdt et Cce : TESSERON Alexandra – 18 Bis Rue Jules Verne – 16600 MAGNAC SUR TOUVRE  
Tél : 0545921540 – Gsm : 0610728214 – Email : alexandra.andre16@orange.fr

### **MOTO CLUB VOUHARTE**

**LMR : L35 – Dépt. : D16 – N° Club : C1187**

Pdt et Cce : ALLEMAND Arnaud – 9 Route De Marcillac – 16140 AMBERAC  
Gsm : 0650129983 – Email : arnaud.allemand@hotmail.fr

### **MOTO CLUB DES ORCHIDEES**

**LMR : L35 – Dépt. : D16 – N° Club : C1926**

Pdt et Cce : MOREAU Antoine – 5 Chemin De La Rende – 16700 BIOUSSAC  
Tél : 0677598337 – Email : antoine.16@hotmail.fr

### **MOTO CLUB BOUTEVILLE**

**LMR : L35 – Dépt. : D16 – N° Club : C2153**

Pdt et Cce : BARATANGE Emma – 47 Rue Du Bourg – 16290 CHAMPMILLON  
Tél : 0786273588 – Email : emmacharbonnier16@gmail.com

### **BRIGUEUIL MX CLUB**

**LMR : L35 – Dépt. : D16 – N° Club : C3337**

Pdt et Cce : DEBIAIS Sebastien – 2 – La Chabriere – 16500 ANSAC SUR VIENNE  
Gsm : 0666862753 – Email : sebdebais@hotmail.fr

### **AMICALE DES SPORTS MECANIKES CHARENNAISE**

**LMR : L35 – Dépt. : D16 – N° Club : C3373**

Pdt : BORDRON Olivier – 1 Le Pin – 16250 CHADURIE  
Tél : 0545239652 – Gsm : 0607034078 – Email : obtp16@gmail.com  
Cce : BRIAND Eric – 3 Rue Des Groies – Ecquechave – 16170 GENAC-BIGNAC  
Gsm : 0611450869 – Email : ericbriand18@gmail.com

### **LA COURONNE LOISIR MOTO**

**LMR : L35 – Dépt. : D16 – N° Club : C3453**

Pdt : BARRET Jacky – 2 Rue Paul Verlaine – 16100 COGNAC  
Tél : 0760360823 – Gsm : 0760360823 – Email : barretjacky@gmail.com  
Cce : Siège social – 2 Rue Paul Verlaine – 16100 COGNAC  
Tél : 0760360823 – Email : lacouronneloisirmoto@hotmail.com

### **COMITE D'ORGANISATION POUR UN RALLYE ROUTIER EN CHARENTE** **LMR : L35 – Dépt. : D16 – N° Club : C3491**

Pdt : DUPUIS Thierry – 183 Rue De Nigrande – Fontenelle – 16170 ST AMANT DE NOUERE  
Tél : 0671528039 – Gsm : 0671528039 – Email : tarzasp@yahoo.fr  
Cce : Siège social – 183 Rue De Nigrande – Fontenelle – 16170 ST AMANT DE NOUERE  
Tél : 0671528039 – Gsm : 0671528039 – Email : tarzasp@yahoo.fr



**G.E.G. GAZ EN GRAND****LMR : L35 – Dépt. : D16 – N° Club : C3609**

Pdt et Cce : ROY Bastien – 4B Allée Des Hortensias – 33470 GUJAN MESTRAS

Tél : 0612657834 – Gsm : 0612657834 – Email : roy.bastien.arc@gmail.com

**TEAM GRIP ATTACK****LMR : L35 – Dépt. : D16 – N° Club : C3806**

Pdt et Cce : PLANTEVIGNE Jean-Charles – 1 Impasse De La Taillee – 16200 REPARSAC

Tél : 0678185167 – Gsm : 0678185167 – Email : charly55p@hotmail.com

**CHARENTE MARITIME (17)****COMITE DEPARTEMENTAL DE CHARENTE MARITIME – D17 – L35**

Pdt et Cce : CARTA Bernard – 1 Rue Des Lauriers – 17290 THAIRE

Tél. : 0546563541 – Mob. : 0684563774 – Email : b.b.carta@orange.fr

**MOTO CLUB ANGERIEN****LMR : L35 – Dépt. : D17 – N° Club : C0036**

Pdt : BOISSONNOT Jean-Marie – 5 Rue Du 4 Septembre – 17400 SAINT JEAN D'ANGELY

Tél : 0673397558 – Email : jm.boissonnot@wanadoo.fr

Cce : Siège social – Moto Club Angerien – Bp 85 – 17400 SAINT-JEAN-D'ANGELY

Tél : 0607254540 – Email : motoclub.angerien@gmail.com

**GREZAC MOTO CLUB****LMR : L35 – Dépt. : D17 – N° Club : C0408**

Pdt : RAGONNAUD Daniel – 18 Route De La Cour De Chezac – 17120 MEURSAC

Tél : 0546392463 – Gsm : 0630501886 – Email : ragonnaud.daniel@orange.fr

Cce : Siège social – 14 Route De Saujon – 17120 GREZAC

Tél : 0546908314 – Email : RAGONNAUD.DANIEL@ORANGE.FR

**MOTO CLUB JONZACAIS****LMR : L35 – Dépt. : D17 – N° Club : C0454**

Pdt : DRONNEAU-CHAUVIN Corentin – 5 Route Des Moines – 16210 CURAC

Tél : 0660697849 – Gsm : 0660697849 – Email : corentin.dronneauchauvin@gmail.com

Cce : CALMEL Aude – 5 Route Des Moines – 16210 CURAC

Tél : 0658409587 – Gsm : 0658409587 – Email : a.calmel662@gmail.com

**MOTO CLUB ROCHELAIS****LMR : L35 – Dépt. : D17 – N° Club : C0778**

Pdt et Cce : REGAL Jean-Christophe – 6 B Ancienne Route Nationale 22 – 17540 NUAILLE D'AUNIS

Tél : 0546501802 – Gsm : 0616331193 – Email : regal.jean-christophe@neuf.fr

**AMICALE MOTO SAINTAISE****LMR : L35 – Dépt. : D17 – N° Club : C0839**

Pdt : PERRIN Francois – 56 D Rue Des Bouleaux – Chez Vivien Jean – 17770 ECOYEUX

Gsm : 0685667727 – Email : adnatelier16@gmail.com

Cce : Siège social – 3 Route St Jacques De Compostelle – 17100 LE DOUHET

Tél : 0686888987 – Email : contactams17@gmail.com

**AMICALE MOTO DE SURGERES****LMR : L35 – Dépt. : D17 – N° Club : C0884**

Pdt : GEOFFROY Jean-Francois – 15 Rue Des Palombes – Maizeron – 17700 SAINT-MARD

Tél : 0546453368 – Gsm : 0631551531 – Email : jean-francoi.geoffroy@orange.fr

Cce : Siège social – Bp 50044 – 17700 SURGERES

Tél : 0631551531 – Email : info@am-surgeres.com

**MOTO CLUB MONTENDRAIS****LMR : L35 – Dépt. : D17 – N° Club : C1118**

Pdt : DESMIER Philippe – 15 Avenue Du Roy – 33440 AMBARES ET LAGRAVE

Tél : 0675560253 – Gsm : 0675560253 – Email : philou.desmier@gmail.com

Cce : Siège social – 15 Avenue – Du Roy – 33440 AMBARES-ET-LAGRAVE

Tél : 0611198321 – Email : philippedesmier@edenauto.com

**MOTO CLUB DE DOMPIERRE****LMR : L35 – Dépt. : D17 – N° Club : C1452**

Pdt et Cce : LEVEQUE Marcel – 7 Impasse Des Prairies – Chagnolet – 17139 DOMPIERRE SUR MER

Tél : 0546343738 – Gsm : 0687021513 – Email : marceleveque@wanadoo.fr

**MX SCHOOL 17****LMR : L35 – Dépt. : D17 – N° Club : C2238**

Pdt et Cce : COUVERTIER Philippe – Impasse Fief Du Pretre – Ecole De Pilotage – 17540 ST SAUVEUR D'AUNIS

Tél : +33685821229 – Email : contact@sport-meca-system.com

**MOTO CLUB KIDS 17****LMR : L35 – Dépt. : D17 – N° Club : C2482**

Pdt et Cce : HEMERIT Sebastien – 6 Rue Du Maine – 17770 BRIZAMBOURG

Gsm : 0609158443 – Email : seb.hemerit@laposte.net

**COMPLEXE MOTO. QUAD SAVINOIS****LMR : L35 – Dépt. : D17 – N° Club : C2565**

Pdt et Cce : DOURSON Patrice – 4 Impasse Des Hirondelles – Les Galipeaux – 17350 ST SAVINIEN

Tél : 0546901483 – Email : patrice.dourson@orange.fr

**MOTO CLUB DE MONS****LMR : L35 – Dépt. : D17 – N° Club : C2843**

Pdt et Cce : GACOUNOLLE Olivier – 24 Suchet – 17160 MATHA

Tél : 0546320095 – Gsm : 0664881614 – Email : gacmotors@hotmail.fr

**MOTO CLUB BOUGNEAU****LMR : L35 – Dépt. : D17 – N° Club : C3146**

Pdt et Cce : FERCHAUD-RODHES Virginie – 74 Route De Cognac – 17800 BOUGNEAU

Tél : 0608283981 – Gsm : 0608283981 – Email : ferchaud.virginie@orange.fr

**MOTO CLUB DES GROIES****LMR : L35 – Dépt. : D17 – N° Club : C3431**

Pdt : DEPEUX Emmanuel – 30 Chez Geoffroy – 17260 GEMOZAC  
Tél : 0546922093 – Gsm : 0674294529 – Email : emmanuel.depeux@wanadoo.fr  
Cce : Siège social – 7 Route De Benigousse – 17260 ST SIMON DE PELLOUAILLE  
Tél : 0674294529 – Gsm : 0674294529 – Email : mcdesgroies@gmail.com

**MOTO PASSION MC LE TATRE****LMR : L35 – Dépt. : D17 – N° Club : C3603**

Pdt : PINARD Joachim – 10 Chemin De La Maiterie – 16300 MONTMERAC  
Tél : 0669384176 – Gsm : 0669384176 – Email : mcletatre@gmail.com  
Cce : Siège social – 3 Route De La Cheviere – 16360 BORS (CANTON DE CHARENTE-SUD)  
Tél : 0669384176 – Gsm : 0777829123 – Email : mcletatre@gmail.com

**CORREZE (19)****COMITE DEPARTEMENTAL DE CORREZE – D19 – L35**

Pdt : EYSSIDIEU Julien – 163 Route du Coural – 19330 SAINT MEXANT  
Mob. : 06 77 75 87 62 – Email : julien.ey@wanadoo.fr

**MOTO CLUB DES PUYs****LMR : L35 – Dépt. : D19 – N° Club : C0734**

Pdt et Cce : VILLENEUVE Gerard – 25 Route De La Croix – 19310 BRIGNAC LA PLAINE  
Tél : 0555851921 – Gsm : 0643892730 – Email : josette.villeneuve@orange.fr

**MOTO CLUB UZERCHOIS****LMR : L35 – Dépt. : D19 – N° Club : C0938**

Pdt et Cce : DECOUT Delphine – 468 Route De La Graine Germee – 19140 ESPARTIGNAC  
Tél : 0670345593 – Gsm : 0670345593 – Email : delphine.odc@gmail.com

**BRIVE MOTO SPORT ORGANISATION****LMR : L35 – Dépt. : D19 – N° Club : C1166**

Pdt et Cce : DUBREUIL Bernard – 7 Bis Avenue Louis Pons – 19100 BRIVE LA GAILLARDE  
Tél : 0555235619 – Gsm : 0620962001 – Email : b.inazuma@orange.fr

**MOTO CLUB DU PAYS D'EYURANDE****LMR : L35 – Dépt. : D19 – N° Club : C1729**

Pdt et Cce : VAYSSIER Denis – 21 Rue Lamartine – 19200 USSEL  
Tél : 0555723816 – Gsm : 0632500771 – Email : vayssier.d@wanadoo.fr

**MOTO CLUB DE REYGADES****LMR : L35 – Dépt. : D19 – N° Club : C2197**

Pdt : BOURLIOUX Gilles – Hameau 8 Le Veyssin – 8 Le Veyssin – 19220 SERVIERES-LE- CHATEAU  
Tél : 0555282489 – Gsm : 0618978800 – Email : gilles.bourlioux@wanadoo.fr  
Cce : POEYDEMENG Mathias – 134 Route De Lolm – 46130 CAHUS  
Tél : 0671598070 – Gsm : 0671598070 – Email : poyszone@orange.fr

**EMSE ENTENTE MOTO SPORT ESTIVAUX****LMR : L35 – Dépt. : D19 – N° Club : C2282**

Pdt et Cce : PORTAS David – La Pialeporchie – 19240 ALLASSAC  
Tél : 0555842450 – Gsm : 0689687268 – Email : corinne.portas@orange.fr

**MOTO CLUB MEYMACOIS****LMR : L35 – Dépt. : D19 – N° Club : C2347**

Pdt et Cce : DELUCHEY Francis – 1 Rue Des Romarins – 47600 NERAC  
Gsm : 0681975789 – Email : francis.deluchey@yahoo.fr

**AMICALE SIDE CAR TULLISTE****LMR : L35 – Dépt. : D19 – N° Club : C2611**

Pdt et Cce : PLAS Pierre – 5 Chemin De Chatenet – Maure – 19000 TULLE  
Tél : 0555268961 – Gsm : 0671432703 – Email : pierre.plas19@orange.fr

**MX SERIES****LMR : L35 – Dépt. : D19 – N° Club : C3173**

Pdt et Cce : POUX Philippe – 5 Impasse St Just – 19100 BRIVE LA GAILLARDE  
Tél : 0613260976 – Gsm : 0613260976 – Email : poux.s@hotmail.fr

**MOTO CLUB TREIGNAC****LMR : L35 – Dépt. : D19 – N° Club : C3508**

Pdt et Cce : CHANCY Jerome – Route De Tulle – 19450 CHAMBOULIVE  
Tél : +33680369362 – Gsm : +33680369362 – Email : jerome.chancy@orange.fr

**2B RACING19****LMR : L35 – Dépt. : D19 – N° Club : C3704**

Pdt et Cce : REBUFIE Olivier – 680 Route De Puy La Mouche – 19190 LANTEUIL  
Tél : 0555231664 – Gsm : 0623234720 – Email : 2bracing19@gmail.com

**CREUSE (23)****COMITE DEPARTEMENTAL DE LA CREUSE – D23 – L35**

Pdt : NEYRAUD Jean-Francois – Les 12 Boisseaux – 17 Le Theil – 23000 ST CHRISTOPHE  
Tél. : 055527773 – Mob. : 0624848289 – Email : atc.stchristophe@orange.fr

**MOTO CLUB BOUSSAQUIN****LMR : L35 – Dépt. : D23 – N° Club : C0166**

Pdt : DUBAC Roland – Rue De La Charriere – 23600 BOUSSAC-BOURG  
Tél : 0667878606 – Gsm : 0667878606 – Email : dubac.roland@orange.fr  
Cce : Siège social – 8 Rue De La Zone Industrielle – 23600 BOUSSAC  
Tél : 0555658861 – Email : florence.chaumette@gmail.com

**AMICALE MOTO CREUSOISE****LMR : L35 – Dépt. : D23 – N° Club : C0297**

Pdt et Cce : PARROT Jean-Claude – 22 Route De La Borde – 23150 ST PARDOUX LES CARDS  
Tél : 0555627735 – Gsm : 0688693307 – Email : j-claudeparrot@orange.fr

**MOTO CLUB DES DEUX CREUSES****LMR : L35 – Dépt. : D23 – N° Club : C0306**

Pdt et Cce : ALABRE Vincent – 11 Chemin Du Chientoune – 03410 PREMILHAT

Tél : 0662158289 – Gsm : 0662158289 – Email : vincent.alabre@gmail.com

**ATC ST CHRISTOPHE****LMR : L35 – Dépt. : D23 – N° Club : C0799**

Pdt : NEYRAUD Jean-Francois – Les 12 Boisseaux – 17 Le Theil – 23000 ST CHRISTOPHE

Tél : 0555527773 – Gsm : 0624848289 – Email : atc.stchristophe@orange.fr

Cce : Siège social – Les 12 Boisseaux – 17 Le Theil – 23000 SAINT CHRISTOPHE

Tél : 0624848289 – Email : atc.stchristophe@orange.fr

**ENDURO CLUB AUBUSSONNAIS****LMR : L35 – Dépt. : D23 – N° Club : C2486**

Pdt : BOYER Anthony – 197 Route Du Montant – Le Prat – 23200 SAINT-MAIXANT

Tél : 0555670701 – Gsm : 0629929120 – Email : boyeranthonny287@gmail.com

Cce : Siège social – Chez Monsieur Anthony Boyer – 197 Le Montant – 23200 SAINT-MAIXANT

Tél : 0629929120 – Email : contact@enduroclubaubussonnais.fr

**ASSOCIATION I-RONDELLES****LMR : L35 – Dépt. : D23 – N° Club : C2847**

Pdt et Cce : GERBAUD Olivier – 1 Rue De La Fontaine – 23200 ST AMAND

Tél : 0983286993 – Gsm : 0648881149 – Email : gerbaud.23200@hotmail.fr

**ASS VASSIVIERE CLUB TT****LMR : L35 – Dépt. : D23 – N° Club : C3130**

Pdt : BORD Jean-Jacques – 5 Rue Jean Moulin – 23460 ROYERE DE VASSIVIERE

Tél : 0555647533 – Gsm : 0783091665 – Email : vcctr@wanadoo.fr

Cce : Siège social – Mairie – 23460 ROYERE DE VASSIVIERE

Tél : 0555647533 – Email : vcctr@wanadoo.fr

**L'AIGLE AUZANCAIS****LMR : L35 – Dépt. : D23 – N° Club : C3551**

Pdt : MURAILLE Florian – 6 Route De Sarcelle – 23700 AUZANCES

Gsm : 0625218170 – Email : fininemumu23@gmail.com

Cce : Siège social – 6 Route De Sarcelle – 23700 AUZANCES

Tél : 0668538327 – Gsm : 0684414362 – Email : Fininemumu23@gmail.com

**PASSION MX****LMR : L35 – Dépt. : D23 – N° Club : C3669**

Pdt : RENAUD Bruno – 17 La Jarlaud – 23300 VAREILLES

Tél : 0686927709 – Email : brunorenaud23@gmail.com

Cce : Siège social – 17 La Jarlaud – 23300 VAREILLES

Tél : 0686927709 – Gsm : 0686927709 – Email : brunorenaud23@gmail.com

**DORDOGNE (24)****COMITE DEPARTEMENTAL DE LA DORDOGNE – D24 – L35**

CHAUMOND Bernard – 1 chemin des Hospitaliers les Andrioux – 24650 CHANCELADE

Tél : 05 53 04 76 51 - Mobile : 06 16 47 80 23 - Email : bernard.chaumond@neuf.fr

**BELVES MOTO CLUB****LMR : L35 – Dépt. : D24 – N° Club : C0130**

Pdt et Cce : FERREIRA Herve – 1460 Route De Cahors – 24440 BEAUMONT DU PERIGORD

Tél : 0786462005 – Email : ferreira\_h@orange.fr

**MOTO LIBRE BERGERACOISE****LMR : L35 – Dépt. : D24 – N° Club : C0134**

Pdt : DARIGNAC Jean-Paul – 1521 Route Du Mayne – Lieu Le Portugal – 24560 ST AUBIN DE LANQUAIS

Tél : 0612851535 – Gsm : 0612851535 – Email : jean-paul.darignac@orange.fr

Cce : Siège social – 1521 Route Du Mayne – Lieu Dit Le Portugal – 24560 ST AUBIN DE LANQUAIS

Tél : 0612851535 – Email : jean-paul.darignac@orange.fr

**MOTO CLUB DU PIC DE LA GARDE****LMR : L35 – Dépt. : D24 – N° Club : C0694**

Pdt : REGNER Melvin – 67 Rue Daubas – 24570 CONDAT-SUR-VEZERE

Tél : 0650159030 – Email : melvinregner921@orange.fr

Cce : Siège social – 67 Rue D'aubas – 24570 CONDAT-SUR-VEZERE

Tél : 0650159030 – Email : motoclubpicdelagarde@hotmail.com

**MOTO CLUB SAINT CYBRANET****LMR : L35 – Dépt. : D24 – N° Club : C0803**

Pdt et Cce : PECAL Jerome – Le Carlat – 24250 ST CYBRANET Gsm : 0672892825 – Email : aurelie.berisset@orange.fr

**LA GRAPPE DE CYRANO****LMR : L35 – Dépt. : D24 – N° Club : C1514**

Pdt : LAPLANCHE Yohan – 180 Chemin De Cazenac – 24220 LE COUX ET BIGAROQUE

Tél : 0670734647 – Email : mcgrappecyrano@wanadoo.fr

Cce : Siège social – 12 Avenue D'Aquitaine – 24480 LE BUISSON DE CADOUIN

Tél : 0553583490 – Email : mcgrappecyrano@wanadoo.fr

**MOTO CLUB DES DEUX RIVES****LMR : L35 – Dépt. : D24 – N° Club : C1654**

Pdt : MARCHIVE Thierry – 6 Rue Colonel Fabien – 24660 COULOUNIEUX CHAMIERES

Tél : 0950225221 – Gsm : 0695454410 – Email : thierry.marchive@free.fr

Cce : Siège social – Espace Franck Grandou – 24750 TRELISSAC - Tél : 0553049817 – Email : mc2rives@gmail.com

**RIDE ON****LMR : L35 – Dépt. : D24 – N° Club : C2328**

Pdt : ROUSSEAU Gregory – 3 Rue De Calinou – 24190 ST VINCENT DE CONNEZAC

Gsm : 0632670706 – Email : rideonmx@hotmail.fr

Cce : Siège social – Chez Gregory Rousseau – 3 Rue De Calinou – 24190 ST VINCENT DE CONNEZAC

Tél : 0632670707 – Email : rideonmx@hotmail.fr

**MOTO CLUB PAR CHEMINS****LMR : L35 – Dépt. : D24 – N° Club : C2352**

Pdt : DELORD Francis – 181 Impasse Des Tourbieres – Francoiseau – 24320 CHAPDEUIL

Tél : 0662981955 – Gsm : 0662981955 – Email : francisdelord@orange.fr

Cce : Siège social – 181 Impasse Des Tourbieres – Chez Mr Delord Francis – 24320 CHAPDEUIL

Tél : 0662981955 – Email : motoclubparchemins@gmail.com

**MOTO CLUB DU PERIGORD NOIR****LMR : L35 – Dépt. : D24 – N° Club : C2397**

Pdt et Cce : CHAUMEIL Guillaume – Fond Estin – 24200 MARCILLAC ST QUENTIN

Tél : 0553593876 – Gsm : 0682796579 – Email : chaumeilguillaumeperigord@yahoo.fr

**MOTO CLUB VILLAMBLARDAIS****LMR : L35 – Dépt. : D24 – N° Club : C2430**

Pdt et Cce : CANTELAUBE Stephane – 255 Rue Du Parc – 24140 VILLAMBLARD

Tél : 0683797760 – Gsm : 0683797760 – Email : csteph24@yahoo.fr

**PAYS D'ANS MOTO SPORT LOISIRS****LMR : L35 – Dépt. : D24 – N° Club : C2779**

Pdt et Cce : FEVRIER Jacques – 160 Route Des Minieres – Le Change – 24640 BASSILLAC ET AUBEROCHE

Tél : 0631975168 – Gsm : 0631975168 – Email : jacques.fevrier254@orange.fr

**MOTO CLUB DE LEYSSARTROUX****LMR : L35 – Dépt. : D24 – N° Club : C2910**

Pdt : ROCHE Christian – 965 Route Jeanclaude Neycenssac – Leyssartroux – 24160 ST JORY LAS BLOUX

Tél : 0553050401 – Gsm : 0675618424 – Email : fa.mc.leyssartroux@orange.fr

Cce : Siège social – Chez Christian Roche – 965 Route Jean Claude Neycenssac – Leyssartroux – 24160 ST

JORY LAS BLOUX

Email : fa.mc.leyssartroux@orange.fr

**EVASION NATURE****LMR : L35 – Dépt. : D24 – N° Club : C2983**

Pdt : SOULIE Patrice – 1103 Route La Motte Castrale – Combe Du Rat – 24510 ST FELIX DE VILLADEIX

Tél : 0680784474 – Gsm : 0680784474 – Email : 1-2-4rm@orange.fr

Cce : Siège social – Combe Du Rat – 24510 ST FELIX DE VILLADEIX

Tél : 0680784474 – Email : 1-2-4rm@orange.fr

**MILHAC MOTO CLUB****LMR : L35 – Dépt. : D24 – N° Club : C3129**

Pdt et Cce : VIBIEN Bruno – 74 Route De La Barde – 24430 RAZAC SUR L ISLE

Tél : 0623081455 – Email : bv@cegetel.net

**MOTO CLUB TOUT TERRAIN 24****LMR : L35 – Dépt. : D24 – N° Club : C3179**

Pdt : LOUGRAT Cedric – 2019 Route De Monbazillac – 24240 RIBAGNAC

Tél : 0553573445 – Gsm : 0687452337 – Email : mc.tt24@orange.fr

Cce : Siège social – 2019 Route De Monbazillac – Fomboisse – 24240 RIBAGNAC

Tél : 0687452337 – Email : mc.tt24@orange.fr

**MOTO CLUB CAMPAGNAC LES QUERCY****LMR : L35 – Dépt. : D24 – N° Club : C3671**

Pdt : BADOURES Stephane – 275 Route De La Fumade – La Combe Du Puits – 24550 CAMPAGNAC LES QUERCY

Tél : 0553283889 – Gsm : 0688465836 – Email : contact@carrosserie-badoures.com

Cce : Siège social – Chez Stephane Badoures – Spintiras – 24550 CAMPAGNAC-LES-QUERCY

Tél : 0682095987 – Gsm : 0682095987 – Email : contact@carrosserie-badoures.com

**MOTO CLUB DE TURSAC****LMR : L35 – Dépt. : D24 – N° Club : C3731**

Pdt : LESPINASSE Philippe – 178 Route Le Couderc – Le Couderc – 24620 TURSAC

Tél : 0553069454 – Gsm : 0682814097 – Email : lespinasse.philippe@wanadoo.fr

Cce : LESPINASSE Garance – 15 Chemin De La Baronie – 24620 TURSAC

Tél : 0553069454 – Gsm : 0674921794 – Email : garanceysplif@hotmail.fr

**AMD - AMICALE MOTO DUSSACOISE****LMR : L35 – Dépt. : D24 – N° Club : C3732**

Pdt : SAGNE Etienne – 794 Impasse Du Cachinaud – Les Rivaux – 24270 DUSSAC

Tél : 0625785983 – Gsm : 0625785983 – Email : etienne.sagne@orange.fr

Cce : Siège social – 655 Route Du Bois – Les Nouhuds – 24270 DUSSAC

Tél : 0671723383 – Gsm : 0671723383 – Email : muri.rousseau@gmail.com

**MOTO-CROSS ACADEMY (MX ACADEMY)****LMR : L35 – Dépt. : D24 – N° Club : C3793**

Pdt : TOUCHES Marie – 297 Cote Des 4 Lievres – 24220 COUX ET BIGAROQUE-MOUZENS

Tél : 0786592678 – Email : marie.touches@outlook.fr

Cce : Siège social – 297 Cote Des 4 Lievres – 24220 COUX ET BIGAROQUE-MOUZENS

Tél : 0616646588 – Gsm : 0616646588 – Email : contact@mx-academy.fr

**GIRONDE (33)****COMITE DEPARTEMENTAL GIRONDE – D33 – L35**

Pdt et Cce : MEOULE Catherine – 24 Rue De La Franchise – 33000 BORDEAUX

Tél. : 0556814045 – Mob. : 0688551313 – Email : catherine.meoule1@orange.fr

**CAGOUILLE RAGEUSE****LMR : L35 – Dépt. : D33 – N° Club : C0193**

Pdt et Cce : ROYER Raphael – 225 Impasse – Sorbet – 33760 SOULIGNAC

Tél : 0664283101 – Gsm : 0664283101 – Email : team.cagouillerageuse@yahoo.com

**MOTO CLUB HEXAGON 33****LMR : L35 – Dépt. : D33 – N° Club : C0435**

Pdt : CESTARET Philippe – 183 Rue Georges Bonnac – 33000 BORDEAUX

Tél : 0672807478 – Gsm : 0672807478 – Email : ph.hexagon@laposte.net

Cce : Siège social – 183 Rue Georges Bonnac – 33000 BORDEAUX

Tél : 0672807478 – Email : ph.hexagon@laposte.net

**MOTO CLUB LES GALIPES****LMR : L35 – Dépt. : D33 – N° Club : C0478**

Pdt et Cce : BOTTAZZINI Didier – 18 Rue Des Alisiers – 33260 LA TESTE DE BUCH

Tél : 055642178 – Gsm : 0664061727 – Email : didierbottazzini@orange.fr

**MOTO CLUB LANGONNAIS****LMR : L35 – Dépt. : D33 – N° Club : C0485**

Pdt et Cce : RIVAUULT Laurent – 72 Rte Des Brocards – 33125 LOUCHATS

Tél : 0556885705 – Gsm : 0686711974 – Email : rivaultlaurent@wanadoo.fr

**MOTO START CLUB MACARIEN****LMR : L35 – Dépt. : D33 – N° Club : C0533**

Pdt : TOCHEPORT Vincent – 8 Bis Rue Picard – 33230 SAINT-MEDARD-DE-GUIZIERES

Tél : 0627490026 – Gsm : 0627490026 – Email : vincenttocheport@orange.fr

Cce : Siège social – 192 Route De L Ancien Pont – 33490 ST MACAIRE

Tél : 0627490026 – Email : mscm@sfr.fr

**MOTO CLUB MORIZES****LMR : L35 – Dépt. : D33 – N° Club : C0605**

Pdt et Cce : BOUIN Christian – 82 Impasse Saint Seurin – 33190 BOURDELLES

Tél : 0556617679 – Gsm : 0611944609 – Email : christian.bouin@gmx.fr

**MOTO CLUB REOLAIS****LMR : L35 – Dépt. : D33 – N° Club : C0760**

Pdt : DUBRANA Philippe – 843 Route Des Moulins – 33490 SAINT ANDRE DU BOIS

Tél : 0556764531 – Gsm : 0682371234 – Email : mcr@dubrana33.fr

Cce : Siège social – 48 Rue Du General Leclerc – 33190 LA REOLE

Tél : 0682371234 – Email : motoclubreolais@wanadoo.fr

**MOTO CLUB COUTRILLON****LMR : L35 – Dépt. : D33 – N° Club : C1217**

Pdt et Cce : MAUBECHÉ Fabien – 2 Route – Des Etangs – 33570 MONTAGNE

Tél : 0984122734 – Gsm : 0658887626 – Email : fabzgul51100@gmail.com

**MOTO CLUB ARESIEN****LMR : L35 – Dépt. : D33 – N° Club : C1251**

Pdt et Cce : WACOGNE Jerome – Motocros Aresien Wacogne Jerome – 2 Chemin Des Narguets – 33138 LANTON

Gsm : 0610393202 – Email : jwacogne@sfr.fr

**MOTO CLUB DES ESTEYS****LMR : L35 – Dépt. : D33 – N° Club : C1402**

Pdt et Cce : BONNET Fabrice – 9 Route Du Moulin Villeneuve – 33112 ST LAURENT MEDOC

Gsm : 0614737145 – Email : tailliedeipierres.bonnet@gmail.com

**MOTO CLUB DE TAYAC****LMR : L35 – Dépt. : D33 – N° Club : C1418**

Pdt et Cce : VERGEZ BICAT Benoit – 919 Route Des Vignerons – 24240 MONESTIER

Tél : 0616253169 – Gsm : 0616253169 – Email : benoit.vergezbicat@gmail.com

**DEUX QUATRE SIX ROUES ILLAT****LMR : L35 – Dépt. : D33 – N° Club : C1547**

Pdt et Cce : SKRZYPCZYK Robert – 200 Impasse Lionne – 33720 ILLATS

Tél : 0556271784 – Gsm : 0661248513 – Email : sallechampetre@hotmail.fr

**MOTO CLUB DE ST ESTEPHE****LMR : L35 – Dépt. : D33 – N° Club : C1982**

Pdt et Cce : CASTERA Patrick – 23 Rue Edouard Herriot – 33180 ST ESTEPHE

Tél : 0607394489 – Gsm : 0607394489 – Email : patrick.castera@sfr.fr

**MOTO CLUB SAUMOSSOIS****LMR : L35 – Dépt. : D33 – N° Club : C2014**

Pdt : LAUSEIG Thibaut – 40 C Route De L'ocean – 33480 SAINTE-HELENE

Tél : 0681527985 – Gsm : 0681527985 – Email : tibo\_lauseig@hotmail.fr

Cce : Siège social – 40 C Route De L'ocean – 33480 SAINTE-HELENE

Tél : 0681527985 – Email : motoclub-saumossois@outlook.fr

**DYNAMIC MOTO CLUB LAMOTHAIS****LMR : L35 – Dépt. : D33 – N° Club : C2097**

Pdt : GORET Patrick – 94 Impasse Du Speedway – 33190 LAMOTHE LANDERRON

Tél : 0556617294 – Gsm : 0677367176 – Email : dynamic.motoclub@gmail.com

Cce : Siège social – Mairie – 33190 LAMOTHE LANDERRON

Tél : 0677367176 – Email : dynamic.motoclub@gmail.com

**KID DECOUVERTE MOTO****LMR : L35 – Dépt. : D33 – N° Club : C2568**

Pdt : COCHE Serge – 34 Chemin De La Bastide – 33770 SALLES

Tél : 0556189110 – Gsm : 0685704485 – Email : kdmimoto@gmail.com

Cce : Siège social – 34 Chemin De La Bastide – 33770 SALLES

Tél : 0685704485 – Email : kdmimoto@gmail.com

**VITESSE-PERFORMANCE****LMR : L35 – Dépt. : D33 – N° Club : C2998**

Pdt : PINARDON Loïc – 452 Chemin Du Port Des Places – 33140 CADAUJAC  
Tél : 0644050699 – Email : vp@vitesse-performance.com  
Cce : Siège social – 452 Rue Chemin Du Port Des Places – 33140 CADAUJAC  
Tél : 0644050699 – Email : vp@vitesse-performance.com

**MOTO CLUB DES AS DU GUIDON****LMR : L35 – Dépt. : D33 – N° Club : C3028**

Pdt : NOEL Michel – 11 Route Des Etangs – 33230 ST CHRISTOPHE DE DOUBLE  
Tél : 0681647382 – Gsm : 0681647382 – Email : michelnoel430@orange.fr  
Cce : Siège social – 9 Route Des Etangs – 33230 SAINT-CHRISTOPHE-DE-DOUBLE  
Tél : 0681647382 – Email : lesasduguidons@yahoo.fr

**MOTO CLUB PORGEAIS - MCP****LMR : L35 – Dépt. : D33 – N° Club : C3088**

Pdt : DEYRES Guillaume – 4 H Avenue Du Medoc – 33680 LE PORGE  
Tél : 0685324761 – Gsm : 0685324761 – Email : guillaume033@hotmail.fr  
Cce : Siège social – 4 H Avenue Du Medoc – 33680 LE PORGE  
Tél : 0685324761 – Email : mc.porgeais@gmail.com

**MOTO CLUB DE L'ENTRE DEUX MERS****LMR : L35 – Dépt. : D33 – N° Club : C3116**

Pdt et Cce : NEAU Eric – 156 Impasse Daudigey – 33540 COIRAC  
Tél : 0611898433 – Gsm : 0611898433 – Email : neau-eric@orange.fr

**MX MOTO CLUB 33****LMR : L35 – Dépt. : D33 – N° Club : C3175**

Pdt : COURJEAUD Remy – 4 La Chapelle – 17150 BOISREDON  
Tél : 0658803912 – Email : rcourjeaud@gmail.com  
Cce : Siège social – 87 Rue Simone Veil – 33860 VAL-DE-LIVENNE  
Tél : 0650583912 – Email : mxmotoclub33@gmail.com

**ASSOCIATION 3 T****LMR : L35 – Dépt. : D33 – N° Club : C3439**

Pdt : TROCHON Jacques – 803 Route De Mosles – Beaumont – 14400 BLAY  
Tél : 0231100303 – Gsm : 0674838774 – Email : jacques.trochon@wanadoo.fr  
Cce : Siège social – Association 3T – 939 Chemin Profond – Manjame – 33210 BOMMES  
Tél : 0674838774 – Email : association.3t@hotmail.fr

**PARGADE OFF ROAD****LMR : L35 – Dépt. : D33 – N° Club : C3535**

Pdt : GACHASSIN Laurent – 100 Route De La Pointe – 33760 SOULIGNAC  
Tél : 0672613852 – Email : lgachassin@orange.fr  
Cce : Siège social – 132 Rue De Graney – 33450 IZON  
Tél : 0621128992 – Gsm : 0672613852 – Email : lgachassin@orange.fr

**MINI MX BONZAC****LMR : L35 – Dépt. : D33 – N° Club : C3586**

Pdt : BASSET Nicolas – 803 Route De Maransin – 33910 BONZAC  
Tél : 0557697299 – Gsm : 0687315513 – Email : nicolasetjulie@hotmail.fr  
Cce : Siège social – Le Moulin – 33910 BONZAC  
Tél : 0557697299 – Gsm : 0557697299 – Email : minimxbonzac@gmail.com

**MOTO CLUB BOX23****LMR : L35 – Dépt. : D33 – N° Club : C3623**

Pdt : NORMAND Sebastien – 35 Rue Alain Peronnau – 33830 BELIN-BELIET  
Tél : 0698749471 – Email : contact@box23.fr  
Cce : Siège social – 35 Rue Alain Peronneau – 33830 BELIN-BELIET  
Tél : 0698749471 – Gsm : 0698749471 – Email : info@box23.fr

**ARBIS MX LEGEND PORTE DE BENAUGE****LMR : L35 – Dépt. : D33 – N° Club : C3729**

Pdt : PAYS Michel – 28 Route Du Capian – 33550 LANGOIRAN  
Tél : 0556670510 – Email : romain.abela@icloud.com  
Cce : Siège social – 161 Route De Laubarit – 33760 PORTE-DE-BENAUGE  
Tél : 0629889649 – Gsm : 0750687512 – Email : arbismxlegendpb@outlook.fr

**BOOK A BIKE MOTO CLUB****LMR : L35 – Dépt. : D33 – N° Club : C3807**

Pdt : VERAY Laurent – 481 Route De La Mairie – 33920 SAINT-GIRONS-D'AIGUEVIVES  
Gsm : 0603204595 – Email : laurentveray74@gmail.com  
Cce : Siège social – 481 Route De La Mairie – 33920 SAINT-GIRONS-D'AIGUEVIVES  
Tél : 0603204595 – Gsm : 0603204595 – Email : contact@bookabike.fr

**LANDES (40)****COMITE DEPARTEMENTAL DES LANDES – D40 – L35**

Pdt et Cce : MENTAVERRI Robert – 575 Chemin De Campas – 40300 PEYREHORADE  
Tél : 0558731385 – Mob. : 0613695206 – Email : mentaverri.robert@wanadoo.fr

**UNION SPORTIVE CAUNEILLE****LMR : L35 – Dépt. : D40 – N° Club : C0214**

Pdt et Cce : MENTAVERRI Robert – 575 Chemin De Campas – 40300 PEYREHORADE  
Tél : 0558731385 – Gsm : 0613695206 – Email : mentaverri.robert@wanadoo.fr



**MOTO CLUB DE CAZERES****LMR : L35 – Dépt. : D40 – N° Club : C1085**

Pdt : AGEZ Dimitri – 128 Rue Du Pont De Fer – 40270 CAZERES-SUR-L'ADOUR

Tél : 0671158465 – Gsm : 0671158465 – Email : dimitri.agez@gmail.com

Cce : Siège social – 111 Rue Du Pont De Fer – 40270 CAZERES SUR ADOUR

Tél : 0558522303 – Email : dimitri.agez@gmail.com

**MOTO CLUB DES PLAGES****LMR : L35 – Dépt. : D40 – N° Club : C1367**

Pdt : BOIZIEAU Cedric – 65 Chemin Des 6 Saisons – 40380 SAINT-GEOURS-D'AURIBAT

Gsm : 0675038774 – Email : mcdesplages40@live.fr

Cce : Siège social – 603 Chemin De L Hommidames – 40140 MAGESCQ

Tél : 0675038774 – Email : mcdesplages40@live.fr

**MOTO CLUB DE SORE****LMR : L35 – Dépt. : D40 – N° Club : C2265**

Pdt et Cce : BOUDEY Julien – 205 Quartier – Bron – 33730 PRECHAC

Tél : 0556258969 – Gsm : 0681982055 – Email : boudey.julien@gmail.com

**MOTO CLUB DE LA COTE D'ARGENT****LMR : L35 – Dépt. : D40 – N° Club : C3246**

Pdt et Cce : SALMERON Damien – 132 Rue Des Hironnelles – 40160 GASTES

Tél : 0688191644 – Gsm : 0688191644 – Email : salmerondamien@gmail.com

**STADE MONTOIS****LMR : L35 – Dépt. : D40 – N° Club : C3494**

Pdt : LEROY Guillaume – 285 Chemin Chemin Cachaou – 40270 CASTANDET

Gsm : 0659079225 – Email : guillaume@seadevents.fr

Cce : Siège social – Stade Montois Motoclub – 16 Rue Dubalen – 40000 MONT DE MARSAN

Tél : 0670577437 – Gsm : 0558061677 – Email : stademontoismotoclub@gmail.com

**MOTO KIDS DES SABLES****LMR : L35 – Dépt. : D40 – N° Club : C3503**

Pdt et Cce : VICENTE Laurent – 440 Chemin Du Hally – 40465 PONTONX-SUR-L'ADOUR

Tél : 0624335860 – Gsm : 0624335860 – Email : laurentvicente40@gmail.com

**BUD RACING TRAINING CAMP****LMR : L35 – Dépt. : D40 – N° Club : C3507**

Pdt et Cce : DASSE Stephane – 172 Avenue Tiatic – 40150 SOORTS-HOSSEGOR

Tél : 0558419395 – Email : budracingtrainingcamp@gmail.com

**TYROSSE ACADEMY MC****LMR : L35 – Dépt. : D40 – N° Club : C3628**

Pdt : PAGES Olivier – 180 Chemin Du Tuc Gravier – 40230 SAINT-VINCENT-DE-TYROSSE

Tél : 0663436325 – Email : tyrosseacademymc@gmail.com

Cce : Siège social – 180 Chemin Du Tuc Gravier – 40230 SAINT-VINCENT-DE-TYROSSE

Tél : 0663436325 – Gsm : 0663436325 – Email : tyrosseacademymc@gmail.com

**ST MARTIN MX****LMR : L35 – Dépt. : D40 – N° Club : C3656**

Pdt : DESPAGNET Patrick – 472 Route De Mont De Marsan – 40090 SAINT-MARTIN-D'ONEY

Tél : 0558520905 – Gsm : 0678746622 – Email : cpdespagnet@orange.fr

Cce : Siège social – 472 Route De Mont De Marsan – 40090 SAINT-MARTIN-D'ONEY

Tél : 0674786622 – Gsm : 0674786622 – Email : cpdespagnet@orange.fr

**MOTO CLUB HAUT MAUCO****LMR : L35 – Dépt. : D40 – N° Club : C3761**

Pdt et Cce : LANNE Pierre – 45 Route De Quilleret – 40280 HAUT-MAUCO

Tél : 0676690488 – Gsm : 0676690488 – Email : lannepierre@hotmail.fr

**LOT ET GARONNE (47)****COMITE DEPARTEMENTAL DU LOT ET GARONNE – D47 – L35**

Pdt : ARMANGE Richard – 17 rue de Rigaudou – 47510 FOULAYRONNES

Tél : 05 53 96 04 11 – Email : richard.armange212@gmail.com

**AGEN MOTO VERTE****LMR : L35 – Dépt. : D47 – N° Club : C0007**

Pdt : BONNAFOUS Jean-Francois – 591 Route Route De Monbalen – 47340 LAROQUE TIMBAUT

Gsm : 0553962593 – Email : jeanfrancois.bonnafous47@gmail.com

Cce : Siège social – Route Route De Monbalen – 591 Route De Monbalen – 47340 LAROQUE TIMBAUT

Tél : 0686168353 – Email : jeanfrancois.bonnafous47@gmail.com

**MOTO CLUB D ESCASSEFORT****LMR : L35 – Dépt. : D47 – N° Club : C0343**

Pdt et Cce : BOUDET Jerome – 12 Rue Du Peyrat – 47350 SAINT-BARTHELEMY-D'AGENAIS

Gsm : 0787519036 – Email : jeromeboudet1991@orange.fr

**MOTO CLUB DE L AGENAIS****LMR : L35 – Dépt. : D47 – N° Club : C0352**

Pdt et Cce : TONICELLO Charles – 16Route De Plaichac – 47310 LAPLUME

Tél : 0553667762 – Gsm : 0671624980 – Email : charles.tonicello@gmail.com

**MOTO CLUB DE BONAGUIL****LMR : L35 – Dépt. : D47 – N° Club : C0375**

Pdt et Cce : COLOMBET Celine – 444 Chemin Chemin De Laville Bonaguil – 47500 SAINT-FRONT- SUR-LEMANCE

Tél : 0665414329 – Gsm : 0665414329 – Email : colombetceline47@gmail.com

**MOTO CLUB MARMANDAIS****LMR : L35 – Dépt. : D47 – N° Club : C0550**

Pdt et Cce : DIRAISON Jeremy – 108 Chemin Du Mouta – 47350 ESCASSEFORT

Tél : 0671979555 – Email : jeremy.diraision@gmail.com

**MOTO CLUB TONNEINQUAIS****LMR : L35 – Dépt. : D47 – N° Club : C0908**

Pdt et Cce : IOB Michel – 3 Chemin Labourdette – 47400 TONNEINS

Tél : 0553792106 – Gsm : 0618395288 – Email : michel.iob47@gmail.com

**MOTO CLUB ROUBIGOU****LMR : L35 – Dépt. : D47 – N° Club : C1335**

Pdt : MAS Jean Philippe – 83 Impasse De Brugaud – 47300 LEDAT

Tél : 0553403338 – Gsm : 0688593405 – Email : eurl.batimas@outlook.com

Cce : Siège social – 83 Impasse De Brugaud – 47300 LEDAT

Tél : 0688593405 – Email : eurl.batimas@outlook.com

**MOTO CLUB ANTAGNAC****LMR : L35 – Dépt. : D47 – N° Club : C1366**

Pdt et Cce : BORDES Francis – Route Lieu Dit Pargas – 730 Route De Message – 47700 ANTAGNAC

Gsm : 0686081087 – Email : f.bordes388@orange.fr

**MOTO CLUB VAL DE GUYENNE****LMR : L35 – Dépt. : D47 – N° Club : C2641**

Pdt : TONON Laurent – 2 Place Du Centre – 47350 SAINT-BARTHELEMY-D'AGENAIS

Tél : 0680859683 – Email : l.tonon@orange.fr

Cce : Siège social – 363 Avenue Marcel Cerdan – 47800 MIRAMONT DE GUYENNE

Tél : 0680859683 – Email : mcvaldeguyenne@gmx.fr

**RIDE FOR FUN****LMR : L35 – Dépt. : D47 – N° Club : C3020**

Pdt : LUCAS Cedric – Bouscayet – 8141 Route De Lacaussade – 47300 VILLENEUVE SUR LOT

Tél : 0672710787 – Email : cedriclucasevents@gmail.com

Cce : Siège social – Rue Bouscayet – 47300 VILLENEUVE SUR LOT

Tél : 0642826065 – Email : cedriclucasevents@gmail.com

**ESCLOTTES TRIAL CLUB****LMR : L35 – Dépt. : D47 – N° Club : C3815**

Pdt : SEILLIER Eric – 2456 Route Du Doucet – 47120 ESCLOTTES

Tél : 0688542686 – Email : ericseillier@yahoo.fr

Cce : CAMBRELENG Mathilde – 1781 Route Du Fieu – 24140 EYRAUD-CREMPSE-MAURENS

Gsm : 0647062683 – Email : mathilde.cambreleung@gmail.com

**PYRÉNÉES ATLANTIQUES (64)****COMITE DEPARTEMENTAL DES PYRENEES ATLANTIQUES – D64 – L35**

Pdt : PERNOT Christian – 27 Chemin Des Barthes – 27 Chemin Des Barthes – 64200 BASSUSSARRY

Mob. : 0607349058 – Email : christian.pernot@orange.fr

**TRIAL CLUB BASQUE****LMR : L35 – Dépt. : D64 – N° Club : C0104**

Pdt : CAZAUX Pierre – 11 Rue Fontaine Des Sables – 40510 SEIGNOSSE

Tél : 0623038168 – Email : pcazaux40@outlook.fr

Cce : Siège social – Mairie – Le Bourg – 64520 BARDOS

Tél : 0628062640 – Email : contact@trial-club-basque.com

**MOTO CLUB ERROBI****LMR : L35 – Dépt. : D64 – N° Club : C0342**

Pdt et Cce : GESLIN Eric – 1610 Route De Laurentzenia – 64240 HASPARREN

Tél : 0559547254 – Gsm : 0632312459 – Email : ericgeslin@sfr.fr

**MOTO CLUB NAVARRAIS****LMR : L35 – Dépt. : D64 – N° Club : C0636**

Pdt : MEUNIER Regis – 18 Chemin Benzy – 64150 LAGOR

Tél : 0609374938 – Email : regis.meunier@yahoo.fr

Cce : ETCHEVERRY Louise – 7 Rue Jeanne D Albret – 64190 NAVARENX

Tél : 0607231195 – Gsm : 0607231195 – Email : assmotoclubnavarraais@orange.fr

**ASM DE PAU MOTO VERTE****LMR : L35 – Dépt. : D64 – N° Club : C0681**

Pdt : TORTOSA Arnaud – 14 Chemin Du Bourg – 64410 GAROS

Tél : 0789564759 – Gsm : 0789564759 – Email : arnaud.tortosa64@gmail.com

Cce : Siège social – 5 Allée Du Grand Tour – 64000 PAU

Tél : 0789564759 – Email : secretariatasmraumotoverte@hotmail.com

**MOTO CLUB DES DEUX GAVES****LMR : L35 – Dépt. : D64 – N° Club : C1226**

Pdt et Cce : ETCHEGOIMBERRY Peyo – 95 Chemin Zelhaia – 64120 LUXE-SUMBERRAUTE

Tél : 0559654916 – Gsm : 0688159138 – Email : etchepeyo@yahoo.fr

**MOTO CLUB BUZY****LMR : L35 – Dépt. : D64 – N° Club : C1314**

Pdt : GUEDOT Jean – 14 Rue Du Burguet – 64260 BUZY

Tél : 0559210196 – Gsm : 0685732360 – Email : jean.guedot@orange.fr

Cce : SIERRA Jo – 16 Rue Frederic Chopin – 64230 L'ESCAR

Tél : 0618240868 – Email : joachimsierra@aol.com

**MOTO CLUB DE LEES****LMR : L35 – Dépt. : D64 – N° Club : C1583**

Pdt et Cce : LAGARRUE Michel – 6 Cami De Monge – 64160 SEDZE MAUBECQ

Tél : 0559815174 – Gsm : 0687272781 – Email : matimiro@orange.fr



**MOTO CLUB PAU ARNOS****LMR : L35 – Dépt. : D64 – N° Club : C1920**

Pdt : TEULE BOULIN Nadia – 23 Impasse Sarrance – 64140 BILLERE

Tél : 0559771870 – Gsm : 0672968421 – Email : boulin.nadia@orange.fr

Cce : Siège social – Circuit Pau Arnos – 1 Route Du Circuit – 64370 ARNOS

Tél : 0559771870 – Email : contact@circuit-pau-arnos.fr

**CAP-SUD MOTO-CLUB (CAP-SUD)****LMR : L35 – Dépt. : D64 – N° Club : C2427**

Pdt : MOELLINGER Eric – 4 Chemin Serempouy – 64270 SALIES DE BEARN

Tél : 0687171457 – Email : ericmoellinger@orange.fr

Cce : Siège social – 4 Chemin Serempouy – 64270 SALIES-DE-BEARN

Tél : 0687171457 – Email : capsudmotoclub@gmail.com

**ASSOCIATION SPORTIVE DE KANTIA****LMR : L35 – Dépt. : D64 – N° Club : C2989**

Pdt : MINONDO Julien – 570 Chemin Jeloseko Bidea – 64640 ST MARTIN D ARBEROUE

Tél : 0626881166 – Gsm : 0626881166 – Email : julien.minondo@hotmail.fr

Cce : FOURCADE Eric – 47 Chemin Pannecau – 64250 ITXASSOU

Tél : 0559292138 – Gsm : 0686515879 – Email : ffourcade@hotmail.fr

**MOTO PYRENEES SPORT****LMR : L35 – Dépt. : D64 – N° Club : C3000**

Pdt : BIDAUD Stephane – 35 Rue Des Pyrenees – 64160 ST LAURENT BRETAGNE

Tél : 0531603364 – Gsm : 0789608917 – Email : contact@mps-organisation.fr

Cce : Siège social – 35 Rue Des Pyrenees – 64160 SAINT-LAURENT-BRETAGNE

Tél : 0531603364 – Email : contact@mps-organisation.fr

**EUSKAL MOTO CLUB****LMR : L35 – Dépt. : D64 – N° Club : C3113**

Pdt : AGUEDA Antton – 34 Avenue Baserritar – Fontarrabie – 20280 GUIPUZCOA

Tél : +34663928559 – Gsm : 0034663928559 – Email : antton\_10@hotmail.com

Cce : Siège social – 50 Chemin Itsengabe – 64122 URRUGNE

Tél : 0674155764 – Email : euskalmotocluburrugne@gmail.com

**MOTO CLUB MADIRANAI****LMR : L35 – Dépt. : D64 – N° Club : C3258**

Pdt et Cce : TUCOULET Mickael – 18 Bis Route De Crouseilles – 64350 ARROSES

Tél : 0687332835 – Email : mike064@hotmail.fr

**MOTO CLUB D ARETTE****LMR : L35 – Dépt. : D64 – N° Club : C3415**

Pdt et Cce : BROCHOT ENAUD Lois – 9 Rue Rue Principale – 64360 TARSACQ

Tél : 0637415794 – Gsm : 0637415794 – Email : loisbrochot@gmail.com

**ESPRIT MOTO CLUB 64****LMR : L35 – Dépt. : D64 – N° Club : C3618**

Pdt : FORAY Thibaut – 2 Rue Jacques Choquard – 40530 LABENNE

Tél : 0611505583 – Gsm : 0611505583 – Email : thibautforay@gmail.com

Cce : Siège social – 3 Rue Urgain – 64990 SAINT-PIERRE-D'IRUBE

Tél : 0673196218 – Gsm : 0559558748 – Email : jean-jacques.baron@orange.fr

**MOTO CLUB LAGOR****LMR : L35 – Dépt. : D64 – N° Club : C3769**

Pdt et Cce : GOZZERINO Julian – 1472 Chemin De Bienabe – 40330 AMOU

Gsm : 0648556213 – Email : julian.gozzerino@gmail.com

**TRIAL CLUB ARUDY****LMR : L35 – Dépt. : D64 – N° Club : C3818**

Pdt : BESSON Dominique – 10 Rue Des Frenes – 64110 UZOS

Tél : 0621625746 – Email : dombesson64@gmail.com

Cce : CAPARROZ Patrice – 17 Impasse Bel Horizon – 64140 LONS

Tél : 0559621521 – Email : pcplombrie@hotmail.fr

**DEUX SEVRES (79)****COMITE DEPARTEMENTAL DES DEUX SEVRES – D79 – L35**

En sommeil

**MOTO CLUB DES DEUX SEVRES****LMR : L35 – Dépt. : D79 – N° Club : C0307**

Pdt et Cce : PETORIN Olivier – 75 Ter Rue De La Mirandelle – 79000 NIORT

Tél : 0660401408 – Email : olivier.petorin@outlook.fr

**MOTO CLUB DE MASSAIS****LMR : L35 – Dépt. : D79 – N° Club : C0560**

Pdt et Cce : BOISSIMON Claudine – Route De Mauze – Ste Radegonde – 79100 THOUARS

Gsm : 0646317436 – Email : cl.boissimon@neuf.fr

**AMICALE MOTO VERTE MELLOIS****LMR : L35 – Dépt. : D79 – N° Club : C0569**

Pdt et Cce : ARCELIN Jean – 7 Chemin De La Martiniere – 79500 MELLE

Tél : 0670889442 – Gsm : 0670889442 – Email : arcelin.jean@gmail.com

**MOTO CLUB THOUARSAIS****LMR : L35 – Dépt. : D79 – N° Club : C0904**

Pdt : LEGERON Eric – 4 Rue De La Futaye – Mage – 79100 LOUZY

Gsm : 0672830162 – Email : smi.thouars@gmail.com

Cce : Siège social – 29 Rue Saint Exupery – 79100 THOUARS

Tél : 0672830162 – Email : motoclubthouarsais@gmail.com

**BRIOX MOTO VERTE****LMR : L35 – Dépt. : D79 – N° Club : C2040**

Pdt et Cce : BUFFETEAU Florian – La Scombart – 79170 VERNOUX SUR BOUTONNE

Gsm : 0664900757 – Email : rastakail@yahoo.fr

**MOTO CLUB DU LOUP-GAROU****LMR : L35 – Dépt. : D79 – N° Club : C3238**

Pdt : PLYER Rowland – 92 Rue De Bordeaux – 16000 ANGOULEME

Tél : 0688288874 – Gsm : 0688288874 – Email : rdcpolyer@gmail.com

Cce : Siège social – 8 La Mauvaitiere – 79120 LEZAY – Tél : 0666268539 – Email : mcloupgarou@hotmail.com

**MOTO CLUB CELLOIS****LMR : L35 – Dépt. : D79 – N° Club : C3543**

Pdt et Cce : GODI Vincent – 8 Route Des Seigneuries – La Raterie – 79230 BRULAIN

Tél : 0787804143 – Gsm : 0787804143 – Email : godiv@hotmail.fr

**VIENNE (86)****COMITE DEPARTEMENTAL DE LA VIENNE – D86 – L35**

Pdt et Cce : GAUTIER Pierre Louis – 1 – Le Breuil Margot – 86400 SAVIGNE

Mob. : 0637009288 – Email : gautier-pierre@wanadoo.fr

**MOTOBALL CLUB NEUVILLOIS****LMR : L35 – Dépt. : D86 – N° Club : C0641**

Pdt et Cce : SABOURIN Benoît – 55 Rue Michelet – 86170 NEUVILLE DE POITOU

Tél : 0549512468 – Gsm : 0684571551 – Email : benoit-sabourin@hotmail.com

**MOTO CLUB CHAUVINOIS****LMR : L35 – Dépt. : D86 – N° Club : C1925**

Pdt et Cce : BACHELIER Olivier – 5 Impasse Du Ravarre – 86340 LA VILLEDIEU DU CLAIN

Tél : 0686145015 – Gsm : 0686145015 – Email : olivier-bachelier@hotmail.fr

**VAL DE VIENNE MOTO****LMR : L35 – Dépt. : D86 – N° Club : C2664**

Pdt : HARIOT Christophe – 8 Villa – Bourg Est – 79340 LES FORGES

Tél : 0786729698 – Email : hariot.christophe@gmail.com

Cce : Siège social – Technopole Du Circuit – Circuit Du Val De Vienne – 86150 LE VIGEANT

Tél : 0786729698 – Email : valdeviennemoto.president@gmail.com

**IEM - INITIATION EDUCATION MOTOS****LMR : L35 – Dépt. : D86 – N° Club : C2786**

Pdt et Cce : DESPLOBINS Delphine – 6 Rue Du Haut Medelle – 86160 MARNAY

Gsm : 0611188812 – Email : iem.contacts@gmail.com

**BEL AIR MOTO CLUB****LMR : L35 – Dépt. : D86 – N° Club : C3150**

Pdt et Cce : VAILLIER William – Voie – Neuillet – 86400 VOULEME Gsm : 0662612810 – Email : oli-robin@orange.fr

**CROSS EXPERIENCE****LMR : L35 – Dépt. : D86 – N° Club : C3401**

Pdt : RASSINOUX Danielle – 44 Ter Rue De Saumur – 86440 MIGNE AUXANCES

Tél : 0549544508 – Gsm : 0642077683 – Email : cxcrossexperience@hotmail.com

Cce : Siège social – 5 Place De La Mairie – 86340 LA VILLEDIEU DU CLAIN

Tél : 0549450341 – Gsm : 0549450341 – Email : cxcrossexperience@hotmail.com

**SUPERMOT' DE FRANCE****LMR : L35 – Dépt. : D86 – N° Club : C3596**

Pdt : TEXIER Dorian – 225 Rue Du Four – Moulin Neuf – 79410 ECHIRE

Tél : 0987342889 – Gsm : 0627742352 – Email : dorianalexier79@gmail.com

Cce : Siège social – 225 Rue Du Four – 79410 ECHIRE

Tél : 0627742352 – Gsm : 0620894017 – Email : contact@supermotdefrance.fr

**MX MOTO LOISIR****LMR : L35 – Dépt. : D86 – N° Club : C3662**

Pdt : REAULT Patrick – 23 Rue De La Riboire – 86190 FROZES Gsm : 0619133016 – Email : pkaj.reau@orange.fr

Cce : Siège social – Place De La Mairie – 86190 VILLIERS

Tél : 0624334292 – Email : christian.terry@orange.fr

**TRIAL DU VAL D'ENVIGNE****LMR : L35 – Dépt. : D86 – N° Club : C3689**

Pdt : BAILLOU Jean-Pierre – 9 Rue Du Maille – 86170 NEUVILLE-DE-POITOU

Tél : 0614210203 – Email : motocross.ouzilly@gmail.com

Cce : Siège social – 9 Rue Du Maille – 86170 NEUVILLE-DE-POITOU

Tél : 0614210203 – Gsm : 0614210203 – Email : motocross.ouzilly@gmail.com

**SPORTS MECANIKES DANGEENS****LMR : L35 – Dépt. : D86 – N° Club : C3820**

Pdt et Cce : RICHERMOZ Jean – 30 Rue Des Terres Jaunes – 86100 SENILLE-SAINT-SAUVEUR

Tél : 0672473954 – Email : jean.richermoz@orange.fr

**HAUTE VIENNE (87)****COMITE DEPARTEMENTAL DE HAUTE VIENNE – D87 – L35**

Pdt et Cce : BRACHET Patrice – 11 Rue – Appert Aubrey – 36170 SAINT-BENOIT-DU-SAULT

Mob. : 0683239778 – Email : patricebrachet@orange.fr

**CUSSAC MOTO CLUB****LMR : L35 – Dépt. : D87 – N° Club : C0504**

Pdt : BRACHET Patrice – 11 Rue – Appert Aubrey – 36170 SAINT-BENOIT-DU-SAULT Gsm : 0683239778 –

Email : patricebrachet@orange.fr

Cce : Siège social – 11 Rue Appert Aubray – 36170 SAINT-BENOIT-DU-SAULT

Tél : 0683239778 – Email : patricebrachet@orange.fr

**MOTOR CLUB LIMOUSIN**
**LMR : L35 – Dépt. : D87 – N° Club : C0505**

Pdt et Cce : SOLNON Gilles – 1 Chemin Du Maine – Le Rouveix Haut – 87460 BUJALEUF

Tél : 0651818723 – Gsm : 0651818723 – Email : chantals9@hotmail.fr

**MOTO CLUB PEYRATOIS**
**LMR : L35 – Dépt. : D87 – N° Club : C0507**

Pdt : BESSAS Franck – 3 Allée Maurice Ravel – Les Brutines Bas – 87240 AMBAZAC

Gsm : 0632678669 – Email : franck.bessas@wanadoo.fr

Cce : Siège social – Mairie De Peyrat Le Chateau – 87470 PEYRAT LE CHATEAU

Tél : 0632678669 – Email : franck.bessas@wanadoo.fr

**A.S.S.J. VERTS CRAMPONS**
**LMR : L35 – Dépt. : D87 – N° Club : C1188**

Pdt et Cce : BERNON Cedric – 42 Route De L'age – 87200 SAINT-BRICE-SUR-VIENNE

Tél : 0688330556 – Gsm : 0688330556 – Email : cedric.bernon@icloud.com

**AMICALE MOTO D'AMBAZAC**
**LMR : L35 – Dépt. : D87 – N° Club : C1257**

Pdt et Cce : CORMIER Jessica – 13 Rue Georges Perin – 87400 ST LEONARD DE NOBLAT

Gsm : 0681226053 – Email : jessicou.titi@orange.fr

**MOTO CLUB HOULIEROIS**
**LMR : L35 – Dépt. : D87 – N° Club : C1566**

Pdt : DENIS Guillaume – 23 Rue Victor Hugo – 87480 ST PRIEST TAURION

Tél : 0632625446 – Email : mchoulierois@hotmail.com

Cce : Siège social – Mairie – 24 Rue Jean Gagnant – 87480 SAINT-PRIEST-TAURION

Tél : 0632625446 – Email : mchoulierois@hotmail.com

**MOTO CLUB DES MONTS - MCM**
**LMR : L35 – Dépt. : D87 – N° Club : C2671**

Pdt : CHAPUT Bernard – La Contamine – 87370 JABREILLES LES BORDES

Tél : 0555398834 – Gsm : 0681386262 – Email : mcsmonts@outlook.fr

Cce : Siège social – 3 Place Mairie 3 Place Du General Thoumas – 87370 LAURIERE

Tél : 0681386262 – Email : mcsmonts@outlook.fr

**C.M. PROMO**
**LMR : L35 – Dépt. : D87 – N° Club : C2923**

Pdt : MEILLAT Christophe – 1233 Grande Rue Route De Paris – Nepoules – 87140 COMPREIGNAC

Tél : 0555096033 – Gsm : 0609795432 – Email : christophe.meillatpromo@wanadoo.fr

Cce : Siège social – 1 Place De La Mairie – Mairie – 87590 ST JUST LE MARTEL

Tél : 0609795432 – Email : christophe.meillatpromo@wanadoo.fr

**AMICALE DE MORTEROLLES**
**LMR : L35 – Dépt. : D87 – N° Club : C3323**

Pdt : TETY Frederic – 36 Impasse Impasse De Bachelierie – 87140 COMPREIGNAC

Tél : 0620891472 – Gsm : 0620891472 – Email : motocross.morterolles@gmail.com

Cce : Siège social – 1 Place Liberté – 87250 BESSINES SUR GARTEMPE

Tél : 0620891472 – Gsm : 0685350586 – Email : motocross.morterolles@gmail.com

**MOTO CLUB DE COMPREIGNAC**
**LMR : L35 – Dépt. : D87 – N° Club : C3472**

Pdt : CHAGNE Yannick – 4 Bis Le Breuil – 87250 BESSINES-SUR-GARTEMPE

Tél : 0619857898 – Email : aurelie.chagne@sfr.fr

Cce : Siège social – Mairie De Compreignac – 4 Place Du 11 Novembre 1918 – 87140 COMPREIGNAC

Tél : 0619857898 – Gsm : 0645755947 – Email : mcc87140@gmail.com

**MOTO CLUB PAYS AREDIEN**
**LMR : L35 – Dépt. : D87 – N° Club : C3512**

Pdt et Cce : TERREFOND Charles – 18 Rue Route De Sarlande – 87500 SAINT-YRIEIX-LA-PERCHE

Tél : 0771116316 – Gsm : 0771116316 – Email : charles.terrefond@gmail.com

**ROCHECHOUART OLYMPIQUE MOTO CLUB**
**LMR : L35 – Dépt. : D87 – N° Club : C3515**

Pdt et Cce : ROBIN Pierre-Alain – 20 Route De La Pouge – 87600 ROCHECHOUART Gsm : 0647226831 –

Email : robin.pierrealain87@outlook.fr

**BONNAC MOTO CLUB**
**LMR : L35 – Dépt. : D87 – N° Club : C3747**

Pdt : FELIX Stephanie – 10 Rue De La Faucherie – 87270 BONNAC-LA-COTE

Tél : 0604067447 – Email : olisteph74@free.fr

Cce : Siège social – 10 Rue De La Faucherie – 87270 BONNAC-LA-COTE

Tél : 0782544884 – Gsm : 0782544884 – Email : bonnacmc87@gmail.com

# **LIGUE D'OCCITANIE**

**Code FFM N° 36**
**Ariège (09) - Aude (11) - Aveyron (12) - Gard (30) - Haute Garonne (31) - Gers (32) - Hérault (34)  
 Lot (46) - Lozère (48) - Hautes Pyrénées (65) - Pyrénées Orientales (66) - Tarn (81) - Tarn et Garonne (82)**
**Siège Social : 7 rue André Citroën 31130 BALMA**
**Tél : 05.61.23.87.68 - e-mail : siege@lmoc.fr**
**Correspondance : Au siège social**
**Président : MASSET Arnaud – 7 rue André Citroën - Tél : 05.61.23.87.68 - e-mail : president@lmoc.fr**
**1er Vice-président : LEGRAND Stéphane – 5 chemin de Berges 31410 LAVERNOSE LACASSE -**
**Mobile : 06 78 98 31 10 - e-mail : slegrand@lmoc.fr**

**Vice-président :** MALRIC Patrick - 5 rue du Stade - 81120 REALMONT  
Mobile : 06 20 12 20 83 - e-mail : pmalric@lmoc.fr

**Vice-président :** ARABEYRE Nelly : Domaine Carabin CAUDEVAL – 11230 VAL DE LAMBRONNE - Mobile : 06 48 06 77 28 - e-mail : narabeyre@lmoc.fr

**Secrétaire général :** DAJEAN Emmanuelle - 2172 Route de la Beneche 82300 CAUSSADE  
Mobile : 06 30 10 09 73 - e-mail : edajean@lmoc.fr

**Trésorier :** BAIXERAS Charles – 155 rue Pablo Picasso 34130 MAUGUIO  
Mobile : 06 51 99 63 91 - e-mail : tresorier@lmoc.fr

**Délégués aux AG FFM :** MASSET Arnaud – 7 rue André Citroën - Tél : 05.61.23.87.68 - e-mail : president@lmoc.fr

**ARABEYRE Nelly :** Domaine Carabin CAUDEVAL – 11230 VAL DE LAMBRONNE  
Mobile : 06 48 06 77 28 - e-mail : narabeyre@lmoc.fr

**DELPON Jean-Luc :** 58 Avenue Pasteur 12700 CAPDENAC GARE  
Mobile : 06 14 98 47 00 - e-mail : jl.delpont@orange.fr

## **PRESIDENTS OU REPRESENTANTS DES COMMISSIONS SPORTIVES :**

**Motocross :** MALRIC Patrick - 5 Rue du Stade 81120 REALMONT  
Mobile : 06 20 12 20 83 - e-mail : pmalric@lmoc.fr

**Enduro & Endurance TT :** BOISSONNADE Charly – 7 rue André Citroën 31130 BALMA –  
e-mail : enduro@lmoc.fr

**Rallyes Routiers & Tourisme :** BOILLLOT Bernard - 3 rue des Abîmes 34880 LAVERUNE  
Mobile : 06.79.21.83.39 - e-mail : aeduparc@club-internet.fr

**Vitesse :** ARABEYRE Nelly Lieu-dit Coulzonne 09300 ROQUEFIXADE  
Mobile : 06 48 06 77 28 - e-mail : narabeyre@lmoc.fr

**Trial :** CHAMPION Guillaume – 129 chemin de la Combe La Crouzette 12720 St ANDRE LA CROUZETTE  
Mobile : 06 18 05 44 39 - e-mail : symph12@orange.fr

**Collège Formation :** ARABEYRE Nelly Domaine Carabin CAUDEVAL – 11230 VAL DE LAMBRONNE - Mobile : 06 48 06 77 28 - e-mail : formation@lmoc.fr

**Collège Chronométrage :** DAJEAN Emmanuelle - 2172 route de la Bénèche 82300 CAUSSADE  
Mobile : 06.30.10.09.73 - e-mail : edajean@lmoc.fr

**Collège Technique :** DELPON Jean-Luc - 58 avenue Pasteur 12700 CAPDENAC GARE  
Tél. : 05 65 64 65 06 - Mobile : 06.14.98.47.00 - e-mail : jl.delpont@orange.fr

**Collège Éducatif :** CUQUILLIERE Nicolas – 9 rue des Soulades 11600 VILLARZEL-CABARDES  
Mobile : 06 25 19 72 01 - e-mail : educatif@lmoc.fr

**TRDA :** TOURNIER Philippe – 199 rue Brillat Savarin 34070 MONTPELLIER  
Portable : 06.81.41.44.44 - e-mail : trda@lmoc.fr

**Collège communication :** LEGRAND Stéphane – 5 chemin de Berges 31410 LAVERNOSE LACASSE –  
Mobile : 06 78 98 31 10 - e-mail : communication@lmoc.fr

## ***ARIÈGE (09)***

### **COMITE DEPARTEMENTAL DE L'ARIEGE – D09 – L36**

En sommeil.

## ***AUDE (11)***

### **COMITE DEPARTEMENTAL DE L'AUDE – D11 – L36**

Pdt et Cce : BELINGUIER Robert – En Jourdy – 31290 LAGARDE  
Tél. : 0561815691 – e-mail : belinguier.robert19@gmail.com

### **MOTO CLUB CHAURIEN**

**LMR : L36 – Dépt. : D11 – N° Club : C0250**

Pdt et Cce : GLEIZES Pascal – 3 Allée Des Marronniers – Lieu Dit La Grange – 11420 ST SERNIN  
Tél : 0468606209 – Gsm : 0673681647 – Email : glpascal@wanadoo.fr

### **MOTO CLUB LIMOUXIN**

**LMR : L36 – Dépt. : D11 – N° Club : C0509**

Pdt et Cce : GIOVANNANGELI Jean-Michel – 10 Rue Des Rosiers – 11300 LIMOUX  
Tél : 0468313277 – Gsm : 0601913593 – Email : jmgiovan@gmx.fr

### **TRIAL CLUB DE LA MONTAGNE NOIRE**

**LMR : L36 – Dépt. : D11 – N° Club : C1344**

Pdt et Cce : LAMARQUE Gerard – Les Ayriviers – 11320 ST PAULET  
Tél : 0468600627 – Gsm : 0671635445 – Email : gerard.lamarque@neuf.fr

### **MOTO CLUB D ALAIRAC EN MALPERE**

**LMR : L36 – Dépt. : D11 – N° Club : C1513**

Pdt : PERUZZETTO Robert – 13 Chemin Chemin Du Til Grezes – Grezes Herminis – 11000 CARCASSONNE  
Tél : 0665169520 – Gsm : 0665169520 – Email : mcalairac@gmail.com  
Cce : Siège social – 2 Allée Des Acacias – Montlaur – 11220 VAL-DE-DAGNE  
Tél : 0644383358 – Email : mcalairac@gmail.com

### **VAL DE DAGNE TRIAL CLUB**

**LMR : L36 – Dépt. : D11 – N° Club : C2994**

Pdt et Cce : ANDRE Lionel – 5 Impasse Du Moureau – 31140 PECHBONNIEU  
Tél : 0611425718 – Email : lionel.and@hotmail.fr

**FREE RIDE MOTO CLUB****LMR : L36 – Dépt. : D11 – N° Club : C3183**

Pdt : PLATERO Frederic – 21 Chemin De La Tourasse – 11270 LA FORCE

Tél : 0632657652 – Gsm : 0632657652 – Email : frederic.platero@outlook.com

Cce : Siège social – Chez M Frederic Platero – 21 Chemin De La Tourasse – 11270 LA FORCE

Tél : 0632657652 – Email : mxbram@orange.fr

**N2C MX PERFORMANCE****LMR : L36 – Dépt. : D11 – N° Club : C3756**

Pdt : CUGUILLERE Gilles – 4 Rue Du Mont Ventoux – 11800 TREBES

Tél : 0612051389 – Gsm : 0612051389 – Email : 123axelr@gmail.com

Cce : Siège social – 4 Rue Du Mont Ventoux – 11800 TREBES

Tél : 0612051389 – Gsm : 0612051389 – Email : 123axelr@gmail.com

**TRIAL CLUB NARBONNE CATHARE****LMR : L36 – Dépt. : D11 – N° Club : C3779**

Pdt : BOURDIN Renaud – Route De Cuxac – Domaine De Belveze – 11100 NARBONNE

Tél : 0468322057 – Gsm : 0695640237 – Email : renaud.bourdin@gmail.com

Cce : Siège social – Domaine De Belveze – 11100 NARBONNE

Tél : 0695640237 – Gsm : 0612695272 – Email : renaud.bourdin@gmail.com

**AVEYRON (12)****COMITE DEPARTEMENTAL DE L'AVEYRON – D12 – L36**

Pdt et Cce : LINSTRISEUR Jerome – Calm – 12270 LUNAC

Mob. : 0624335459 – e-mail : jdlins@yahoo.fr

**MOTO CLUB 12****LMR : L36 – Dépt. : D12 – N° Club : C0324**

Pdt et Cce : IMBERT Agnes – St Martin De Mont Bon – 12130 SAINT GENIEZ D'OLT ET D'AUBRAC

Tél : 0565714373 – Gsm : 0687306639 – Email : agnes.mc12@laposte.net

**MOTO CLUB ROUGERGAT****LMR : L36 – Dépt. : D12 – N° Club : C0787**

Pdt et Cce : LAGARRIGUE Benoit – 36 Impasse Des Sportifs – Lotissement Le Cun – 12200 SANVENS

Tél : 0678131384 – Gsm : 0678131384 – Email : benoit12200@hotmail.fr

**MOTO CLUB RUTHENOIS****LMR : L36 – Dépt. : D12 – N° Club : C0791**

Pdt et Cce : DUMAS Mathieu – Vallon Des Sports Moto Club Ruthenois – Chemin De Lauterne – 12000 RODEZ

Tél : 0614844972 – Email : dumasmathieu.19@gmx.com

**MOTO CLUB SAINT AFFRICAIN****LMR : L36 – Dépt. : D12 – N° Club : C0792**

Pdt et Cce : DETREMERIE Laurent – 7 Rue Rhin Et Danube – 7 Rue Rhin Et Danube – 12400 ST AFFRIQUE

Tél : 0687003057 – Gsm : 0687003057 – Email : laurent.detremerie@groupe-simon.fr

**MOTO CLUB DE LEVEZOU****LMR : L36 – Dépt. : D12 – N° Club : C1307**

Pdt et Cce : CHAMPION Guillaume – 129 Chemin De La Combe La Crouzette – 12720 ST ANDRE DE VEZINES

Tél : 0565587714 – Gsm : 0618054439 – Email : symph12@orange.fr

**MOTO NATURE D'OLT****LMR : L36 – Dépt. : D12 – N° Club : C2294**

Pdt et Cce : DIJOLS Joel – Les Therons – 12210 CURIERES

Tél : 0684807118 – Gsm : 0684807118 – Email : joel.dijols@laposte.net

**MOTO CLUB DE VILLECOMTAL****LMR : L36 – Dépt. : D12 – N° Club : C2404**

Pdt et Cce : SEQUIES Dorian – 24 Rue De L Horloge – 12580 VILLECOMTAL

Tél : 0677920383 – Email : sequiesd@gmail.com

**MOTO CLUB RIVIEROIS****LMR : L36 – Dépt. : D12 – N° Club : C2797**

Pdt : BOYER Eric – 34 Route ... – 34 Route De Millau – 12640 RIVIERE SUR TARN

Tél : 0565597032 – Gsm : 0679671401 – Email : eric12.boyer@gmail.com

Cce : Siège social – Route 34 Route De Millau – La Source – 12640 RIVIERE SUR TARN

Tél : 0679671401 – Email : eric12.boyer@gmail.com

**MOTO CLUB DES 2 VALLEES****LMR : L36 – Dépt. : D12 – N° Club : C3647**

Pdt et Cce : BOUBY Marc – 102 Chemin Des Puits – Lieu Dit Cros – 12270 LA FOUILLADE

Tél : 0614030769 – Email : marc.bouby@orange.fr

**TRIAL CLUB DU LARZAC****LMR : L36 – Dépt. : D12 – N° Club : C3692**

Pdt et Cce : ANGLADE Bernard – 34 Rue Du Puech – 12230 LAPANOUSE-DE-CERNON

Tél : 0770261928 – Email : bernard.anglade.lapanouse@orange.fr

**ARGENCES MOTORSPORTS****LMR : L36 – Dépt. : D12 – N° Club : C3813**

Pdt : BES Yves – Rives – Ste Genevieve Argence – 12420 ARGENCE EN AUBRAC

Tél : 0565662548 – Gsm : 0685226540 – Email : besyves12420@gmail.com

Cce : ALEXANDRE Helene – Malentraysse – Ste Genevieve Argence – 12420 ARGENCES EN AUBRAC

Tél : 0632369893 – Email : helenebeaugier@gmail.com

**GARD (30)****COMITE DEPARTEMENTAL DU GARD – D30 – L36**

Pdt et Cce : GANOZZI Bernard – 31 Rue De La Mairie – Le Village – 30500 POTELIERES

Tél. : 0466248208 – Mob. : 0676523686 – e-mail : bernard.ganozzi@gmail.com

**MOTO CLUB BAGNOLAIS** **LMR : L36 – Dépt. : D30 – N° Club : C0087**

Pdt et Cce : PIQUET Amelie – 3 Rue Du Parc – 30330 GAUJAC  
Tél : 0466331203 – Gsm : 0785967397 – Email : ameliepiq@gmail.com

**MOTO CLUB DES COSTIERES** **LMR : L36 – Dépt. : D30 – N° Club : C0281**

Pdt et Cce : ROUX Michel – Lieu Dit Le Rasteill Rue – 09300 FOUGAX-ET-BARRINEUF  
Gsm : 0789224606 – Email : michel.roux30@gmail.com

**MOTO CLUB SALINDRES ROUSSON** **LMR : L36 – Dépt. : D30 – N° Club : C0840**

Pdt et Cce : GANOZZI Bernard – 31 Rue De La Mairie – Le Village – 30500 POTELIERES  
Tél : 0466248208 – Gsm : 0676523686 – Email : bernard.ganozzi@gmail.com

**MOTO CLUB SOMMIEROIS** **LMR : L36 – Dépt. : D30 – N° Club : C0866**

Pdt : FORNER Gerard – 10 Allée De Fontbonne – 30250 VILLEVIEILLE  
Tél : 0789942924 – Gsm : 0789942924 – Email : gerard.forner@orange.fr  
Cce : Siège social – Mas Du Moulin A Vent – 5 – Villevieille – 30250 SOMMIERES  
Tél : 0466777226 – Email : mc.sommierois@orange.fr

**MOTO CLUB BELLEGARDAIS** **LMR : L36 – Dépt. : D30 – N° Club : C1808**

Pdt et Cce : STEFANIDES Francis – 27 Montée Bellevue – Quartier St Roman – 30300 COMPS  
Tél : 0466741591 – Gsm : 0678956971 – Email : sifran30@live.fr

**MOTO CLUB DE LEDENON** **LMR : L36 – Dépt. : D30 – N° Club : C2127**

Pdt : BOTELLA Marie – Circuit De Ledenon – 30210 LEDENON  
Tél : 0466371137 – Gsm : 0618354059 – Email : m.botella@ledenon.com  
Cce : Siège social – Circuit De Ledenon – Route Du Circuit – 30210 LEDENON  
Tél : 0466371137 – Email : info@ledenon.com

**HOT ZONE TRIAL CLUB** **LMR : L36 – Dépt. : D30 – N° Club : C2144**

Pdt : FRANCOISE Bernard – 402 Rue Du Royal – 30410 MEYRANNES  
Tél : 0778512495 – Gsm : 0778512495 – Email : nanardmontpellier@yahoo.fr  
Cce : Siège social – 402 Rue Du Royal – 30410 MEYRANNES  
Tél : 0661641139 – Email : hotzone.quissac@gmail.com

**ASPI RACING** **LMR : L36 – Dépt. : D30 – N° Club : C2351**

Pdt et Cce : BERGERON Lionel – 166 Route De Lezan – 30350 CANAULES-ET-ARGENTIERES  
Gsm : 0611185643 – Email : laspiracing.199@gmail.com

**M.G.B. MOTO CLUB** **LMR : L36 – Dépt. : D30 – N° Club : C2616**

Pdt : CAUSSINUS Nicolas – 687 Chemin De Lariasse – 30340 ST JULIEN LES ROSIERS  
Tél : 0466559198 – Gsm : 0785048180 – Email : ncaussinus@hotmail.fr  
Cce : Siège social – Pole Mecanique Ales Cevennes – Vallon De Fontanes – 30520 ST MARTIN DE VALGALGUES  
Tél : 0663320568 – Email : mgbmoto@hotmail.fr

**DREAM TEAM COYOTTS** **LMR : L36 – Dépt. : D30 – N° Club : C2644**

Pdt : FOUERT Frederic – 115 Ter Rue Du Chateau D Eau – 30320 BEZOUCE  
Tél : 0466581339 – Gsm : 0685054455 – Email : f.fouert@gmail.com  
Cce : Siège social – Chez Frederic Fouert – 115 Rue Ter Rue Du Chateau D Eau – 30320 BEZOUCE  
Tél : 0685054455 – Email : dreamteamcoyotts@gmail.com

**TEAM SONIC RACING** **LMR : L36 – Dépt. : D30 – N° Club : C2783**

Pdt : TADEO Adrien – 5Bis Chemin D'aigues Vives – 30740 LE CAILAR  
Tél : 0622547800 – Gsm : 0622547800 – Email : adrien.tadeo@gmail.com  
Cce : Siège social – ... .. Bar Brasserie Le Soleil – 9 Boulevard Jules Ferry – 30470 AIMARGUES  
Tél : 0622547800 – Email : adrien.tadeo@gmail.com

**MOTO CLUB WELCOME TT** **LMR : L36 – Dépt. : D30 – N° Club : C3051**

Pdt : FLORIN Gregory – 290 Route Du Moulinet Bas – Le Mas Dieu La Ramadiere – 30110 LAVAL PRADEL  
Tél : 0466861709 – Gsm : 0671005007 – Email : greg.florin@orange.fr  
Cce : Siège social – Pole Mecanique Ales Cevennes – Vallon De Fontanes – 30520 ST MARTIN DE VALGALGUES  
Tél : 0671005007 – Email : greg.florin@orange.fr

**FAST AS SHOYA TOMIZAWA 48** **LMR : L36 – Dépt. : D30 – N° Club : C3099**

Pdt : PERRUT Jean-Marc – 11 Rue Des Pinsons – 84300 CAVAILLON  
Tél : 0466244406 – Email : jmp@metallerieperrut.fr  
Cce : Siège social – 116 Chemin De Carboussede – Sauvagnac – 30520 SAINT-MARTIN-DE- VALGALGUES  
Tél : 0637091702 – Email : fast48@live.fr

**POLE MECANIQUE MOTO CLUB** **LMR : L36 – Dépt. : D30 – N° Club : C3231**

Pdt : VOILLIOT Nelly – Vallon De Fontanes – 30520 ST MARTIN DE VALGALGUES  
Tél : 0787841307 – Email : nelly.voilliot@polemecanique-mc.com  
Cce : Siège social – Vallon De Fontanes – 30520 ST MARTIN DE VALGALGUES  
Tél : 0787841307 – Email : nelly.voilliot@polemecanique-mc.com



**ASS DES COMMISSAIRES DE PISTES LANGUEDOCIENS LMR : L36 – Dépt. : D30 – N° Club : C3289**

Pdt : MOUCHARD Joel – 3 Avenue Centenaire Pechiney – 30340 SALINDRES

Tél : 0466857789 – Gsm : 0615211244 – Email : joelmouchard@gmail.com

Cce : Siège social – 3 Avenue Du Centenaire Pechiney – 30340 SALINDRES

Tél : 0615211244 – Email : joelmouchard@gmail.com

**MOTO CLUB PRIMEUR LMR : L36 – Dépt. : D30 – N° Club : C3355**

Pdt et Cce : DUFAUD Robert – 9 La Grand Rue – 30330 LA BASTIDE-D'ENGRAS

Tél : 0685164348 – Gsm : 0685164348 – Email : dufaudrobert@gmail.com

**MOTO CLUB DE SAINT JEAN DE SERRES LEDIGNAN LMR : L36 – Dépt. : D30 – N° Club : C3514**

Pdt et Cce : MARTY Gerald – Le Mas Dieu – 111 Chemin D'arousse – 30340 SAINT-JULIEN-LES-ROSIERS

Tél : 0671333945 – Gsm : 0671333945 – Email : martymoto30@orange.fr

**DEPARROIS ENDURO PERFORMANCE LMR : L36 – Dépt. : D30 – N° Club : C3614**

Pdt : DEPARROIS Nicolas – Chemin De Puech Redon – Aiguebelle – 30260 BROUZET-LES-QUISSAC

Tél : 0683326298 – Gsm : 0683326298 – Email : nicolas.deparrois@wanadoo.fr

Cce : Siège social – Chemin Puech Redon – 30260 BROUZET-LES-QUISSAC

Tél : 0683326298 – Gsm : 0683326298 – Email : nicolas.deparrois@wanadoo.fr

**MOTO-CLUB PAYS VIGANAIS LMR : L36 – Dépt. : D30 – N° Club : C3651**

Pdt : JOURDAN Laurent – 16 Lot De La Tessonne – 30120 MOLIERES CAVAILLAC

Tél : 0467812147 – Gsm : 0688889505 – Email : jourdanla@orange.fr

Cce : Siège social – Moto-Club Pays Viganais – 19 Lotissement Tessonne – 30120 MOLIERES CAVAILLAC

Tél : 0680212255 – Email : dormeur30@hotmail.fr

**TRIAL CLUB DES ROCS LMR : L36 – Dépt. : D30 – N° Club : C3652**

Pdt et Cce : BRUNEAU Alain – 5 Rue De La Cerisaie – 30200 BAGNOLS SUR CEZE

Tél : 0749753071 – Gsm : 0749753071 – Email : bruneau.lubrifiants@wanadoo.fr

**HAUTE GARONNE (31)****COMITE DEPARTEMENTAL MOTOCYCLISTE DE LA HAUTE-GARONNE – D31 – L36**

Pdt : SOLVES Aurélien

Cce : MARTINS Régine – 377 B chemin Peyrot – 31620 BOULOC

Mob. : 0611080326 – e-mail : cdmhg31@gmail.com

**MOTO CLUB BRUGUIERES LMR : L36 – Dépt. : D31 – N° Club : C0181**

Pdt et Cce : MARTINS Fernand – 377 B Chemin Peyrot – 31620 BOULOC

Tél : 0561820526 – Gsm : 0637540351 – Email : fernand.martin@wanadoo.fr

**MOTO CLUB DES COMMINGES LMR : L36 – Dépt. : D31 – N° Club : C0267**

Pdt : VIGNY Frederic – 1 Rue Du Cascar – 31510 SEILHAN

Gsm : 0684829901 – Email : frederic.vigny@wanadoo.fr

Cce : VIGNY Stephanie – 1 Rue Du Cascar – 31510 SEILHAN

Gsm : 0616830740 – Email : frederic.vigny@wanadoo.fr

**MOTO CLUB DU LAURAGAIS LMR : L36 – Dépt. : D31 – N° Club : C0491**

Pdt et Cce : SALVY Sebastien – 12 Rue Des Cazalieres – 31560 CALMONT

Tél : 0561808123 – Gsm : 0631115153 – Email : sebastien.salvy@gmail.com

**TOULOUSE MOTO SPORT LMR : L36 – Dépt. : D31 – N° Club : C0912**

Pdt et Cce : CASTANY Pierre – 375 Chemin De La Grange – 31870 LAGARDELLE SUR LEZE

Tél : 0603103121 – Gsm : 0603103121 – Email : pierre@stat31.fr

**TOULOUSE TRIAL CLUB LMR : L36 – Dépt. : D31 – N° Club : C0913**

Pdt et Cce : JOLY Jean-Francois – 10 Rue Louis Pasteur – 31240 ST JEAN

Tél : 0561741911 – Gsm : 0772888776 – Email : deuxj@orange.fr

**AURIBAIL MX PARK LMR : L36 – Dépt. : D31 – N° Club : C1443**

Pdt et Cce : COUDERC Gilbert – Lieu Dit Rossignol – 31190 AURIBAIL Gsm : 0677177145 – Email : coudercgilbert@gmail.com

**AMICAL MOTO VERTE LMR : L36 – Dépt. : D31 – N° Club : C2192**

Pdt et Cce : MEUNIER Alain – 1 Rue De La Forge – Galembrun – 31330 LAUNAC

Tél : 0673460871 – Gsm : 0673460871 – Email : alainmeunier1974@orange.fr

**HORIZONS ENDURO LMR : L36 – Dépt. : D31 – N° Club : C2762**

Pdt : LAUBIE Fabrice – Mairie Horizons Enduro – 12 Boulevard De La Magdeleine – 31220 MARTRES-TOLOSANE

Tél : 0651131702 – Email : castrol31@hotmail.com

Cce : Siège social – Mairie – 12 Boulevard De La Magdeleine – 31220 MARTRES TOLOSANE

Tél : 0651131702 – Email : horizons.enduro@hotmail.fr

**AS7 PARK LMR : L36 – Dépt. : D31 – N° Club : C3004**

Pdt et Cce : ASSET Julien – 78Bis Rue De L'egalite – 31290 VILLEFRANCHE DE LAURAGAIS

Tél : 0534661155 – Gsm : 0650201004 – Email : julien.asset@orange.fr

**BEAUMONT MOTO SPORT LASPLAGNE****LMR : L36 – Dépt. : D31 – N° Club : C3042**

Pdt et Cce : REBOUIL Mathieu – 456 Chemin Du Bayle A Mandil – 31870 BEAUMONT SUR LEZE

Tél : 0561087281 – Gsm : 0676298593 – Email : m.reboul@hotmail.fr

**100% SUPERMOTARD CLUB****LMR : L36 – Dépt. : D31 – N° Club : C3064**

Pdt : LEGRAND Stephane – 5 Chemin De Berges – 31410 LAVERNOSE LACASSE

Tél : 0582950011 – Gsm : 0678983110 – Email : stephane@themoto.company

Cce : Siège social – 5 Chemin De Berges – 31410 LAVERNOSE-LACASSE

Tél : 0678983110 – Email : president@100pour100smc.fr

**MOTO SPORT OCCITAN****LMR : L36 – Dépt. : D31 – N° Club : C3156**

Pdt : RICHARD Joel – 44 Impasse Marie Lou – 47240 LAFOX

Tél : 0674096921 – Email : joelrichard47@orange.fr

Cce : Siège social – 324 Avenue Des Etats-Unis – 31200 TOULOUSE

Tél : 0674096921 – Email : contact@motospportoccitan.fr

**AIGNES MOTO SPORT****LMR : L36 – Dépt. : D31 – N° Club : C3190**

Pdt : ROQUES Gerard – L Albarde – 31560 CALMONT

Tél : 0561081145 – Gsm : 0682501923 – Email : roquesfamily@aol.com

Cce : Siège social – Mairie De Aignes – 31550 AIGNES

Tél : 0561081145 – Email : roquesfamily@aol.com

**ASSO. DE GESTION DU POLE MECANIQUE DE LA MONTAGNE NOIRE** **LMR : L36 – Dépt. : D31 – N° Club : C3476**

Pdt : ROBERT Jeremy – 21 Rue De La Salle – 81540 LES CAMMAZES

Tél : 0634171014 – Gsm : 0617565389 – Email : robertjer80@gmail.com

Cce : Siège social – Pole Mecanique De La Montagne Noire – 790 Route – 31250 REVEL

Tél : 0769815761 – Gsm : 0562804107 – Email : polemecaniquemontagne noire@gmail.com

**CANDIE MOTO CLUB****LMR : L36 – Dépt. : D31 – N° Club : C3511**

Pdt : THIBAUT Remi – 28 Chemin De La Saudrune – 31100 TOULOUSE

Tél : 0670725135 – Email : generationscandie@gmail.com

Cce : Siège social – 28 Chemin De La Saudrune – Circuit Daniel Pescheur – 31100 TOULOUSE

Tél : 0670725135 – Gsm : 0686957822 – Email : generationscandie@gmail.com

**GERSE (32)****COMITE MOTOCYCLISTE DU GERS – D32 – L36**

Pdt et Cce : PENA Jean Paul – 525 Route Saint Germier – Lieu Dit Marroux – 32430 ROQUELAURE ST AUBIN

Mob. : 0625313218 – e-mail : jps32430@hotmail.fr

**MOTO CLUB DE L'ARMAGNAC****LMR : L36 – Dépt. : D32 – N° Club : C0064**

Pdt : BOUE Fabrice – Samaran – 32140 SAMARAN

Tél : 0562669968 – Gsm : 0680353536 – Email : fabboue@gmail.com

Cce : ANTHOINE Edith – 1681 Route De Castera – Lieu Dit Begot – 32190 MARAMBAT

Tél : 0562065597 – Gsm : 0608911798 – Email : anthoinem@wanadoo.fr

**A.S.MOTO ARMAGNAC BIGORRE****LMR : L36 – Dépt. : D32 – N° Club : C0065**

Pdt : PASCOUAT Rene – Residence Piazza – 1 Place Du Foirail – 65000 TARBES

Tél : 0562090249 – Email : cbergerot@circuit-nogaro.com

Cce : Siège social – Circuit Paul Armagnac – 275 Avenue Andre Divies – 32110 NOGARO

Tél : 0562090249 – Email : cbergerot@circuit-nogaro.com

**GIMONT MOTO CLUB****LMR : L36 – Dépt. : D32 – N° Club : C0392**

Pdt : MAMPRIN Laurent – 502 Chemin Du Chirre – Au Tuco – 32490 CASTILLON SAVES

Tél : 0562079297 – Gsm : 0688632600 – Email : laurent.mamprin@hotmail.fr

Cce : CECCO Christophe – Chemin De Giscaro – Petit Combes – 32200 GIMONT

Tél : 0562665261 – Gsm : 0689387798 – Email : christophe.cecco@gmail.com

**MOTO CLUB DES MOUSQUETAIRES****LMR : L36 – Dépt. : D32 – N° Club : C3141**

Pdt : MAURIAL Fredy – 155 Chemin Saint Geny – 32700 LECTOURE

Tél : 0678487553 – Gsm : 0678487553 – Email : maurial.fredy@gmail.com

Cce : Siège social – 55 Rue Nationale – 32700 LECTOURE

Tél : 0678487553 – Email : mcmousquetaires@gmail.com

**RACING CLUB DE BEAUMARCHÈS****LMR : L36 – Dépt. : D32 – N° Club : C3163**

Pdt et Cce : ROBIN Jean-Philippe – 11 Route De Marciac – Domaine De Baratte – 32160 BEAUMARCHES

Tél : 0611085952 – Email : jprobin.mx@gmail.com

**RACING CLUB DE FEZENZAC****LMR : L36 – Dépt. : D32 – N° Club : C3214**

Pdt : SAINT-MARTIN Severine – Espoudiou – 32190 DEMU

Tél : 0562092283 – Gsm : 0685969112 – Email : severine.lafontan@orange.fr

Cce : Siège social – 1 Rue Riviere – 32190 VIC-FEZENSAC Email : rcfzensac@orange.fr

**MOTO CLUB CLERMONTOIS****LMR : L36 – Dépt. : D32 – N° Club : C3321**

Pdt et Cce : SCHMITT Frederic – Au Talabere – 32300 CLERMONT-POUYGUILLES

Tél : 0562662721 – Gsm : 0651420418 – Email : fgbi.schmitt@laposte.net



**HERAULT (34)****COMITE DEPARTEMENTAL DE L'HERAULT – D34 – L36**

Pdt et Cce : BOFILL Didier – 261 Rue PUECH VILLA Parc Euromedecine BP 4412 - 34197 MONTPELLIER Cedex 5  
Tél. : 0687846822 – e-mail : trophée.veterans.mx@wanadoo.fr

**MOTO CLUB SAINT THIBERYEN****LMR : L36 – Dépt. : D34 – N° Club : C0831**

Pdt : CARRIER Joel – La Grimaude – Route De Valros – 34630 ST THIBERY

Tél : 0467777385 – Gsm : 0609887074 – Email : joel.carrier34@gmail.com

Cce : Siège social – Domaine De La Vière – 34630 ST THIBERY

Tél : 0609887074 – Email : motoclubsthibery@laposte.net

**MOTO CLUB ASPIRANAIS****LMR : L36 – Dépt. : D34 – N° Club : C1208**

Pdt : PAGES Viviane – Log 1 – Avenue Av. Du President Wilson – Residence La Ramasse Logement 1

34800 CLERMONT-L'HERAULT

Tél : 0499912526 – Gsm : 0675782795 – Email : viviane.pages41@orange.fr

Cce : Siège social – .... – Logement 1 Avenue President Wilson – Residence La Ramasse

34800 CLERMONT-L'HERAULT – Tél : 0686435956 – Email : motoclubaspiran34@gmail.com

**FRONTIGNAN LA CIBLE****LMR : L36 – Dépt. : D34 – N° Club : C1689**

Pdt et Cce : VIS Marc-Andre – 8 Rue Des Granges – 34690 FABREGUES

Tél : 0673362773 – Gsm : 0673362773 – Email : vis.experthabitat@gmail.com

**MOTO CLUB DU DRAC****LMR : L36 – Dépt. : D34 – N° Club : C2109**

Pdt et Cce : BOILLLOT Bernard – 3 Rue Des Abimes – 34880 LAVERUNE

Tél : 0608989153 – Email : bernard.boillot4@orange.fr

**TRIAL CLUB FABREGUES****LMR : L36 – Dépt. : D34 – N° Club : C2515**

Pdt : PENA Eric – 42 Rue Johann Strauss – 34690 FABREGUES

Tél : 0467852303 – Gsm : 0686515298 – Email : penaeric@aol.com

Cce : Siège social – 42 Rue Johann Strauss – 34690 FABREGUES

Tél : 0686515298 – Email : info@trial-fabregues.com

**MOTO CLUB DE POUSSAN****LMR : L36 – Dépt. : D34 – N° Club : C2721**

Pdt : GIPOULOU Laurent – Chemin Avenue De Marseillan – La Combe – 34810 POMEROLS

Tél : 0626764184 – Gsm : 0626764184 – Email : laurentgipoulou@gmail.com

Cce : Siège social – 2 Impasse De Bel Air – 34230 SAINT-PARGOIRE

Tél : 0606614773 – Email : paul.poyeton@hotmail.fr

**CM X RACER****LMR : L36 – Dépt. : D34 – N° Club : C3242**

Pdt : MANNEVY Cedric – 7 Chemin De Lunel – 34400 VILLETTELLE

Gsm : 0621132570 – Email : cmx.racer@gmail.com

Cce : Siège social – 7 Chemin De Lunel – 34400 VILLETTELLE Email : cmx.racer@gmail.com

**MX CAZOULS****LMR : L36 – Dépt. : D34 – N° Club : C3499**

Pdt : REY Stephane – 7 Chemin Des Escondals – 34370 CAZOULS LES BEZIERS

Tél : 0623012851 – Gsm : 0623012851 – Email : stephanerey34@free.fr

Cce : Siège social – Chemin 7 Chemin Des Escondals – 34370 CAZOULS-LES-BEZIERS

Tél : 0623012851 – Gsm : 0675441842 – Email : mxcazouls@outlook.com

**URBAN RIDERS****LMR : L36 – Dépt. : D34 – N° Club : C3782**

Pdt : SOTERAS Gisele – 60 Place De L'auvergnat – 34980 SAINT-GELY-DU-FESC

Tél : 0677316058 – Email : urbanriders.asso@gmail.com

Cce : Siège social – 12 Rue De La Charite – 34750 VILLENEUVE-LES-MAGUELONE

Tél : 0677316058 – Gsm : 0677316058 – Email : urbanriders.asso@gmail.com

**LOT (46)****COMITE DEPARTEMENTAL DU LOT – D46 – L36**

En sommeil.

**MOTO CLUB DE LACAPELLE MARIVAL****LMR : L36 – Dépt. : D46 – N° Club : C0479**

Pdt : AYROLES Vincent – 134 La Begauche – Frayssinhes – 46400 FRAYSSINHES

Tél : 0565108558 – Gsm : 0626457505 – Email : vincent.ayroles46@orange.fr

Cce : Siège social – Mme Le Gad – 105 Impasse De Vigne Grande – 46200 PINSAC

Tél : 0774203840 – Email : motoclub-lacapelle@motoclub-lacapelle.com

**CAHORS TRIAL CLUB****LMR : L36 – Dépt. : D46 – N° Club : C1501**

Pdt et Cce : VALADE Didier – 416 Les Cajalous – 46090 LE MONTAT

Tél : 0565210632 – Gsm : 0672528016 – Email : didier.valade@sherco.com

**MOTO CLUB DU HAUT QUERCY****LMR : L36 – Dépt. : D46 – N° Club : C1882**

Pdt et Cce : BONNESSET Kevin – Le Gachou – 46200 SOUILLAC

Tél : 0669122292 – Email : bonnesset.kevin@hotmail.fr

**RANDO VERTE DU HAUT SEGALA****LMR : L36 – Dépt. : D46 – N° Club : C3569**

Pdt : MARTINIE David – 8 Rue De La Poste – 46190 SOUSCEYRAC  
Tél : 0565330482 – Gsm : 0699267407 – Email : davidmartinie@hotmail.fr  
Cce : Siège social – 6 Rue Du Lavoir – 46190 SOUSCEYRAC-EN-QUERCY  
Tél : 0608402963 – Gsm : 0608402963 – Email : randoverte du haut segala@hotmail.fr

**MOTO CLUB 46****LMR : L36 – Dépt. : D46 – N° Club : C3728**

Pdt et Cce : FAUCHIE Jerome – 140 – Route Des Garrigues – 46250 GINDOU  
Tél : 0565214905 – Gsm : 0683948723 – Email : jeje fauchie@gmail.com

**LOZÈRE (48)****COMITE DEPARTEMENTAL DE LOZERE – D48 – L36**

Pdt et Cce : MIVELAZ GUY - Rue TIEULET 48340 ST GERMAIN DU TEIL  
Mob. : 0630092601 - e-mail : guy.mivelaz@wanadoo.fr

**MOTO CLUB LOZERIEN****LMR : L36 – Dépt. : D48 – N° Club : C0526**

Pdt : BOULET Philippe – Lotissement 37 Impasse Des Fleurs – 48000 BALSIEGES  
Tél : 0689013808 – Gsm : 0689013808 – Email : mcl@moto-lozere.com  
Cce : Siège social – 19 Rue De L Octroi Zae Du Causse D Auge – 48000 MENDE  
Tél : 0466492330 – Email : mcl@moto-lozere.com

**MOTO VERTE DE HAUTE LOZERE****LMR : L36 – Dépt. : D48 – N° Club : C2823**

Pdt : CHATEAUNEUF Patrice – 10 Rue Des Sapins – 48300 NAUSSAC-FONTANES  
Tél : 0671814844 – Email : patrice.chateauneuf@gmail.com  
Cce : Siège social – Chez M. Chateauneuf – 10 Rue Des Sapins – 48300 NAUSSAC-FONTANES  
Tél : 0671814844 – Email : contact@mvhl48.fr

**MOTO CLUB ST CHELY D'APCHER****LMR : L36 – Dépt. : D48 – N° Club : C3224**

Pdt et Cce : GIMENEZ Sebastien – 12 Place Du Foirail – 48200 ST CHELY D APCHER  
Tél : 0680896135 – Email : bastoche.gimenez@outlook.fr

**MOTO CLUB DU MASSEGROS****LMR : L36 – Dépt. : D48 – N° Club : C3334**

Pdt : DELABARRE Wolfgang – 275 Rue Etienne Delmas – 12100 MILLAU  
Tél : 0675903961 – Gsm : 0675903961 – Email : vullo.delabarre@outlook.com  
Cce : Siège social – Restaurant Poujol – ... Le Village – 48500 LE MASSEGROS  
Tél : 0672266521 – Gsm : 0607255585 – Email : motoclubmassegros@gmail.com

**ASS JOE BAR TOUT TERRAIN****LMR : L36 – Dépt. : D48 – N° Club : C3455**

Pdt et Cce : VALENTIN Stephane – Vareilles Hameau Vareilles – 48230 CHANAC  
Tél : 0466327345 – Gsm : 0643038415 – Email : pamphile.valentin@gmail.com

**FOND 2 FAMILY****LMR : L36 – Dépt. : D48 – N° Club : C3743**

Pdt : ASTRUC Damien – 10 Rue Des Cerisiers – 48000 MENDE  
Tél : 0680953944 – Email : fond2family@gmail.com  
Cce : Siège social – 1 Avenue Montplaisir – 48100 MARVEJOLS  
Tél : 0680953944 – Gsm : 0680953944 – Email : fond2family@gmail.com

**HAUTES PYRÉNÉES (65)****COMITE DEPARTEMENTAL DES HAUTES PYRENEES – D65 – L36**

Pdt et Cce : HERTRICH Olivier – 3 Rue De La Gare – 65380 OSSUN  
Tél. : 0562327300 – Mob. : 0778372307 – e-mail : olivier.hertrich@gmail.com

**TRIAL CLUB LOURDAIS****LMR : L36 – Dépt. : D65 – N° Club : C2595**

Pdt : DAVID Kevin – 1 Ter Rue Darespouey – 65100 LOURDES  
Tél : 0782621852 – Gsm : 0782621852 – Email : kevin david platrerie@gmail.com  
Cce : BOLLE Serge – 4 Allée Du Lavedan – 65400 AYZAC OST  
Tél : 0684625128 – Gsm : 0684625128 – Email : sbolle49@orange.fr

**PYRÉNÉES ORIENTALES (66)****COMITE DEPARTEMENTAL DES PYRENEES ORIENTALES – D66 – L36**

Pdt et Cce : M TERRASSON Joël - 13 Impasse DU ROITELET 66570 ST NAZAIRE  
Mob. : 0617389969 – e-mail : joel.terrasson@aliceadsl.fr

**MC BOLQUERE PLEIN POT****LMR : L36 – Dépt. : D66 – N° Club : C1759**

Pdt : CANJUJAN Norbert – L'edelweiss – 3 Route Departementale 66 – 66210 LA CABANASSE  
Tél : 0468042688 – Gsm : 0689904185 – Email : ledelweiss3@wanadoo.fr  
Cce : Siège social – L Edelweiss Station Service / Pizzeria – 3 Route Route Departementale 66  
66210 MONT LOUIS / LA CABANASSE  
Tél : 0468042688 – Email : ledelweiss3@wanadoo.fr

**MOTO CLUB DU BOULOU****LMR : L36 – Dépt. : D66 – N° Club : C1806**

Pdt : MARTINEZ Ange – Mas Trilles – 66400 REYNES Gsm : 0661749632 – Email : angemartinez70@gmail.com  
Cce : Siège social – Mas Trilles – 66400 REYNES - Tél : 0661749632 – Email : mcleboulou@gmail.com

**TRIAL CLUB CATALAN****LMR : L36 – Dépt. : D66 – N° Club : C1880**

Pdt et Cce : CAUQUIL Pierre – Mas Del Rech – 66740 SAINT-GENIS-DES-FONTAINES

Tél : 0608603484 – Gsm : 0608603484 – Email : frama66@orange.fr

**MOTO CLUB CATALAN****LMR : L36 – Dépt. : D66 – N° Club : C2474**

Pdt et Cce : GUILLEM Jean-Louis – 24 Rue Jules Dalou – 66000 PERPIGNAN

Gsm : 0612104215 – Email : jean-louis.guillem@orange.fr

**FIRST BIKE ACADEMY****LMR : L36 – Dépt. : D66 – N° Club : C3541**

Pdt : GERMAIN Francoise – Hameau La Tuilière – 56 Chemin Des Picards – 84490 SAINT-SATURNIN-LES-APT

Gsm : 0671102801 – Email : firstbikeacademy@gmail.com

Cce : Siège social – 61 Route Nationale – Chez Aep – 66700 ARGELES-SUR-MER

Tél : 0671102801 – Gsm : 0699402417 – Email : firstbikeacademy@gmail.com

**TARN (81)****COMITE DEPARTEMENTAL DU TARN – D81 – L36**

Pdt et Cce : BOSSEBOEUF Alain – Lotissement Buffaute – 81150 CASTELNAU DE LEVIS

Tél : 0563605889 – e-mail : bosseboeuf.alain81@gmail.com

**MOTO CLUB DU CIRCUIT D'ALBI****LMR : L36 – Dépt. : D81 – N° Club : C0019**

Pdt : COMBES Josiane – Bat C 20 – 18 Rue Charles Portal – 81000 ALBI

Gsm : 0673864499 – Email : josy.combes@sfr.fr

Cce : Siège social – Circuit D Albi – Le Sequestre – Route De Toulouse – 81000 ALBI

Tél : 0673864499 – Email : mccalbi81@gmail.com

**CAGNAC CARMAUX MOTO ET LOISIRS****LMR : L36 – Dépt. : D81 – N° Club : C0204**

Pdt et Cce : PUECH Christophe – 2 Route De Combécroze – Combécroze – 81130 CAGNAC LES MINES

Gsm : 0683577396 – Email : pcg-distribution@orange.fr

**A.G.S. PUECH RAMPANT****LMR : L36 – Dépt. : D81 – N° Club : C0208**

Pdt : BOSSEBOEUF Ester – 2 Impasse Jean Jaures – 81130 CAGNAC-LES-MINES

Tél : 0630822152 – Gsm : 0630822152 – Email : sterouille@hotmail.fr

Cce : Siège social – 2 Impasse Jean Jaures – 81130 CAGNAC-LES-MINES

Tél : 0630822152 – Email : mxcastelnaudelevis@gmail.com

**MOTO CAMPING CLUB LAVAUR****LMR : L36 – Dépt. : D81 – N° Club : C0492**

Pdt : TARDIEU Guy – 17 Rue Du Castelvart – 81500 LAVAUR

Tél : 0563581607 – Gsm : 0619315542 – Email : tardieu7@aol.com

Cce : Siège social – 1 Ter Route De Belcastel – 81500 LAVAUR - Tél : 0619315542 – Email : tardieu7@aol.com

**MOTO CLUB DU MONTALET****LMR : L36 – Dépt. : D81 – N° Club : C0587**

Pdt et Cce : ROUSSALY Theo – Chemin Des Myrtilles – 81230 LACAUNE

Tél : 0633319474 – Gsm : 0633319474 – Email : theo.roussaly@roussaly.fr

**MOTO CLUB NAVES CASTRES****LMR : L36 – Dépt. : D81 – N° Club : C0637**

Pdt et Cce : LUIS Kevin – 10 Impasse Frescaty – 81210 ROQUECOURBE

Tél : 0659286104 – Email : kevinluis597@gmail.com

**MOTO CLUB RABASTINOIS****LMR : L36 – Dépt. : D81 – N° Club : C0745**

Pdt : VINZELLE Laurent – 1041 Route Route De Gracac – Le Saoulou – 81800 RABASTENS

Tél : 0563330924 – Gsm : 0679823495 – Email : lolovinzelle@gmail.com

Cce : TIGNERES Gisele – 54 Rue Pont Du Murel – 81800 RABASTENS

Tél : 0563338780 – Gsm : 0613261693 – Email : motoclubrabastinois@wanadoo.fr

**MOTO CLUB FIACOIS****LMR : L36 – Dépt. : D81 – N° Club : C3353**

Pdt : CAZELLES Nicolas – Pech Begon – Pech Begon – 81500 MARZENS

Tél : 0677100086 – Gsm : 0677100086 – Email : nicolas.cazelles@gmail.com

Cce : BANQUET Patrick – 16 Rue En Cazarel – 81500 FIAC

Tél : 0610714174 – Gsm : 0610714174 – Email : patrickbanquet@orange.fr

**MOTO CLUB TECOU****LMR : L36 – Dépt. : D81 – N° Club : C3501**

Pdt : MORE Steve – 116 Chemin Du Bois Joli – 81600 CADALEN

Tél : 0563572652 – Gsm : 0613694511 – Email : evan.park81@gmail.com

Cce : Siège social – 21 Chemin De Laubart – 81600 TECOU

Tél : 0613694511 – Gsm : 0613694511 – Email : evan.park81@gmail.com

**ACADEMY VINCENDURO****LMR : L36 – Dépt. : D81 – N° Club : C3740**

Pdt et Cce : GERAUD Pauline – 50 Chemin Des Farguettes – 81100 CASTRES

Tél : 0683011291 – Email : contact@academy-vincenduro.com

**TARN ET GARONNE (82)****COMITE DEPARTEMENTAL DU TARN ET GARONNE – D82 – L36**

Pdt : COCHARD Didier

Cce : DAJEAN EMMANUELLE - 2172 Route DE LA BENECHÉ 82300 CAUSSADE

Mob : 0630100973 – e-mail : emmanuelle.dajeau@gmail.com

**LAGUEPIE-MOTO-CLUB****LMR : L36 – Dépt. : D82 – N° Club : C0481**

Pdt : VIGNALS Jean-François – 1085 Chemin Barthélot Coulassy – 82800 NÉGREPELISSE

Tél : 0563315795 – Gsm : 0763583460 – Email : vignalsgwenaelle@gmail.com

Cce : Siège social – 1085 Chemin Barthélot Coulassy – 82800 NÉGREPELISSE

Tél : 0633488131 – Email : laguepiemc@gmail.com

**MOTO CLUB MOISSAGAIS****LMR : L36 – Dépt. : D82 – N° Club : C0580**

Pdt : COELHO Filipe – 1912 Route De Negrepelisse – 82440 REALVILLE

Tél : 0563282127 – Gsm : 0674958707 – Email : sarlftcp@orange.fr

Cce : Siège social – 1065 Chemin Chemin De Labarthe – 82200 MOISSAC

Tél : 0674958707 – Email : mcmoissagais@gmail.com

**LAUZERTE MOTO LOISIRS****LMR : L36 – Dépt. : D82 – N° Club : C1645**

Pdt : COCHARD Remy – 243 Chemin De Tresselet – 82190 MIRAMONT-DE-QUERCY

Tél : 0677357748 – Gsm : 0677357748 – Email : cochardkynoch@wanadoo.fr

Cce : COCHARD Adeline – 333 Chemin Des Vignes Grandes – Valprionde – 46800 MONTCUQ EN QUERCY BLANC

Tél : 0677357748 – Email : cochard.adeline@orange.fr

**BOUILLAC MOTO SPORT****LMR : L36 – Dépt. : D82 – N° Club : C1656**

Pdt et Cce : GAUTIE Vincent – 95 Bis Rue De La République – 82120 LAVIT

Tél : 0674427018 – Gsm : 0674427018 – Email : vincent.gautie29@gmail.com

**MOTO CLUB DU BAS QUERCY****LMR : L36 – Dépt. : D82 – N° Club : C1931**

Pdt et Cce : GRIMAL Matthieu – 655 Route Des Cretes – 82220 LABARTHE

Tél : 0613824821 – Email : matthieu.grimal82@outlook.fr

**MOTO CLUB LIZAC DE LA TOUR****LMR : L36 – Dépt. : D82 – N° Club : C3162**

Pdt : MERIC Jean-François – 681 Chemin De Saint Onge – 82200 LIZAC

Tél : 0676764876 – Gsm : 0676764876 – Email : jeff.meric@wanadoo.fr

Cce : Siège social – 681 Chemin Saint Onge – 82200 LIZAC

Tél : 0676764876 – Email : motoclublizac@gmail.com

**MOTO CLUB SAINT VINCENT****LMR : L36 – Dépt. : D82 – N° Club : C3435**

Pdt et Cce : SAN-JUAN Philippe – 259 Route Carrière – 82400 GOUDOURVILLE

Tél : 0617955021 – Email : sanjuan.philippe82@gmail.com

**MOTO-CLUB ST MARC****LMR : L36 – Dépt. : D82 – N° Club : C3640**

Pdt : BERTELLI Cyril – 294 Chemin De Cap De Py – 82130 L HONOR DE COS

Tél : 0563313641 – Gsm : 0608360496 – Email : cyril.bertelli@gmail.com

Cce : Siège social – 181 Chemin De Saint Marc – 82130 PIQUECOS

Tél : 0608360496 – Gsm : 0658570181 – Email : mcstmarc@gmail.com

## LIGUE DES PAYS DE LA LOIRE

Code FFM N° 08

Loire Atlantique (44) - Maine et Loire (49) - Mayenne (53) - Sarthe (72) - Vendée (85)

Siège social : 3 Avenue des Sports – 44750 CAMPBON

Tél : 02.40.56.13.96 - Email : liguepaysdelaloire@ffmoto.com

Site : [www.ligue-moto-paysdelaloire.org](http://www.ligue-moto-paysdelaloire.org)

Correspondance : Au siège social

**Président** : COUTANT Patrick - 38 rue de l'Osier 72000 LE MANS

Mobile : 06.85.94.08.44 - Email : patrick.coutant.72@gmail.com

**1er Vice-président** : LARDEUX Pascal - la Grande Jallerie 53200 DAON

Tél : 02.43.70.17.72 - Mobile : 06.71.93.43.22 - Email : lardeux.pascal@wanadoo.fr

**Vice-présidents :****BRETON Evelynne** 103 route du Gué Gilet 72230 ARNAGE

Tél : 02.43.24.44.78 - Mobile : 06.30.63.93.96 - Email : ev-breton@orange.fr

**CHEVREUIL Nicolas** 209 rue Descartes 44240 SUCE SUR ERDRE

Tél : 02.40.77.71.50 - Fax : 02.51.81.14.55 - Mobile : 06.60.02.71.50 - Email : dr.nicolas.chevreuil@wanadoo.fr

**JAUNEAU Brigitte** 9 allée de Valencay 72000 LE MANS

Tél : 02.43.23.32.38 - Mobile : 06.75.51.59.28 - email : brigitte.gardes@gmail.com

**POUPIN Laurent** - 6 rue des Châtaigniers - Lotissement des Vignes noires - Auzay 85200 AUCHAY SUR VENDÉE

Mobile : 06.71.74.18.08 - Email : laurent.poupin85@gmail.com

**Secrétaire général** : MORIN Jean-François – 8 rue du Paradis 44450 DIVATTE-SUR-LOIRE

Tél : 02.72.02.04.33 - Mobile : 06.77.78.49.06 - Email : morin85@aol.com

**Trésorier** : ZILLI Aurélie 20 square du Docteur Brechoteau 85670 ST CHRISTOPHE DU LIGNERON

Mobile : 06.89.23.80.31 - email : zaure@live.fr

**Délégué aux AG FFM** : COUTANT Patrick - MORIN Jean-François

**PRESIDENTS OU RESPONSABLES DES COMMISSIONS SPORTIVES :**

**Courses sur route & Rallyes Routiers** : HOUDAYER Stéphane - La Chataigneraie 72250 PARIGNE-L'EVEQUE  
Mobile : 06.08.04.02.66 - email : sthoudayer@wanadoo.fr

**Trial** : DUPUIS Franck - 16 rue de Bretagne 49440 CANDE - Tél : 06.67.67.82.89 - Email : franckyamaha49@gmail.com

**Motocross** : LARDEUX Pascal - la Grande Jallerie - 53200 DAON  
Tél. : 02.43.70.17.72 - Mobile : 06.71.93.43.22 - Email : lardeux.pascal@wanadoo.fr

**Chronométrage** : LARDEUX Murielle - la Grande Jallerie - 53200 DAON  
Tél. : 02.43.70.17.72 - Mobile : 06.31.18.38.53 - Email : lardeux.murielle@wanadoo.fr

**Tourisme** : BONHOMME Alain - 2A rue du Margat - 85400 LES MAGNILS REIGNIERS  
Tél : 05.49.17.63.35 - Mobile : 06.75.61.48.46 - Email : alain-abo@orange.fr

**Formation Dir/Off** : POUPIN Laurent - 6 rue des Châtaigniers - Lotissement des Vignes noires - Auzay 85200 AUCHAY  
SUR VENDEE - Mobile : 06.71.74.18.08 - email : laurent.poupin85@gmail.com

**Médical** : CHEVREUIL Nicolas - 209 rue Descartes - 44240 SUCE SUR ERDRE  
Tél. : 02.40.77.71.50 - Fax : 02.51.81.14.55 - Mobile : 06.60.02.71.50 - Email : dr.nicolas.chevreuil@wanadoo.fr

**Technique** : MARCHAND Joël - 30 rue de Paris - 72470 SAINT MARS LA BRIERE  
Tél : 02.44.02.19.44 - Mobile : 06.21.50.36.25 - email : marchandcotech@orange.fr

**Discipline & Arbitrage** : BONHOMME Alain - 2A rue du Margat - 85400 LES MAGNILS REIGNIERS  
Tél : 05.49.17.63.35 - Mobile : 06.75.61.48.46 - Email : alain-abo@orange.fr

**LOIRE ATLANTIQUE (44)****COMITE DEPARTEMENTAL LOIRE ATLANTIQUE – D44 – L08**

Pdt et Cce : GRATIEN Chantal - 8 Rue Du Bossin Des Tertres - 44119 GRANDCHAMPS DES FONTAINES  
Tél. : 02.40.77.16.05 - Mob. : 06.60.14.59.50 - Email : comite.moto44@gmail.com

**MOTO TOUT TERRAIN HERBLINOIS****LMR : L08 – Dépt. : D44 – N° Club : C0430**

Pdt et Cce : EDELMAYER Patrice - 98 Boulevard De La Fraternité - 44100 NANTES  
Tél : 0950420872 - Gsm : 0787142045 - Email : pedelmayer@hotmail.fr

**MOTO CLUB DE LA LOIRE ATLANTIQUE****LMR : L08 – Dépt. : D44 – N° Club : C0511**

Pdt : OUVRRARD Alain - 6 Le Pas De Mail - 44850 ST MARS DU DESERT  
Tél : 0645013772 - Gsm : 0645013772 - Email : ouvrard.roselyne454@orange.fr  
Cce : Siège social - 6 Le Pas De Mail - 44850 SAINT-MARS-DU-DESERT  
Tél : 0645013772 - Email : asso.mcla@gmail.com

**MOTO CLUB DE LA DIVATTE****LMR : L08 – Dépt. : D44 – N° Club : C0631**

Pdt et Cce : BOMPAS Sylvain - 147 Rue Rue Des Boulistes - 44850 LIGNE  
Tél : 0785562006 - Gsm : 0785562006 - Email : bompas.sylvain49@gmail.com

**CLUB MOTOCYCLISTE SUCEEN****LMR : L08 – Dépt. : D44 – N° Club : C0876**

Pdt et Cce : CHEVREUIL Nicolas - 209 Rue Descartes - 44240 SUCE-SUR-ERDRE  
Tél : 0240777150 - Gsm : 0660027150 - Email : dr.nicolas.chevreuil@wanadoo.fr

**MOTO CROSS DE LA GREE****LMR : L08 – Dépt. : D44 – N° Club : C1038**

Pdt : CERISIER Arnaud - 24 Rue De La Cour - 44522 POUILLE-LES-COTEAUX  
Tél : 0626389261 - Gsm : 0626389261 - Email : cerisier.arnaud@hotmail.fr  
Cce : Siège social - 24 Rue De La Cour - 44522 POUILLE LES COTEAUX  
Tél : 0626389261 - Email : motocross.delagree44@gmail.com

**DOUAUD PASSION MX****LMR : L08 – Dépt. : D44 – N° Club : C2925**

Pdt : DOUAUD Christophe - 5 Impasse Du Stade - 44640 ST JEAN DE BOISEAU  
Tél : 0240659731 - Gsm : 0613555677 - Email : douaudchristophe@wanadoo.fr  
Cce : Siège social - 5 Impasse Du Stade - 44640 SAINT JEAN DE BOISEAU  
Tél : 0613555677 - Email : douaudchristophe@wanadoo.fr

**MOTO CLUB SLIDER ENDURANCE****LMR : L08 – Dépt. : D44 – N° Club : C3008**

Pdt : PHILIPPE Steeven - 64 Place Des Heros De La Resistance - 44260 SAVENAY  
Tél : 0750939132 - Email : steeven44160@gmail.com  
Cce : Siège social - 49 Saint Michel - 44750 CAMPBON  
Tél : 0679532456 - Email : ml.slider.endurance@free.fr

**LES ANGES GARDIENS DE NANTES****LMR : L08 – Dépt. : D44 – N° Club : C3076**

Pdt et Cce : DEGUIL Yvon - 19 Hameau De La Jaunerie - 49123 INGRANDES-LE FRESNE SUR LOIRE  
Tél : 0677236873 - Gsm : 0677236873 - Email : yvon\_deguil@yahoo.fr

**HERISSON MOTARD-CLUB****LMR : L08 – Dépt. : D44 – N° Club : C3142**

Pdt : DEL RIO Nicolas - 56 La Rabatelais - 44130 BLAIN Gsm : 0606762756 - Email : nicolasdelrio@orange.fr  
Cce : Siège social - 2 Rue Saint Jean - 44810 HERIC  
Tél : 0606762756 - Email : herissonmotardclubheric@gmail.com

**MOTO CLUB NOZEEN****LMR : L08 – Dépt. : D44 – N° Club : C3293**

Pdt et Cce : MORANSAIS Tony – 29 Bis Route D'abbaretz – 44170 NOZAY

Tél : 0607805792 – Email : mc-nozay2000@hotmail.fr

**MOTO CLUB TURBALLAIS****LMR : L08 – Dépt. : D44 – N° Club : C3362**

Pdt : TOUCHARD Stephane – 8 Lotissement Les Jardins De Tremelu – 44410 SAINT-LYPHARD

Tél : 0240702237 – Gsm : 0660293661 – Email : stephane.touchard44420@gmail.com

Cce : BLANCHARD Dominique – Kertalet – 56130 FEREL

Tél : 0299900411 – Gsm : 0683338131 – Email : alexandreblanchard.312@gmail.com

**MOTO CLUB DU TENU****LMR : L08 – Dépt. : D44 – N° Club : C3383**

Pdt : CLAVIER Luc – 7 Le Moulin De La Roche – 44270 ST MEME LE TENU

Tél : 0240023341 – Gsm : 0629977036 – Email : mcdutenu@gmail.com

Cce : Siège social – 1 Place – De La Mairie - St Meme Le Tenu – 44270 ST MEME LE TENU

Tél : 0629977036 – Gsm : 0629977036 – Email : mcdutenu@gmail.com

**ASS MEILLEREENNE DES SPORTS MECANIKES****LMR : L08 – Dépt. : D44 – N° Club : C3402**

Pdt et Cce : CLOTEAU Jean-Sebastien – Rue Du Patis Dom Georges – 44520 GRAND AUVERNE

Tél : 0679929590 – Gsm : 0679929590 – Email : j-seb114@hotmail.fr

**AMICALE MOTO CLUB SEVERAC****LMR : L08 – Dépt. : D44 – N° Club : C3444**

Pdt et Cce : LEROUX Dominique – Mont Noel – 44290 GUEMENE-PENFAO G

sm : 0670836012 – Email : dominiquelerox1002@gmail.com

**MC DON CONQUEREUIL****LMR : L08 – Dépt. : D44 – N° Club : C3449**

Pdt et Cce : HASLET Kylian – 31 Village La Devaleraias – 35390 LA DOMINELAIS

Tél : 0768111243 – Email : kylian.haslet@hotmail.com

**DREFFEC EVASION MOTO****LMR : L08 – Dépt. : D44 – N° Club : C3490**

Pdt et Cce : GUIHENEUF Celine – 6 Voie Les Vertus – 56230 BERRIC

Tél : 0628292856 – Gsm : 0628292856 – Email : celineguiheneuf6@gmail.com

**MOTO CLUB DU VAL DE LOIRE****LMR : L08 – Dépt. : D44 – N° Club : C3493**

Pdt et Cce : BRUN Florian – 2 Les Batisses – 44390 NORT-SUR-ERDRE

Tél : 0786622176 – Gsm : 0786622176 – Email : brun.florian@hotmail.fr

**RTM 858****LMR : L08 – Dépt. : D44 – N° Club : C3536**

Pdt : BAZOT Gregory – 26 Chemin La Miretterie – 44160 SAINTE-ANNE-SUR-BRIVET

Tél : 0603065105 – Gsm : 0603065105 – Email : gbazot858@gmail.com

Cce : Siège social – 26 La Miretterie Rue Miretterie – 44160 STE ANNE SUR BRIVET

Tél : 0603065105 – Gsm : 0665169538 – Email : contact@rtm858.fr

**MOTO CLUB DE VUE****LMR : L08 – Dépt. : D44 – N° Club : C3592**

Pdt : LOUVEAU Vincent – 22 Rue Nozine – 44710 PORT-SAINT-PERE

Tél : 0662488096 – Gsm : 0662488096 – Email : wins101@hotmail.fr

Cce : MAINGUY COURTOIS Anaïs – 2 Route De Nantes – 44320 FROSSAY

Tél : 0620275853 – Email : mcvue44@gmail.com

**MOTO CLUB AIRBUS NANTES****LMR : L08 – Dépt. : D44 – N° Club : C3607**

Pdt et Cce : SOLAN Mickael – Rue Paul Cezanne Rue Paul Cezanne – 30 Le Guesny – 30 – 44400 REZE

Tél : 0682560288 – Gsm : 0240795675 – Email : mickaelsolan@hotmail.fr

**MAINE ET LOIRE (49)****COMITE DEPARTEMENTAL DU MAINE ET LOIRE – D49 – L08**

Pdt et Cce : GROSBOIS Geraldine – 11 Rue De La Croix Mordret – 49700 DOUE-EN-ANJOU

Mob. : 06.73.53.19.88 – Email : grosboisgarciu@sfr.fr

**MOTO CLUB BAUGEOIS****LMR : L08 – Dépt. : D49 – N° Club : C0108**

Pdt : BELANGER Nicolas – 380 Route Des Petits Brays – Boce – 49150 BAUGE-EN-ANJOU

Tél : 0622240893 – Gsm : 0622240893 – Email : ncrm93@gmail.com

Cce : Siège social – Hotel De Ville – Place De L'europe - Bauge – 49150 BAUGE EN ANJOU

Tél : 0241892000 – Email : moto-club-baugeois@orange.fr

**MOTO SPORTING CLUB LOUDUN****LMR : L08 – Dépt. : D49 – N° Club : C0523**

Pdt : GOURMAUD Frederic – 7 Route D'arcay – Chassigny – 86200 ARCAV

Tél : 0549985723 – Email : gourmaud.frederic@wanadoo.fr

Cce : KOEGLER Adelaide – 3 Rue Pierre Mondion – Chasseignes – 86200 MOUTERRE-SILLY

Gsm : 0675269790 – Email : adelaide.koegler@gmail.com

**TRIAL CLUB CHALONNAIS****LMR : L08 – Dépt. : D49 – N° Club : C1574**

Pdt et Cce : BERTAUD Michel – 2 Rue De La Gatine – 49450 SEVREMOINE

Tél : 0695064079 – Gsm : 0695064079 – Email : mb.trial49@gmail.com



**MOTO CLUB ANGEVIN****LMR : L08 – Dépt. : D49 – N° Club : C2091**

Pdt : PIRON Vianney – 44 Rue Jean Cousin – 49100 ANGERS  
 Tél : 0241393761 – Gsm : 0616083332 – Email : vianney.piron@free.fr  
 Cce : Siège social – 44 Rue Jean Cousin – 49100 ANGERS  
 Tél : 0616083332 – Email : motoclubangevin@gmail.com

**ASSOCIATION CHAVAGNAISE DES SPORTS MECANIKES LMR : L08 – Dépt. : D49 – N° Club : C3133**

Pdt : RENAULT Pascal – 8 Rue Des Sablières Les Moulins – 49700 DOUE-EN-ANJOU  
 Tél : 0241503885 – Gsm : 0642326326 – Email : renaultpascal@orange.fr  
 Cce : PEZOT Mickael – 7 Rue Desire Gayet – Brissac Quince – 49320 BRISSAC LOIRE AUBANCE  
 Tél : 0241911689 – Gsm : 0749240362 – Email : pezotmickael@gmail.com

**MOTO CLUB DURTAL LES RAIRES LMR : L08 – Dépt. : D49 – N° Club : C3367**

Pdt et Cce : BEATRIX Yannick – 25 Rue De La Buisaie – 72300 NOTRE DAME DU PE  
 Tél : 0611913765 – Gsm : 0611913765 – Email : yannick.beatrix@orange.fr

**AUTO CLUB D'ANJOU LMR : L08 – Dépt. : D49 – N° Club : C3426**

Pdt et Cce : TERRIEN Marc – 3 Village Des Haies – 49220 VERN D'ANJOU  
 Tél : 0681864908 – Gsm : 0681864908 – Email : tsi49@orange.fr

**MOTO LOISIRS LMR : L08 – Dépt. : D49 – N° Club : C3566**

Pdt et Cce : LEFORT Alex – 404 Hameau La Trouere Le Fief Sauvín – 49600 MONTREVAULT- SUR-EVRE  
 Tél : 0666468580 – Gsm : 0666468580 – Email : lefort.alex49@gmail.com

**MX CLUB SAUMUROS LMR : L08 – Dépt. : D49 – N° Club : C3616**

Pdt : DURAND Cedric – 69 Chemin De La Martellière – 49260 MONTREUIL BELLAY  
 Tél : 0631481334 – Email : cedricdurand49260@hotmail.com  
 Cce : Siège social – 69 Chemin De La Martellière – 49260 MONTREUIL-BELLAY  
 Tél : 0603430585 – Gsm : 0603430585 – Email : mxclubsaumurois@aol.com

**CHOLET MOTO VERTE LMR : L08 – Dépt. : D49 – N° Club : C3686**

Pdt et Cce : BEAUMONT Cyril – 2 Rue Du Prieure – 49700 CONCOURSIN SUR LAYON  
 Tél : 0241594017 – Gsm : 0664695919 – Email : cyrilgibus49@gmail.com

**MAYENNE (53)****COMITE DEPARTEMENTAL DE LA MAYENNE – D53 – L08**

Pdt : GUEDON Marc – 4 rue Samuel BECKETT – 72100 LE MANS  
 Mob. : 06.79.46.92.70 – Email : marc.guedon2@wanadoo.fr

**MOTO CLUB CHATEAU GONTIER LMR : L08 – Dépt. : D53 – N° Club : C0241**

Pdt et Cce : BLANCHET Thierry – 5 Rue Rene Paillard Saint Fort – 53200 CHATEAU-GONTIER- SUR-MAYENNE  
 Tél : 0243071314 – Gsm : 0675032843 – Email : thblanchet@orange.fr

**MOTO CLUB D'ERNEE LMR : L08 – Dépt. : D53 – N° Club : C0341**

Pdt : LECOMTE Philippe – 5 Rue De La Longraie – 53500 ERNEE  
 Tél : 0243058710 – Gsm : 0640051924 – Email : president.mcernee@gmail.com  
 Cce : Siège social – 5 Rue De La Longraie – 53500 ERNEE  
 Tél : 0243058710 – Email : motocluberne@gmail.com

**DAON MX LMR : L08 – Dépt. : D53 – N° Club : C3195**

Pdt : LARDEUX Pascal – La Grande Jallerie – 53200 DAON  
 Tél : 0243701772 – Gsm : 0671934322 – Email : daonmx@orange.fr  
 Cce : Siège social – La Grande Jallerie – 53200 DAON - Tél : 0671934322 – Email : daonmx@orange.fr

**MOTO CLUB LES DECOUVERTES LMR : L08 – Dépt. : D53 – N° Club : C3480**

Pdt et Cce : LEBRETON Philippe – 431 Rue Francoise De Bailleul – 53100 MAYENNE  
 Tél : 0618768782 – Email : mclesdecouvertes@gmail.com

**MOTO CLUB PEGASE LMR : L08 – Dépt. : D53 – N° Club : C3638**

Pdt et Cce : PLANCHAIS Michel – 19 Rue Du Perray – 53240 LA BACONNIERE  
 Tél : 0243026175 – Gsm : 0644263846 – Email : mpplanchais@hotmail.fr

**ASSOCIATION LAIQUE MOTOCROSS VOUTRE LMR : L08 – Dépt. : D53 – N° Club : C3735**

Pdt et Cce : PASQUER Thomas – La Chouannerie – 190 Chemin De La Branliniere  
 53600 SAINT GEMMES LE ROBERT  
 Tél : 0612119166 – Gsm : 0612119166 – Email : pasquert@gmail.com

**MOTO CLUB DU NORD MAYENNE LMR : L08 – Dépt. : D53 – N° Club : C3805**

Pdt : RENAUD Clarisse – 87 Rue Des Tisserands – 53470 COMMER  
 Tél : 0659419696 – Email : motoclubnordmayenne@gmail.com  
 Cce : Siège social – 1 Le Fouteau – 53640 MONTREUIL-POULAY  
 Tél : 0659419696 – Gsm : 0659419696 – Email : motoclubnordmayenne@gmail.com

## **SARTHE (72)**

### **COMITE MOTOCYCLISTE DE LA SARTHE – D72 – L08**

Pdt et Cce : HOUDAYER Stéphane - La Chataigneraie 72250 PARIGNE-L'EVEQUE

Mobile : 06.08.04.02.66 - email : sthodayer@wanadoo.fr

### **MOTO CLUB DU MAINE**

**LMR : L08 – Dépt. : D72 – N° Club : C0538**

Pdt et Cce : BESNARD Michel – 9 Rue Du Petit Vignard – 72190 ST PAVACE

Tél : 0631627602 – Email : mcmaine.besnard@gmail.com

### **ASM DE L ACO**

**LMR : L08 – Dépt. : D72 – N° Club : C0671**

Pdt : COUTANT Patrick – 38 Rue De L Osier – 72000 LE MANS

Tél : 0685940844 – Email : patrick.coutant.72@gmail.com

Cce : Siège social – Aco – Circuit Des 24 Heures – Service Commissaires/Licences – 72000 LE MANS

Tél : 0243402427 – Email : g.elbarbri@lemans.org

### **MOTO CLUB SAINT LEONARD DES BOIS**

**LMR : L08 – Dépt. : D72 – N° Club : C0815**

Pdt et Cce : BEUCHER Joel – 2 Les Grands Collins – 2 – 72130 SAINT-LEONARD-DES-BOIS

Tél : 0243335016 – Gsm : 0636157376 – Email : joel.beucher@outlook.fr

### **G.S. TORCE EN VALLEE**

**LMR : L08 – Dépt. : D72 – N° Club : C0909**

Pdt : LETESSIER Christian – 2 Ruelle Du Pont Trocard – 72460 SAVIGNE L EVEQUE

Tél : 0243279715 – Gsm : 0607250494 – Email : letessier.christian@wanadoo.fr

Cce : Siège social – Letessier Christian – 2 Ruelle Du Pont Trocard – 72460 SAVIGNE L EVEQUE

Tél : 0243279715 – Email : letessier.christian@wanadoo.fr

### **TRIAL CLUB 72**

**LMR : L08 – Dépt. : D72 – N° Club : C0927**

Pdt et Cce : AGIN Joel – 2 Bis Impasse Des Fours – 72300 JUIGNE-SUR-SARTHE

Tél : 0243553058 – Gsm : 0637731927 – Email : joel.agin2@orange.fr

### **MOB'CLUB MONTGESNOIS**

**LMR : L08 – Dépt. : D72 – N° Club : C1336**

Pdt : LEPROUST Jacky – 38 Rue Des Piliers – 72450 MONTFORT-LE-GESNOIS

Tél : 0243766039 – Gsm : 0688855246 – Email : mob-club-montgesnois@wanadoo.fr

Cce : Siège social – 38 Rue Des Piliers – 72450 MONTFORT LE GESNOIS

Tél : 0688855246 – Email : mob-club-montgesnois@wanadoo.fr

### **A.S.C.O.P. MOTO LE MANS**

**LMR : L08 – Dépt. : D72 – N° Club : C2156**

Pdt : BLIN Jean-Michel – 17 Bis Rue Neuve – 72460 SILLE LE PHILIPPE

Tél : 0243279332 – Gsm : 0647735734 – Email : jean-michel.blin4@wanadoo.fr

Cce : Siège social – 17 Bis Rue Neuve – Anciennement Le Mortier Charmant – 72460 SILLE LE PHILIPPE

Tél : 0243279332 – Email : jean-michel.blin4@wanadoo.fr

### **MOTO CLUB MOTO SPORT PASSION**

**LMR : L08 – Dépt. : D72 – N° Club : C2203**

Pdt et Cce : PICHON Alain – 8 Rue Du Pre De La Tour – 72650 LA MILESE

Tél : 0608461838 – Email : motosportpassion72@gmail.com

### **MECA SPORT 72**

**LMR : L08 – Dépt. : D72 – N° Club : C2399**

Pdt : PANCHEVRE Denis – 534 La Roche – 72200 BAZOUGES SUR LE LOIR

Tél : 0243454840 – Gsm : 0661714630 – Email : panchevre.denis@neuf.fr

Cce : Siège social – 534 La Roche – 72200 BAZOUGES SUR LE LOIR

Tél : 0661714630 – Email : panchevre.denis@neuf.fr

### **EVAILE SPORTS TOUT TERRAIN**

**LMR : L08 – Dépt. : D72 – N° Club : C3313**

Pdt et Cce : BREVARD Benjamin – 7A Route De Lunay – 41360 FORTAN

Tél : 0627632645 – Gsm : 0627632645 – Email : brevard.benjamin@gmail.com

### **MOTO CLUB VAAS**

**LMR : L08 – Dépt. : D72 – N° Club : C3534**

Pdt : BLANCHET Alain – Les Gravières – 72500 VAAS

Tél : 0243468581 – Gsm : 0680132993 – Email : carlos72@orange.fr

Cce : GOGET Cathy – Route De Cerans Foulletourte – La Perrière – 72210 LA SUZE-SUR- SARTHE

Tél : 0243272669 – Gsm : 0682306335 – Email : cathy.mcvaas@gmail.com

### **IFCN MOTO TEAM**

**LMR : L08 – Dépt. : D72 – N° Club : C3727**

Pdt et Cce : GILLES Francois – 165 Avenue Rubillard – 72000 LE MANS

Tél : 0232513188 – Gsm : 0673443394 – Email : francoisgilles46@gmail.com

## **VENDEE (85)**

### **COMITE DEPARTEMENTAL DE LA VENDEE – D85 – L08**

Pdt et Cce : POUPIN Laurent – Lotissement Des Vignes Noires – 6 Rue Des Chataigniers – Auzay

85200 AUCHAYSUR-VENDEE

Mob. : 06.71.74.18.08 – Email : laurent.poupin85@gmail.com



**MOTO CLUB CHAUCHEEN 85****LMR : L08 – Dépt. : D85 – N° Club : C0249**

Pdt : BERTON Adrien – 01 Rue Du Puits – 01 Rue Du Puits – 85260 LES BROUZILS  
 Tél : 0680643218 – Gsm : 0680643218 – Email : adrien.berton@live.fr  
 Cce : HERBRETEAU Thibaud – 11 Lotissement Le Clos Des Charmes – 85140 CHAUCHE  
 Gsm : 0661457898 – Email : tibo8501@live.fr

**MOTO CLUB LUCONNAIS****LMR : L08 – Dépt. : D85 – N° Club : C0527**

Pdt et Cce : SPERNER Eric – 5 Rue De La Paix – 85320 SAINTE-PEXINE  
 Tél : 0650592879 – Gsm : 0650592879 – Email : ericsperner@gmail.com

**MOTO CLUB DU PAYS DES OLONNES****LMR : L08 – Dépt. : D85 – N° Club : C0836**

Pdt et Cce : TESSON Dominique – 46 Rue Du Moulineau – 85180 LES SABLES D'OLONNE  
 Tél : 0964180633 – Gsm : 0614055592 – Email : president@mcpaysdesolonne.fr

**MOTO CLUB FONTENAY LE COMTE****LMR : L08 – Dépt. : D85 – N° Club : C1330**

Pdt et Cce : MARTIN Monique – 1 Cité Du Figuier – 85770 LES VELLUIRE-SUR-VENDEE  
 Tél : 0251506465 – Gsm : 0688234879 – Email : moniquemartin2606@gmail.com

**MC TRAJECTOIRE GRAND PRIX****LMR : L08 – Dépt. : D85 – N° Club : C2827**

Pdt et Cce : QUINET Francis – 22 Bis Rue De La Cheneliere – 85390 MOUILLERON-SAINT-GERMAIN  
 Tél : 0677037793 – Gsm : 0677037793 – Email : francis.quinet@trajectoiregp.com

**L'Association des Motards de Tourisme****LMR : L08 – Dépt. : D85 – N° Club : C3015**

Pdt et Cce : BONHOMME Alain – 2A Rue Du Margat – 85400 LES MAGNLS REIGNIERS  
 Tél : 0251568376 – Gsm : 0675614846 – Email : alain-abo@orange.fr

**MOTO CLUB T.R.A.C.****LMR : L08 – Dépt. : D85 – N° Club : C3149**

Pdt et Cce : THORREE Richard – 51 Rue De L Abbaye – 79160 VILLIERS EN PLAINE  
 Tél : 0549356960 – Gsm : 0616767141 – Email : fabric.thorree@orange.fr

**TEAM RACING 85****LMR : L08 – Dépt. : D85 – N° Club : C3212**

Pdt : GAUFRETEAU Stephane – 2 Anzeau 2 Anzeau – 2 Route Anzeau – 85490 BENET  
 Tél : 0966967298 – Gsm : 0678022989 – Email : teamracing85@hotmail.fr  
 Cce : Siège social – 50 Allée Du Chateau – 85420 LE MAZÉAU Email : teamracing85@hotmail.fr

**MOBY DELTA CROSS****LMR : L08 – Dépt. : D85 – N° Club : C3283**

Pdt et Cce : ARNAUD Thomas – 9 Rue Des Bleuets – 85600 MONTAIGU-VENDEE  
 Tél : 0679771283 – Gsm : 0679771283 – Email : thomas.arnaudsx@orange.fr

**LES CERFS VOLANTS****LMR : L08 – Dépt. : D85 – N° Club : C3312**

Pdt et Cce : CHARRIER Sebastien – 40 La Dauniere – 85170 LES LUCS SUR BOULOGNE  
 Tél : 0629893103 – Gsm : 0629893103 – Email : sebastien.charrier0@orange.fr

**MOTOCUB LE BOUPERE****LMR : L08 – Dépt. : D85 – N° Club : C3322**

Pdt et Cce : ROCHEREAU Yvan – 4 Rue Vieille Forge – Chassais – 85110 SIGOURNAIS  
 Tél : 0251404451 – Gsm : 0784926799 – Email : yvan5rochereau@gmail.com

**ASSOCIATION SPORTIVE MOTO PAYS DES ACHARDS****LMR : L08 – Dépt. : D85 – N° Club : C3342**

Pdt : JOLLY Eugénie – 2 – La Petite Jutardiere – 85190 AIZENAY  
 Tél : 0673255131 – Email : eugeniejolly11@gmail.com  
 Cce : Siège social – 2 Village La Petite Jutardiere – 85190 AIZENAY  
 Tél : 0673255131 – Gsm : 0251466561 – Email : eugeniejolly11@gmail.com

**MCI THORIGNY****LMR : L08 – Dépt. : D85 – N° Club : C3364**

Pdt : LEFORT Philippe – 28 Le Puits Pellerin – 85480 THORIGNY  
 Tél : 0251072279 – Gsm : 0615717126 – Email : lpf375@gmail.com  
 Cce : Siège social – 1 Place De L Eglise – 85480 THORIGNY  
 Tél : 0749236485 – Email : mcithorigny@gmail.com

**MOTO CLUB DE LA VIE APREMONT****LMR : L08 – Dépt. : D85 – N° Club : C3368**

Pdt et Cce : CERAN Benoit – 11 Rue Du Chateau D Eau – 85220 APREMONT  
 Tél : 0782603034 – Email : benoit.ceran@gmail.com

**MOTO CLUB LES MEILLERETS 85****LMR : L08 – Dépt. : D85 – N° Club : C3369**

Pdt et Cce : GUIBERT Olivier – 2 La Cauniere – 85170 BEAUFOU  
 Tél : 0606895549 – Email : olivierguibert@outlook.fr

**MOTO CLUB CHALLANDAIS****LMR : L08 – Dépt. : D85 – N° Club : C3371**

Pdt : MORIN Anthony – 245 Chemin Des Gastonnieres – 85270 NOTRE-DAME-DE-RIEZ  
 Tél : 0033251549449 – Gsm : 0607609756 – Email : natif9802@hotmail.com  
 Cce : Siège social – 9 Bis Chemin Des Primeveres – 85300 CHALLANS  
 Tél : 0607609756 – Gsm : 0661807618 – Email : mcchallandais85@gmail.com

**ASSOCIATION CHAILLEZAISE DE SPORTS TOUS TERRAIN****LMR : L08 – Dépt. : D85 – N° Club : C3376**

Pdt et Cce : DUBOIS Guillaume – 30Bis Rue La Vergne – 85430 LES CLOUZEUX  
 Tél : 0664271260 – Gsm : 0664271260 – Email : guigulebiker@hotmail.fr

**MOTO CLUB HERBRETAIS HOLESNOT****LMR : L08 – Dépt. : D85 – N° Club : C3378**

Pdt et Cce : BRILLANCEAU Ludovic – 13 – Bas Boussiron La Pommeraiie Sur Sevre – 85700 SEVREMONT  
 Tél : 0635337672 – Gsm : 0635337672 – Email : ludomotoclub@orange.fr

**MOTO CLUB LES MORFALOUS****LMR : L08 – Dépt. : D85 – N° Club : C3379**

Pdt : DRAPEAU Gaby – 14 Rue Des Rivaux – 85770 VIX  
 Tél : 0251513623 – Gsm : 0681946898 – Email : gabysylvie@orange.fr  
 Cce : Siège social – Mairie – 71 Rue Georges Clemenceau – 85770 VIX  
 Tél : 0784448606 – Gsm : 0251513623 – Email : mcmorfalous@gmail.com

**ASSOCIATION SPORTIVE DE LA VALLEE DE L YON****LMR : L08 – Dépt. : D85 – N° Club : C3380**

Pdt et Cce : TROQUIER Sebastien – 36 Rue Du Foyer – 85310 LE TABLIER  
 Tél : 0760565218 – Email : nathaliesebastien.troquier@orange.fr

**MOTO CLUB LES PIRATES****LMR : L08 – Dépt. : D85 – N° Club : C3381**

Pdt : GUINEMENT Bertrand – 161 Rue De La Cornillere – 85140 ST MARTIN DES NOYERS  
 Tél : 0670280013 – Gsm : 0627129252 – Email : guinementbertrand12@gmail.com  
 Cce : Siège social – Mr Guinement Bertrand – 161 Rue De Corniller Rue – 85140 ST MARTIN DES NOYERS  
 Tél : 0627129252 – Gsm : 0632048430 – Email : guinementbertrand12@gmail.com

**MOTO-CLUB PIT LANE ENDURANCE****LMR : L08 – Dépt. : D85 – N° Club : C3417**

Pdt : BENETEAU Emmanuel – 24 Rue De La Roche De Boisse – 85200 FONTENAY-LE-COMTE  
 Tél : 0650193527 – Gsm : 0650193527 – Email : ebtbm@hotmail.com  
 Cce : Siège social – 24 Rue De La Roche De Boisse – 85200 FONTENAY-LE-COMTE  
 Tél : 0650193527 – Gsm : 0650193527 – Email : manu@pitlane-endurance.com

**AG MOTORSPORT****LMR : L08 – Dépt. : D85 – N° Club : C3737**

Pdt : GRONDIN Alexandre – 22 La Templierie – 85540 LE GIVRE  
 Tél : 0251903912 – Gsm : 0652755188 – Email : agmotorsport@gmx.fr  
 Cce : Siège social – 13 Rue Georges Clemenceau – 85440 SAINT-HILAIRE-LA-FORET  
 Tél : 0652755188 – Gsm : 0652755188 – Email : agmotorsport@gmx.fr

**MOTO CLUB WEST MECAPARK****LMR : L08 – Dépt. : D85 – N° Club : C3744**

Pdt : RIGAUDEAU Antoine – Oxmoto – 92 Rue Du Clair Bocage – 85000 MOUILLERON LE CAPTIF  
 Tél : 0609523614 – Gsm : 0609523614 – Email : antoine@oxmoto.fr  
 Cce : Siège social – 12 Rue De La Vigne Rouge – Zi De La Tuilerie – 85260 L'HERBERGEMENT  
 Gsm : 0663289898 – Email : mc.westmecapark@gmail.com

## LIGUE DE PROVENCE

**Code FFM N° 20****Alpes de Haute Provence (04) - Hautes Alpes (05) - Alpes Maritimes (06)****Bouches du Rhône (13) - Var (83) - Vaucluse (84)****Siège Social : Centre de Vie l'Anjoly, 98 Boulevard de l'Europe 13127 VITROLLES****Mobile : 06 75 28 05 48 / Tél : 04 42 09 72 02****Email : ligue.motocyclistedeprovince@orange.fr****<http://www.liguemotoprovence.com>****Correspondance :** au siège social

**Présidente :** SIMON Christine - 30 Chemin des Vignes 13127 VITROLLES  
 Mobile : 06 82 30 73 53 - Email : eric.simonch@wanadoo.fr

**1er Vice-président :** ICARD Jonathan - 1041 Route de Camaret 84850 TRAVAILLAN  
 Mobile : 06 80 36 84 58 - Email : j.icard@motoball.fr

**Vice-président :** RAMBURE Jean-Marc - 11 Impasse Clos de la Vasta Route de Moulinet 06380 SOSPEL  
 Mobile : 06 88 62 15 98 - Email : jean-marc.rambure@wanadoo.fr

**Secrétaire général :** GIACOMI Thibault - 4 Rue Mignet 13120 GARDANNE  
 Mobile : 06 42 18 73 76 - Email : t.giacomi@gmail.com

**Trésorière :** MASCHIO TRAVERSA Myriam - 527 Voie Impériale 04510 AIGLUN  
 Mobile : 06 15 39 35 17 - Email : maschio.m@orange.fr

**Délégués aux AG FFM :** ICARD Jonathan / RAMBURE Jean-Marc**PRESIDENTS OU REPRESENTANTS DES COMMISSIONS SPORTIVES :**

**Motocross :** GIACOMI Thibault - 4 Rue Mignet 13120 GARDANNE  
 Mobile : 06 42 18 73 76 - Email : t.giacomi@gmail.com

**Enduro & Rallyes TT :** CARRARA Frédéric - 45 Chemin de la Begude Quartier La Plantade 84220 GOULT  
 Mobile : 06 88 96 41 37 - Email : carrara.frederic@wanadoo.fr

**Vitesse :** KNAUPP Jean-Christophe - Lot. Plan Florent 80 Impasse des Sorbiers 83600 BAGNOLS-EN-FORET  
 Mobile : 06 03 21 65 37 - Email : teamraphatoc@live.fr

**Trial :** LEHNER Luc - 125 Avenue du Zoo 06700 ST LAURENT du VAR

Mobile : 06 21 40 19 49 - Email : dr.lehner@wanadoo.fr

**Quads** : LESBROS Guillaume - 112 Route du Jas du Moine 04290 SALIGNAC

Mobile : 06 74 44 82 12 - Email : g.lesbros@hotmail.fr

**Moto-Ball** : ICARD Jonathan - 1041 Route de Camaret 84850 TRAVAILLAN

Mobile : 06 80 36 84 58- Email : j.icard@motoball.fr

**Tourisme** : LEAL Tony - 89 Allée des Coquelicots 13860 PEYROLLES-EN-PROVENCE

Mobile : 06 72 06 09 18 - Email : tony.leal@hotmail.fr

**Technique** : PIGNOL Christophe - 212 Chemin de la Magdala 83640 PLAN D'AUPS STE BAUME

Mobile : 06 14 35 48 03 - Email : spycross83@gmail.com

**Formation Dir/Off** : BAGOUSSE Georges - Tytorgenn, la Roquette 13710 FUYEAU

Mobile : 06 19 89 33 19 - Email : g.bagousse@gmail.com

**Educatif** : DECKER Fabien - 505 Chemin de la Lougne 83740 LA CADIERE-D'AZUR

Mobile : 06 25 05 93 57 - Email : fabiendecker@hotmail.fr

**TRDA** : FERRIERE Franck - 172 Rue Marie Curie 84850 CAMARET SUR AIGUES

Mobile : 06 82 19 93 39 - Email : franck.ferriere@wanadoo.fr

## **ALPES DE HAUTE PROVENCE (04)**

### **COMITE DEPARTEMENTAL HAUTE PROVENCE – D04 – L20**

Pdt : GIACOMI Thibault - 4 Rue Mignet 13120 GARDANNE - Mobile : 06 42 18 73 76 - Email : t.giacomi@gmail.com

#### **MOTO CLUB VOLX VILLENEUVE**

**LMR : L20 – Dépt. : D04 – N° Club : C1002**

Pdt et Cce : ICARD Michel – Le Grand Pre – 04130 VOLX

Tél : 0672426438 – Gsm : 0672426438 – Email : icard.m@wanadoo.fr

#### **MOTO CLUB D'ANNOT**

**LMR : L20 – Dépt. : D04 – N° Club : C1185**

Pdt et Cce : MASSE Franck – 420 Route De La Colle St Michel – La Clap – 04240 MEAILLES

Tél : 0492832605 – Gsm : 0615417438 – Email : sarlmasse@orange.fr

#### **MOTO CLUB DIGNOIS**

**LMR : L20 – Dépt. : D04 – N° Club : C2059**

Pdt : BONNET Fabrice – 38 Route Du Chaffaut – 04000 DIGNE LES BAINS

Tél : 0492320270 – Gsm : 0622586686 – Email : fabrice.bonnet@hotmail.fr

Cce : Siège social – 38 Route Du Chaffaut – 04000 DIGNE-LES-BAINS

Tél : 0684806339 – Email : fabrice.bonnet@hotmail.fr

#### **UNION SPORTIVE DE LA BLANCHE SECTION MOTO**

**LMR : L20 – Dépt. : D04 – N° Club : C3185**

Pdt et Cce : SAVORNIN Thomas – Gaec Le Bois Joli – Quartier Le Faut – 04140 SEYNE

Tél : 0667289862 – Email : boisjolithomas@gmail.com

#### **CLUB PILOTAGE SPORT MECANIQUE**

**LMR : L20 – Dépt. : D04 – N° Club : C3694**

Pdt : CHEVALIER Alain – Les Grandes Terres – Rue De La Pause – Brit Hotel – 04100 MANOSQUE

Tél : 0677139674 – Email : karting.manosque@orange.fr

Cce : Siège social – Karting Manosque – Impasse De La Sablière – 04100 MANOSQUE

Tél : 0492759302 – Gsm : 0492759302 – Email : kartingmanosque@loisirs04.com

#### **MOTO CLUB PREFAISSAL**

**LMR : L20 – Dépt. : D04 – N° Club : C3698**

Pdt : CANAVESE Yann – 697 Chemin Du Paty – 04110 REILLANNE

Tél : 0688459039 – Gsm : 0688459039 – Email : canavese.yann04@gmail.com

Cce : Siège social – 697 Chemin Du Paty – 04110 REILLANNE

Tél : 0613785590 – Gsm : 0681939597 – Email : domainepréfaissal@gmail.com

## **HAUTES ALPES (05)**

### **COMITÉ MOTOCYCLISTE DÉPARTEMENTAL DES HAUTES ALPES – D05 – L20**

En sommeil.

#### **MOTO CLUB ALPIN**

**LMR : L20 – Dépt. : D05 – N° Club : C0028**

Pdt : AMOURIQ Allan – 29 Route De L'audet – 05000 GAP

Tél : 0631750440 – Gsm : 0631750440 – Email : allan.amouriq@gmail.com

Cce : Siège social – Mairie De Gap – 3 Rue Du Colonel Roux – 05000 GAP

Tél : 0631750440 – Email : motoclubalpin@gmail.com

#### **MOTO CLUB ANCELLE**

**LMR : L20 – Dépt. : D05 – N° Club : C1370**

Pdt et Cce : EHRHART Jean-Henri – 81 Rue Des Nais – 05260 ANCELLE

Tél : 0492508895 – Gsm : 0684608709 – Email : janotst@wanadoo.fr

#### **MOTO RACING CLUB GAP**

**LMR : L20 – Dépt. : D05 – N° Club : C1846**

Pdt et Cce : JOUSSELME Franck – 6 Rue Du Serre De L'aure – 05000 GAP

Tél : 0613612595 – Gsm : 0613612595 – Email : tontonbibibi@yahoo.fr

#### **MONETIER MX**

**LMR : L20 – Dépt. : D05 – N° Club : C3079**

Pdt et Cce : THOMAS Quentin – Quartier Chemin Saint Sauver – Rue De L'aumade N3 – 04700 ORAISON

Tél : 0640343167 – Gsm : 0626872834 – Email : tmxevolution04@gmail.com

**RADICAL RACING TEAM****LMR : L20 – Dépt. : D05 – N° Club : C3775**

Pdt : OLLIVE Yannick – 41 Rue Des Ayes – 05100 VILLAR ST PANCRACE  
Tél : 0783863040 – Gsm : 0783863040 – Email : yannick.ollive@orange.fr  
Cce : Siège social – 41 Rue Des Ayes – 05100 VILLAR-SAINT-PANCRACE  
Tél : 0783863040 – Gsm : 0783863040 – Email : yannick.ollive@orange.fr

**MOTO CLUB DE COMBE VINOUSE****LMR : L20 – Dépt. : D05 – N° Club : C3783**

Pdt : LATIL Jerome – 5 Traverse Des Mazans – 04200 MISON  
Tél : 0631156175 – Gsm : 0631156175 – Email : jejelatil@gmail.com  
Cce : Siège social – 324 Route Du Grand Larra – 05000 LA BATIE-VIEILLE  
Tél : 0631156175 – Gsm : 0631156175 – Email : jejelatil@gmail.com

**ALPES MARITIMES (06)****COMITE DEPARTEMENTAL ALPES MARITIMES – D06 – L20**

Pdt : VAGLIO Christian – 49 Avenue Notre Dame 06700 ST LAURENT DU VAR  
Mobile : 06 75 69 03 57 – Email : vaglio.c@orange.fr

**MOTO CLUB COTE D'AZUR - A.S.B.T.P.****LMR : L20 – Dépt. : D06 – N° Club : C0188**

Pdt : GIRAUDO Jean-Marc – 84 Chemin Des Plans – La Begude – 06340 CANTARON  
Gsm : 0769384328 – Email : giraudojeanmarc@gmail.com  
Cce : GIRAUDO Janine – 84 Chemin Des Plans – La Begude – 06340 CANTARON  
Tél : 0493912551 – Gsm : 0629664172 – Email : janinegiraudo@gmail.com

**MOTO CLUB DE CANNES****LMR : L20 – Dépt. : D06 – N° Club : C0199**

Pdt : HENRY Eric – 439 Avenue Pierrefeu – 06560 VALBONNE  
Tél : 0637637940 – Gsm : 0637637940 – Email : celsahenry@yahoo.com  
Cce : Siège social – Salle Louis Dotto – 1 Impasse Beraud – 06400 CANNES  
Tél : 0493680094 – Email : motoclubdecannes@gmail.com

**C.E.T.SPORTS DE CANNES****LMR : L20 – Dépt. : D06 – N° Club : C0200**

Pdt et Cce : RAYNAUD Martin – Chemin Des Lucioles – 628 Chemin Des Basses Molieres – 06530 SPERACEDES  
Tél : 0967183004 – Gsm : 0650046911 – Email : martin.raynaud@wanadoo.fr

**AMICAL MOTOR CLUB DE GRASSE****LMR : L20 – Dépt. : D06 – N° Club : C0404**

Pdt : PRATO Adrien – 161 Chemin De Cra Boucher – 06750 CAILLE  
Tél : 0493607355 – Gsm : 0660577205 – Email : adrien@prato06.fr  
Cce : Siège social – 16 Chemin De Cra Boucher – 06750 CAILLE  
Tél : 0660577205 – Email : adrien@prato06.fr

**CENTAURE CLUB DE NICE****LMR : L20 – Dépt. : D06 – N° Club : C0643**

Pdt : MARKARIAN Jean-Marc – 10 Route D Aspremont – 06670 COLOMARS Gsm : 0609955915 – Email : centaureclubdenice@free.fr  
Cce : Siège social – 10 Avenue Gloria – 06200 NICE  
Tél : 0609955915 – Email : centaureclubdenice@free.fr

**MOTO CLUB CAGNES / VILLENEUVE****LMR : L20 – Dépt. : D06 – N° Club : C1225**

Pdt : RAMBURE Jean-Marc – 11 Impasse Clos De La Vasta – Route De Moulinet – 06380 SOSPEL  
Gsm : 0688621598 – Email : jean-marc.rambure@wanadoo.fr  
Cce : Siège social – Parc Des Sports Municipal – Avenue Des Plans – 06270 VILLENEUVE LOUBET  
Tél : 0688621598 – Email : motoclubcagnes@wanadoo.fr

**MENTON SPORTS LOISIRS****LMR : L20 – Dépt. : D06 – N° Club : C1339**

Pdt : PERCHE Donovan – 86 Route Route Du Val De Gorbio – Les Cabanelles – 06500 MENTON  
Tél : 0674552594 – Email : donomotocross06@hotmail.fr  
Cce : Siège social – Circuit De Motocross – 1978 Chemin Ancienne Voie Du Tramway – Quartier Monti – 06500 MENTON  
Tél : 0770040323 – Email : mentonsportsloisirs@hotmail.com

**SOSPEL MOTOS SPORTS****LMR : L20 – Dépt. : D06 – N° Club : C1363**

Pdt : ROSTAGNI Franck – Bat E – 45 Avenue Des Acacias – Bat E Les Hauts Du Borrigo – 06500 MENTON  
Tél : 0493244245 – Gsm : 0607192162 – Email : franck.rostagni66@gmail.com  
Cce : Siège social – 40 Rue De La Republique – 06380 SOSPEL  
Tél : 0607192162 – Email : franck.rostagni66@gmail.com

**MOTO CLUB LA GAUDE****LMR : L20 – Dépt. : D06 – N° Club : C1602**

Pdt : ALBERO Bruno – 895 Avenue Marcel Pagnol – 06610 LA GAUDE  
Tél : 0493244245 – Gsm : 0620832327 – Email : mclagaude@free.fr  
Cce : Siège social – 895 Avenue Marcel Pagnol – 06610 LA GAUDE  
Tél : 0620832327 – Email : mclagaude@free.fr

**RACING MOTO CLUB LAURENTIN****LMR : L20 – Dépt. : D06 – N° Club : C2601**

Pdt et Cce : DE LA VEGA Barbara – Les Bassins Du Var – Quartier Fongeri Cd 1 – 06640 ST JEANNET  
Gsm : 0620822000 – Email : rmclautrentin@gmail.com

**MC MONACO REGION PACA****LMR : L20 – Dépt. : D06 – N° Club : C2659**

Pdt : GRECO Christophe – 26 Rue Plati – 98000 MONACO

Tél : 0033661320204 – Gsm : 0033661320204 – Email : greco.christophe@hotmail.fr

Cce : Siège social – 6 Quai Antoine 1er – 98000 MONACO

Tél : 0033661320204 – Email : motoclubmonaco@monaco.mc

**MOTO CLUB DU DESERT****LMR : L20 – Dépt. : D06 – N° Club : C2805**

Pdt : SELLIER Régis – 3 Avenue Alphonse Daudet – 06160 ANTIBES

Tél : 0669522006 – Gsm : 0603703624 – Email : desertmotoclub@gmail.com

Cce : BATIFOULIER Etienne – 4 Rue Lazare Carnot – 83340 LE LUC

Gsm : 0609443508 – Email : EBATIFOULIER@GMAIL.COM

**AMSL TRIAL LEVENS****LMR : L20 – Dépt. : D06 – N° Club : C2971**

Pdt et Cce : MENEVAUT Guy – 505 Chemin De La Madone – 06670 LEVENS

Tél : 0688822823 – Gsm : 0688822823 – Email : guy.menevaut@orange.fr

**SAINT LAURENT MOTO CLUB****LMR : L20 – Dépt. : D06 – N° Club : C3314**

Pdt et Cce : VAGLIO Christian – 49 Avenue Notre Dame – 06700 ST LAURENT DU VAR

Tél : 0493071160 – Gsm : 0675690357 – Email : vaglio.c@orange.fr

**AMICALE DES MOTARDS****LMR : L20 – Dépt. : D06 – N° Club : C3597**

Pdt : LEMAIRE Mickael – 575 Avenue General Leclerc – 06140 VENCE

Tél : 0686802156 – Gsm : 0686802156 – Email : mickaellemaire.06@gmail.com

Cce : Siège social – 909 Chemin De Font De Curraut – 06250 MOUGINS

Tél : 0493690274 – Gsm : 0493690274 – Email : amicaledesmotards06@gmail.com

**BOUCHES DU RHÔNE (13)****COMITE MOTOCYCLISTE DEPARTEMENTAL DES BOUCHES-DU-RHONE – D13 – L20**

Pdt : BAGOUSSE Georges – Tytorgenn, la Roquette 13710 FUYEAU

Mobile : 06 19 89 33 19 – Email : g.bagousse@gmail.com

**MOTO CLUB AIX EN PROVENCE****LMR : L20 – Dépt. : D13 – N° Club : C0017**

Pdt : BAGOUSSE Georges – Tytorgenn – La Roquette – 13710 FUYEAU

Gsm : 0619893319 – Email : g.bagousse@gmail.com

Cce : Siège social – Complexe Sportif Du Val De L Arc – Chemin Des Infirmeries – 13090 AIX EN PROVENCE

Tél : 0619893319 – Email : info@mcaix.fr

**MOTO CLUB CHATEAUNEUF LES MARTIGUES****LMR : L20 – Dépt. : D13 – N° Club : C0243**

Pdt : PAPPALARDO Eric – 6 Traverse De La Jeteé Du Port – Calanque Ponteau Port – 13500 MARTIGUES

Tél : 0760314117 – Email : eric5pappalardo@gmail.com

Cce : Siège social – Circuit De La Fauconnière – Rn 568 – 13220 CHATEAUNEUF-LES- MARTIGUES

Tél : 0760314117 – Email : eric5pappalardo@gmail.com

**MOTO CLUB DU PUY STE REPARADE****LMR : L20 – Dépt. : D13 – N° Club : C0732**

Pdt : ACHARD Michel – 565 Ave Du General De Gaulle – 13510 EGUILLES

Tél : 0950738524 – Gsm : 0660218611 – Email : michelachard.trial@gmail.com

Cce : Siège social – 565 Avenue Du General De Gaulle – 13510 EGUILLES

Tél : 0660218611 – Email : michelachard.trial@gmail.com

**MOTO CLUB SENAS DURANCE****LMR : L20 – Dépt. : D13 – N° Club : C0855**

Pdt et Cce : ESCRIBA Dobert – 69 Chemin Des Freres Mineurs – 13430 EYGUIERES

Tél : 0677498179 – Gsm : 0677498179 – Email : doby.escriba@gmail.com

**MOTO CLUB VENTABREN****LMR : L20 – Dépt. : D13 – N° Club : C0968**

Pdt : GIORGIO Francois – 416 Chemin Du Puits Du Saule – 13122 VENTABREN

Tél : 0442288372 – Gsm : 0611152917 – Email : francois.giorgio@hotmail.fr

Cce : Siège social – 416 Chemin Du Puits Du Saule – 13122 VENTABREN

Tél : 0611152917 – Email : francois.giorgio@hotmail.fr

**PLAN D ORGON SPORT MOTO****LMR : L20 – Dépt. : D13 – N° Club : C1475**

Pdt et Cce : PORTE Guillaume – 75 Impasse Du Moulin – 13750 PLAN D ORGON

Gsm : 0621444143 – Email : porteguillaume@hotmail.com

**ST PAUL MOTO CLUB****LMR : L20 – Dépt. : D13 – N° Club : C1596**

Pdt et Cce : SAGE Frederic – Le Jas De L'Aire – 13115 ST PAUL LES DURANCE

Tél : 0442574758 – Gsm : 0757101539 – Email : fredsage13115@gmail.com

**PROTWIN****LMR : L20 – Dépt. : D13 – N° Club : C1723**

Pdt : DE SALVE VILLEDIEU Florence – 253 Avenue D'aix – St Canadet – 13610 LE PUY STE REPARADE

Tél : 0615362184 – Gsm : 0615362184 – Email : ch.protwin@gmail.com

Cce : Siège social – 253 Avenue D'aix – St Canadet – 13610 LE PUY STE REPARADE

Tél : 0615362184 – Email : ch.protwin@gmail.com

**A.S.A.H MOTO CROSS****LMR : L20 – Dépt. : D13 – N° Club : C1853**

Pdt et Cce : BURO Thomas – 5 B Avenue St Roch – 13740 LE ROVE  
Tél : 0607486281 – Gsm : 0607486281 – Email : tbsr@free.fr

**MOTO CLUB GEMENOS****LMR : L20 – Dépt. : D13 – N° Club : C1971**

Pdt : MEIRONE Eric – 1569 Chemin De Saint Jean – 13420 GEMENOS  
Tél : 0682551582 – Gsm : 0682551582 – Email : motoclubdegemenos@gmail.com  
Cce : Siège social – 1569 Ancien Chemin De St Jean – 13420 GEMENOS  
Tél : 0682551582 – Email : MOTOCLUBDEGEMENOS@GMAIL.COM

**MOTO SUD ORGANISATION****LMR : L20 – Dépt. : D13 – N° Club : C2445**

Pdt et Cce : DIEBOLT Melissa – 20 Route Nationale 8 – 13780 CUGES-LES-PINS  
Tél : 0666693198 – Gsm : 0666693198 – Email : meldiebolt@gmail.com

**MOTO CLUB CABANNAIS****LMR : L20 – Dépt. : D13 – N° Club : C2890**

Pdt : PONTE Christian – 200 Chemin Du Barrie – 13440 CABANNES  
Tél : 0490952706 – Gsm : 0667651230 – Email : ponte.sarlsp@free.fr  
Cce : Siège social – 16 Chemin Du Barrie – 13440 CABANNES  
Tél : 0667651230 – Email : mccabannais@gmail.com

**AIX'TREME CROSS****LMR : L20 – Dépt. : D13 – N° Club : C2896**

Pdt : ADRIANSEN Vincent – 95 Chemin Ancienne Carraire – Troupeaux Arles – 13120 GARDANNE  
Gsm : 0623402153 – Email : neomars@hotmail.fr  
Cce : PICARD Nicolas – 12 Rue Des Arts – 13111 COUDOUX  
Gsm : 0627772399 – Email : nicolaspicard92@hotmail.com

**MOTO CLUB 4 G****LMR : L20 – Dépt. : D13 – N° Club : C3098**

Pdt : GARCIA Francis – 1 Rue Euthymennes – 1 Rue Euthymennes – 13001 MARSEILLE  
Tél : 0609200666 – Gsm : 0609200666 – Email : 4gmoto@gmail.com  
Cce : Siège social – 1 Rue Euthymenes – 13001 MARSEILLE  
Tél : 0609200666 – Email : 4gmoto@gmail.com

**MOTO CLUB SAINTE ROSALIE LA FARE LES OLIVIERS****LMR : L20 – Dépt. : D13 – N° Club : C3280**

Pdt et Cce : LHOMME Patrice – 272 Chemin St Hilaire – Quartier Les Revenants – 13320 BOUC BEL AIR  
Gsm : 0668739922 – Email : patricelhomme@hotmail.fr

**TRIAL LOISIR CLUB BARBENTANAIS****LMR : L20 – Dépt. : D13 – N° Club : C3533**

Pdt : BAYLE Pierre-Jean – 168 Chemin De Cambageon – 13570 BARBENTANE  
Tél : 0490955339 – Gsm : 0609732184 – Email : pj-bayle@hotmail.fr  
Cce : Siège social – 168 Chemin Cambageon – 13570 BARBENTANE  
Tél : 0490955339-0609 – Gsm : 0490955339 – Email : tlcb13570@gmail.com

**KF78 ACADEMIE****LMR : L20 – Dépt. : D13 – N° Club : C3676**

Pdt : FORAY Freddy – 8 Rue De La Marjolaine – 13770 VENELLES  
Gsm : 0623230446 – Email : freddyforay@gmail.com  
Cce : Siège social – 8 Rue De La Marjolaine – 13770 VENELLES  
Tél : 0777365445 – Gsm : 0777365445 – Email : kf78academie@gmail.com

**POMPIER ACADEMIE RACING TEAM****LMR : L20 – Dépt. : D13 – N° Club : C3766**

Pdt : TREVES Jeremy – 227 Avenue Kennedy – 13600 LA CIOTAT  
Tél : 0659142581 – Gsm : 0659142581 – Email : trevesjeremy136@gmail.com  
Cce : Siège social – 227 Avenue Kennedy – 13600 LA CIOTAT  
Tél : 0659142581 – Gsm : 0659142581 – Email : assoparacingteam@gmail.com

**QUAD MOTO CYCLE****LMR : L20 – Dépt. : D13 – N° Club : C3801**

Pdt et Cce : MOREL Charlotte – 505 C Chemin De La Lougne – 83740 LA CADIERE-D'AZUR  
Tél : 0625958743 – Gsm : 0625958743 – Email : contactqmc13@gmail.com

**GEM TRIAL****LMR : L20 – Dépt. : D13 – N° Club : C3802**

Pdt : DUCLOS Christelle – 364 Chemin Des Morilles – 13420 GEMENOS  
Tél : 0660749174 – Gsm : 0660749174 – Email : gemenotrial@gmail.com  
Cce : Siège social – 364 Chemin Des Morilles – 13420 GEMENOS  
Tél : 0646713171 – Gsm : 0646713171 – Email : gemenotrial@gmail.com

**VAR (83)****COMITE DEPARTEMENTAL DU VAR – D83 – L20**

Pdt : MICHEL Eric – 34 Chemin Plein Sud 83340 CABASSE  
Mobile : 06 42 50 28 07 – Email : eric.michel028515@gmail.com

**MOTO CLUB DU VAR****LMR : L20 – Dépt. : D83 – N° Club : C0962**

Pdt et Cce : MICHEL Eric – 34 Chemin Plein Sud – 83340 CABASSE  
Tél : 0642502807 – Email : eric.michel028515@gmail.com



**MOTO CLUB TOULONNAIS****LMR : L20 – Dépt. : D83 – N° Club : C1210**

Pdt : GIRAUD Charles – 59 Bld St Henri – 83200 TOULON  
 Gsm : 0607086708 – Email : moto.club.toulon@club-internet.fr  
 Cce : Siège social – 59 Bd St Henri – 83200 TOULON  
 Tél : 0607086708 – Email : moto.club.toulon@club-internet.fr

**MOTO CLUB DU LAC ST CASSIEN****LMR : L20 – Dépt. : D83 – N° Club : C1280**

Pdt et Cce : LEROY Antony – 159 Route De Mons – 83440 CALLIAN Gsm : 0609500512 – Email : Nous06580@hotmail.com

**ASSOCIATION MOTO VERTE DE SALERNES****LMR : L20 – Dépt. : D83 – N° Club : C1405**

Pdt : BOUTAL Jean-Luc – Chemin Des Pins – Quartier Gandelon – 83690 SALERNES  
 Tél : 0494706052 – Gsm : 0603248084 – Email : jluc.boutal@free.fr  
 Cce : Siège social – Garage Relais St Romain – Quartier Saint Romain – 83690 SALERNES  
 Tél : 0494706052 – Email : JLUC.BOUTAL@FREE.FR

**TRIAL CLUB D'ENTRECASTEAUX****LMR : L20 – Dépt. : D83 – N° Club : C1453**

Pdt et Cce : MAUDHUIT Francois – 414 Boulevard Josph Collomp – La Rialle N 46 – 83300 DRAGUIGNAN  
 Tél : 0494681087 – Gsm : 0613251707 – Email : trialclubentreasteaux@cegetel.net

**MOTO CLUB ZONE ROUGE****LMR : L20 – Dépt. : D83 – N° Club : C1585**

Pdt : DENLIKER Christian – Jardin Des Orchidees – 9 Allée Des Pet Chateaux Villepey – 83370 FREJUS  
 Tél : 0620471895 – Gsm : 0620471895 – Email : christian.denliker@sfr.fr  
 Cce : Siège social – Avenue Paul Maurel – Villa Les Iris – 83590 GONFARON  
 Tél : 0685161057 – Email : dodo2903@yahoo.fr

**MOUTARS CLUB MOTOCROSS****LMR : L20 – Dépt. : D83 – N° Club : C1717**

Pdt : CLERQUIN Henry – 456 Chemin Martelle Les Moulieres – 83780 FLAYOSC  
 Tél : 0660505474 – Gsm : 0660505474 – Email : clerquin.h@gmail.com  
 Cce : Siège social – 456 Chemin Martelle Les Moulieres – 83780 FLAYOSC  
 Tél : 0660505474 – Email : moutarsclubmotocross@gmail.com

**MOTO CLUB DU CIRCUIT PAUL RICARD****LMR : L20 – Dépt. : D83 – N° Club : C3067**

Pdt : MARIN-CUDRAZ Stephane – 24 A Chemin De La Lauze – 30340 MONS  
 Tél : 0603697537 – Email : moto-club@circuitpaulricard.com  
 Cce : Siège social – 2760 Route Routes Des Hauts Du Camp – Circuit Paul Ricard – 83330 LE CASTELLET  
 Tél : 0603697537 – Email : moto-club@circuitpaulricard.com

**MOTO CLUB DE TANNERON****LMR : L20 – Dépt. : D83 – N° Club : C3159**

Pdt et Cce : RAMONDA Pierre – 14 Impasse Du Camp Romain – 06530 PEYMEINADE  
 Tél : 0664915375 – Gsm : 0664915375 – Email : pierreramonda@gmail.com

**MOTO CLUB SALERNOIS****LMR : L20 – Dépt. : D83 – N° Club : C3422**

Pdt : BOUALEM Kamel – Quartier St Romain – 83690 SALERNES  
 Tél : +33659034133 – Gsm : 0659034133 – Email : kamel.mcs@outlook.fr  
 Cce : Siège social – Chemin Des Pres – Quartier Saint Romain – 83690 SALERNES  
 Tél : 0659034133 – Email : kamel.mcs@outlook.fr

**MX ECOLE PUGET VILLE****LMR : L20 – Dépt. : D83 – N° Club : C3425**

Pdt : GROISY Jerome – 445 Rue De La These – 83390 PUGET VILLE  
 Gsm : 0658123087 – Email : jerome.groisy@outlook.fr  
 Cce : Siège social – 445 Rue De La These – 83390 PUGET VILLE  
 Tél : 0620275256 – Gsm : 0620275256 – Email : mxecolepv@gmail.com

**LPP BY LOISEAU (LA PISTE DANS LA PEAU)****LMR : L20 – Dépt. : D83 – N° Club : C3478**

Pdt : ANCEAUX Hugo – 1212 Chemin De Chateaufneuf – 06620 LE BAR-SUR-LOUP  
 Tél : 0623763421 – Email : hugo.anceaux@hotmail.com  
 Cce : LOISEAU Anthony – 335 Chemin Hameau De Chateau Renard – 83510 LORGUES  
 Gsm : 0667132570 – Email : anthonyloiseau19@gmail.com

**MOTO CLUB DE COGOLIN****LMR : L20 – Dépt. : D83 – N° Club : C3483**

Pdt : DILLINGER Julien – 640 Chemin Des Vignaux – 83310 GRIMAUD  
 Tél : 0611602326 – Email : dillingerjulien@gmail.com  
 Cce : Siège social – 170 Avenue De Valensole – 83310 COGOLIN  
 Tél : 0611602326 – Gsm : 0608936963 – Email : dillingerjulien@gmail.com

**FT RACING ACADEMY****LMR : L20 – Dépt. : D83 – N° Club : C3808**

Pdt : THOMAS Samuel – 2 Allée Des Mimosas – 83320 CARQUEIRANNE  
 Tél : 0663059412 – Gsm : 0663059412 – Email : sam.thomas@ft-racing-academy.com  
 Cce : Siège social – Zac De Valgora - L'imperial B – 83160 LA VALETTE-DU-VAR  
 Tél : 0663059412 – Gsm : 0663059412 – Email : contact@ft-racing-academy.com

**925 AC FACTORY****LMR : L20 – Dépt. : D83 – N° Club : C3819**

Pdt : CAPRON Julien – 1350 Chemin Des Souquiers – 83136 GAREOULT

Tél : 625426704 – Gsm : 0625426704 – Email : julien@tech-froid.fr

Cce : Siège social – 1350 Chemin Des Souquiers – 83136 GAREOULT

Tél : 0625426704 – Gsm : 0625426704 – Email : julien@tech-froid.fr

**VAUCLUSE (84)****COMITE DEPARTEMENTAL DU VAUCLUSE – D84 – L20**

Pdt : BLANC Roger – 100 Chemin De Peyrard 84210 PERNES LES FONTAINES

Mobile : 06 80 02 97 91 – Email : rogerblanc84210@gmail.com

**MOTO RACER CLUB D'ALBION****LMR : L20 – Dépt. : D84 – N° Club : C0020**

Pdt : LEDIG Florent – 151 Chemin Des Oliviers – 84570 MALEMORT DU COMTAT

Tél : 0675937973 – Email : f\_ledig@hotmail.com

Cce : Siège social – Quartier Daurand – Chemin De Ronde – 84390 SAINT CHRISTOL D ALBION

Tél : 0672927337 – Email : rca84@hotmail.fr

**MOTO CLUB DES AIGLES APTESIENS****LMR : L20 – Dépt. : D84 – N° Club : C0050**

Pdt et Cce : BOREL Quentin – 18 Rue La Montado – 84400 GIGNAC

Tél : 0672614028 – Gsm : 0672614028 – Email : quentinborel84@gmail.com

**MOTO CLUB AVIGNON VAUCLUSE****LMR : L20 – Dépt. : D84 – N° Club : C0086**

Pdt : GREGORI Marcel – 4 Square Les Cigales – 84140 AVIGNON

Tél : 0682673685 – Gsm : 0682673685 – Email : gregcelou46@gmail.com

Cce : Siège social – 4 Square Des Cigales – 84140 AVIGNON

Tél : 0682673685 – Email : motoclubavignon@gmail.com

**SPORTING MOTOBALL BOLLENE****LMR : L20 – Dépt. : D84 – N° Club : C0154**

Pdt : BISSIRIEIX Francoise – 754 Chemin Droit – 84840 LAPALUD

Tél : 0689272323 – Gsm : 0689272323 – Email : fran1703@wanadoo.fr

Cce : Siège social – 754 Quartier Des Contrats – 84840 LAPALUD

Tél : 0689272323 – Email : smbollene@gmail.com

**MOTO-BALL CLUB DE CAMARET****LMR : L20 – Dépt. : D84 – N° Club : C0197**

Pdt : CARPENTRAS Henri – 860 Chemin Droit – Les Contrats – 84840 LAPALUD

Tél : 0490305150 – Gsm : 0608550705 – Email : contact@motoball-camaret.fr

Cce : Siège social – Mairie – Cours Du Midi – 84850 CAMARET SUR AIGUES

Tél : 0608550705 – Email : contact@motoball-camaret.fr

**MOTO CLUB DE L'ENCLAVE SECTION TOUT TERRAIN****LMR : L20 – Dépt. : D84 – N° Club : C0337**

Pdt et Cce : LESBROS Guillaume – 112 Route Du Jas Du Moine – 04290 SALIGNAC

Tél : 0492641499 – Gsm : 0674448212 – Email : g.lesbros@hotmail.fr

**MOTO CLUB DE GOULT****LMR : L20 – Dépt. : D84 – N° Club : C0399**

Pdt et Cce : PEZIERE Claude – 103 Allée De Verdun – 84220 GOULT

Tél : 0615611072 – Email : claud.pezriere@orange.fr

**MOTO CLUB MAZANAIS****LMR : L20 – Dépt. : D84 – N° Club : C0567**

Pdt et Cce : LAFOND Renaud – 2463 Chemin Chemin Du Rocan – Les Carmes – 84200 CARPENTRAS

Tél : 0490600151 – Gsm : 0620221167 – Email : renaud.lafond@neuf.fr

**MOTO CLUB PERNOIS****LMR : L20 – Dépt. : D84 – N° Club : C0689**

Pdt et Cce : PIGUET Yann – 204 Chemin De L'aumone – 84460 CHEVAL-BLANC

Tél : 0609137266 – Gsm : 0609137266 – Email : motorsacademy@gmail.com

**MOTO CLUB PERTUIS DURANCE LUBERON****LMR : L20 – Dépt. : D84 – N° Club : C0692**

Pdt et Cce : CHARPIN Jean-Marc – Lotissement Sainte Victoire – 67 Rue George Sand – 84120 PERTUIS

Tél : 0490799885 – Gsm : 0614374225 – Email : pleinairloisir.motoquad@wanadoo.fr

**MOTOBALL CLUB ROBIONNAIS****LMR : L20 – Dépt. : D84 – N° Club : C0774**

Pdt et Cce : AUZOU Yves – 252 Chemin 252 Chemin Des Escoubiho – 84440 ROBION

Tél : 0490765827 – Gsm : 0608636336 – Email : auzouyves@orange.fr

**MOTO CLUB SAINT ROMANAIS****LMR : L20 – Dépt. : D84 – N° Club : C0827**

Pdt et Cce : MOUTON Jean – Plan De Moye – 26110 VINSOBRES

Tél : 0475276729 – Gsm : 0680411473 – Email : remi.mouton0565@orange.fr

**MOTO BALL DE VALREAS****LMR : L20 – Dépt. : D84 – N° Club : C0961**

Pdt : MARTIN Thierry – Route Montbrison – 84600 VALREAS

Tél : 0490352487 – Gsm : 0670245415 – Email : martinthierry9756@neuf.fr

Cce : Siège social – Mairie – Bp 20037 – 84600 VALREAS

Tél : 0670245415 – Email : contact@motoball.net



**TERRAIN DE L'AMITIE****LMR : L20 – Dépt. : D84 – N° Club : C1444**

Pdt : DUGAS Rene – 96 Rue De Brancas – 84210 PERNES LES FONTAINES

Gsm : 0616257564 – Email : mcterraindelamitie@orange.fr

Cce : Siège social – 96 Rue De Brancas – 84210 PERNES LES FONTAINES

Tél : 0616257564 – Email : mcterraindelamitie@orange.fr

**MOTO CLUB CARPENTRAS COMTAT VENAISSIN****LMR : L20 – Dépt. : D84 – N° Club : C1571**

Pdt : GONTARD Dominique – 1851 Chemin Du Vas – 84810 AUBIGNAN

Tél : 0490626186 – Gsm : 0610402393 – Email : doumemilau@gmail.com

Cce : Siège social – 833 Chemin De La Quinine – 84200 CARPENTRAS

Tél : 0610402393 – Email : doumemilau@gmail.com

**MOTO CLUB X-UP****LMR : L20 – Dépt. : D84 – N° Club : C3089**

Pdt : RUTISHAUSER Audrey – 390 Chemin Les Granges Blanches – 84740 VELLERON

Tél : 0490620532 – Gsm : 0777005153 – Email : audreyrutish@aol.com

Cce : Siège social – 390 Chemin Les Granges Blanches – 84740 VELLERON

Tél : 0777005153 – Email : audreyruti@gmail.com

**BUZZ RACING****LMR : L20 – Dépt. : D84 – N° Club : C3430**

Pdt et Cce : AMIGAS Frederic – 30 Chemin De La Justice1 – 84240 LA MOTTE-D'AIGUES

Tél : 0950602864 – Gsm : 0609718011 – Email : amigasfrederic@gmail.com

**PROVENCE TRIAL CLASSIC****LMR : L20 – Dépt. : D84 – N° Club : C3498**

Pdt et Cce : AUBERT Thierry – 17 Rue Guimety – 84340 MALAUCENE Gsm : 0662412565 – Email : aubert.t@gmail.com

**MC GORDES****LMR : L20 – Dépt. : D84 – N° Club : C3750**

Pdt et Cce : ARNAUDO Gilles – 190 Avenue Du Tourail – 84660 MAUBEC

Tél : 0490723623 – Gsm : 0682560007 – Email : jcarnaud@wanadoo.fr

**Oùtre-Mer****LIGUE de GUADELOUPE**

CodeFFMN°28

Décalage horaire avec la France métropolitaine : - 5 heures

**Correspondance :** Chez le Président**Président :** NASSIETTE Louis-Henri

Villa Les 4 Vents, Vieux Chemin, 97113 Gourbeyre

TEL : 0590801425 - Mobile : 0690645270 - Louishenry.nst@gmail.com

**Vice-présidente :** Joelle WATT

Mobile : 0690313882 - Mail : joelle.jfd@gmail.com

**Secrétaire Général :** Romuald LAURENT Mobile:0690381306**Trésorier :** Sophie DAMAS Mobile:0690683554**Trésorier Adjoint :** Elodie FUMOUEZ Mobile : 0690381355**Membres :** Eric ANICET, Eric MONTOUTE, Paul HELISSEY Membre : Klebert ESNARD, Roger MONTHOUEL, Adrien SAINT-AMAND, Thierry VEILLEUR, Jacqueline LIGARIUS, Sandra TORRENT, Edouard NOVEMBRE**Responsables Techniques :** Jules FELICIANNE et Felicio HILAIRE

PS : Tous documents concernant la ligue Moto de Guadeloupe devra être envoyé au président de la ligue M. Louis-Henry NASSIETTE qui se chargera de le redistribuer à ses collaborateurs.

**GUADELOUPE (971)****COMITE DEPARTEMENTAL DE GUADELOUPE – D971 – L28****MOTO CLUB GUADELOUPE****LMR : L28 – Dépt. : D971 – N° Club : C0458**

Pdt et Cce : MIGNOT Patrick – 255 Impasse Negrit – 97190 LE GOSIER

Tél : 0690330697 – Gsm : 0690330697 – Email : spo.evenement@gmail.com

**CLUB SUD BIKERS****LMR : L28 – Dépt. : D971 – N° Club : C3002**

Pdt : NASSIETTE Louis-Henri – Villa Les 4 Vents – Vieux Chemin – 97113 GOURBEYRE

Tél : 0590801425 – Gsm : 0690645270 – Email : louishenry.nst@gmail.com

Cce : Siège social – Villa Quatre Vent – Vieux-Chemin Saint-Charles – 97113 GOURBEYRE

Tél : 0690645270 – Email : louishenry.nst@gmail.com

**JD TROPICAL TEAM****LMR : L28 – Dépt. : D971 – N° Club : C3273**

Pdt : DUZONT Josue – Lotissement Residence J.reimonenq – Route De Bellevue Saint Val – 97115 SAINTE-ROSE

Tél : 0632150643 – Gsm : 0632150643 – Email : jdtropicalteam@gmail.com

Cce : Siège social – Chez M Duzont.j – Lotissement Residence Reimonenq.j – Route De Bellevue Saint Val –

97115 SAINTE-ROSE

Tél : +33632150643 – Email : jdtropicalteam@gmail.com

**MOTO CLUB DU LAMENTIN****LMR : L28 – Dépt. : D971 – N° Club : C3462**

Pdt et Cce : MONTOUTE Eric – 3 Les Caneliers – Le Canelier Lotissement Le Canelier – Convenance  
 97122 BAIE MAHAULT - Tél : 0590251225 – Gsm : 0690352679 – Email : eric126212@yahoo.fr

**PINEAU MECA SPORTS****LMR : L28 – Dépt. : D971 – N° Club : C3738**

Pdt : PINEAU Suzele – 26 Lotissement Moreau – 97128 GOYAVE  
 Tél : 0690569402 – Email : pineaumecasports@gmail.com  
 Cce : Siège social – Co Pineau Meca – Rue De La Ville De Soukhoumi – 97110 POINTE-A-PITRE  
 Tél : 0690569402 – Gsm : 0690569402 – Email : pineaumecasports@gmail.com

**MOTOSPORT GWADA RACING****LMR : L28 – Dépt. : D971 – N° Club : C3745**

Pdt : FUMOUEZ Elodie – 2884 Route De Chazeau – Les Grands Fonds – 97160 LE MOULE  
 Tél : 0690381355 – Gsm : 0690381355 – Email : fumouzelodie3@gmail.com  
 Cce : Siège social – 2884 Route De Chazeau – Les Grands Fonds – 97160 LE MOULE  
 Tél : 0690381355 – Gsm : 0690381355 – Email : motosportgwadaracing@hotmail.com

**KARUKERA RACING TEAM****LMR : L28 – Dépt. : D971 – N° Club : C3768**

Pdt : AME Nicolas – 585 Chemin De Vanier – 97119 VIEUX-HABITANTS  
 Tél : +590690210024 – Gsm : +590690210024 – Email : president@karukeraracingteam.com  
 Cce : Siège social – 585 Chemin De Vanier – 97119 VIEUX-HABITANTS  
 Tél : 0690210024 – Gsm : 0690210024 – Email : president@karukeraracingteam.com

**LIGUE DE MARTINIQUE****Code FFM N° 25 - Décalage horaire avec la France métropolitaine : - 5 heures****Siège Social :** Maison des Sports - Pointe de la Vierge 97200 FORT de FRANCE

Email : liguemoto972@gmail.com

**Correspondance :** Chez le Président

**Président :** LUCHEL Thierry - 6 rue des Filaos Desrochers 97200 FORT de FRANCE  
 Mobile : 06.96.03.85.65 - Email : thierryluchel29@gmail.com

**Vice-président :** LUCHEL Dominique - 157 route du Phare 97200 FORT de FRANCE  
 Mobile : 06.96.06.46.60 - Email : dominique.luchel@gmail.com

**Secrétaire général :** PECOME Guiteau - Quartier Palmiste 97232 LE LAMENTIN  
 Tél. : 05.96.50.03.85 - Mobile : 06.96.22.54.93 - Email : guytou972@hotmail.com

**Secrétaire adjoint :** BELMAT Nadia 6 rue des Filaos Desrochers 97200 FDF  
 Mobile : 06.96.02.21.22 Email : nadiabelmat12@gmail.com

**Trésorier :** FIDELIN Jean-Michel - 10 rue Crémieux, Terre St Ville 97200 FORT de FRANCE  
 Mobile : 06.96.34.69.69

**Médecin :** PIERRE-louis Christian Mobile : 0696459829

**Assesseur :** GOUAIT Patrick - Tél : 06 96 98 58 57

**PRESIDENTS OU RESPONSABLES DES COMMISSIONS SPORTIVES :**

**Commission Motocross – supermotard :** GOUAIT Patrick - Tél : 06 96 98 58 57

**Commission Vitesse :** LUCHEL Thierry Tél : 06 96 03 85 65

**Formateur d'officiels :** LUCHEL Thierry - Tél : 06 96 03 85 65 ; LUCHEL Dominique - Tél : 06 96 06 46 60

**Sécurisation circuit :** FIDELIN Jean-Michel Mobile : 06.96.34.69.69 / PECOME Guiteau Mobile : 06.96.22.54.93

**TRDA :** LUCHEL Dominique - Tél : 06 96 06 46 60

**MARTINIQUE (972)****COMITE DEPARTEMENTAL DE MARTINIQUE – D972 – L25****L'ORIENTAL MOTO CLUB****LMR : L25 – Dépt. : D972 – N° Club : C1719**

Pdt : LUCHEL Thierry – 6 Rue Des Filaos – Desrochers – 97200 FORT-DE-FRANCE  
 Tél : 0596559807 – Gsm : 0696038565 – Email : thierryluchel29@gmail.com  
 Cce : Siège social – 6 Rue Des Filaos – Desrochers – 97200 FORT-DE-FRANCE  
 Tél : +596696038565 – Email : lorientalmc@gmail.com

**LIGUE de GUYANE****Code FFM N° 29 - Gestion assurée par la FFM**

Pour tout contact : Tél FFM : 01.49.23.77.00 - Email : ffm@ffmoto.com

**LIGUE DE LA RÉUNION****Code FFM Numéro 24****Décalage horaire avec la France métropolitaine : + 3 heures****Siège social :** Maison Régionale des Sports, 1 route de la Digue 97490 SAINT CLOTILDE - REUNION

**Correspondance :** RIVIERE Samuel – Mobile : 06 92 00 17 20 – Email : samuel.rivierelm974@gmail.com

**Président :** RIVIERE Samuel – Mobile : 06 92 00 17 20 – Email : samuel.rivierelm974@gmail.com

**1er Vice-président :** LOWINSKY Christy – Mobile : 06 92 21 38 70 – Email : lcjflowinsky@gmail.com

**2ème Vice-président :** NALLACARPOULET Djéya – Mobile : 06 92 08 51 91– Email : djeya.nallac@gmail.com

**3ème Vice-président :** LEDOUX Aldo – Mobile : 06 92 70 31 77– Email : aldo.ledoux974@gmail.com

**Secrétaire général :** PAYET Willy – Mobile : 06 92 02 84 14 – Email : willy.payet@sfr.fr

**Secrétaire adjointe :** AHO Nicolas (Mobile : 06 92 88 59 69 - Email : ahoncolas@gmail.com

**Trésorière :** ALPHONSINE Bernard (Mobile : 06 92 22 06 46 – Email : bernard.alpha@gmail.com

**Trésorière adjoint :** Hannah Henninger – Mobile : 06 92 55 11 30- Email : hannahtresoriere.lrm@gmail.com

**Médecin :** DUCRET Jean Jacques – Mobile : 06 92 44 86 95 - Email : Ducret.jj@orange.fr

### **PRESIDENTS OU RESPONSABLES DES COMMISSIONS :**

**Motocross :** Lassaux Olivier – Mobile :06 92 86 63 63 - Email : ok.lassaux@gmail.com

ALPHONSINE Bernard (Mobile : 06 92 22 06 46 – Email : bernard.alpha@gmail.com)

**Sécurité Pistes Cross :** RIVIERE Samuel (Mobile : 06 92 00 17 20 - Email : samuelmcsj.riviere23@gmail.com)

**Vitesse :** AHO Nicolas (Mobile : 06 92 88 59 69 - Email : ahoncolas@gmail.com)

**Supermotard :** RAVILY Emmanuel @ - Mobile : 06 92 85 14 51 – Email : emmanuel.ravily@wanadoo.fr

(Mobile : 06 92 88 59 69 – Email : ahoncolas@gmail.com)

**Chronométrage :** NALLACARPOULET Djéya – Mobile : 06 92 08 51 91– Email : djeya.nallac@gmail.com

**Médical :** DUCRET Jean Jacques – Mobile : 06 92 44 86 95 - Email : Ducret.jj@orange.fr

**Formation CDSR / Officiels :** ALPHONSINE Bernard (Mobile : 06 92 22 06 46 – Email : bernard.alpha@gmail.com)

**Trial :** LEDOUX Aldo (Mobile : 06 92 70 31 77 - Email : aldo.ledoux974@gmail.com)

Communication : RAVILY Emmanuel (Mobile : 06 92 38 14 51 - Email : emmanuel.ravily@wanadoo.fr

## **LA RÉUNION (974)**

### **COMITE DEPARTEMENTAL DE LA REUNION – D974 – L24**

#### **MOTO CLUB DE SAINT JOSEPH**

**LMR : L24 – Dépt. : D974 – N° Club : C1148**

Pdt : HOARAU Jean Bernard – 39 Rue De La Cayenne – 97480 SAINT-JOSEPH

Tél : 0262581916 – Gsm : 0692669299 – Email : jb.waro@yahoo.fr

Cce : HOARAU Jean-Bernard – 4B Chemin Ducheman – Grand Coude – 97480 SAINT-JOSEPH

Tél : 0692669299 – Gsm : 0692669299 – Email : jb.waro@yahoo.fr

#### **MOTO CLUB DU TAMPON**

**LMR : L24 – Dépt. : D974 – N° Club : C1160**

Pdt : HOARAU Jacqueline – 23 K Rue Saint Vincent De Paul – 97430 LE TAMPON

Tél : 0692861393 – Email : hoaraujacqueline915@gmail.com

Cce : Siège social – 23 K Rue St Vincent De Paul – Pk12 – 97430 LE TAMPON

Tél : 0262574615 – Email : mct97430@gmail.com

#### **RACER MOTO CLUB**

**LMR : L24 – Dépt. : D974 – N° Club : C2023**

Pdt : BEGUE Olivier Gilbert – 18 Chemin Yapanas – La Bretagne – 97490 SAINT-DENIS

Tél : 0262527032 – Gsm : 0692216165 – Email : begue377@msn.com

Cce : Siège social – 166 Route Gabriel Mace – La Bretagne – 97490 SAINT-DENIS

Tél : 0692216165 – Email : g.galle974@gmail.com

#### **A.P.S.C. MAGMA**

**LMR : L24 – Dépt. : D974 – N° Club : C2107**

Pdt : RAVILY Beatrix – 13 Chemin Chevalier – 97435 SAINT-PAUL

Tél : 0262228903 – Gsm : 0692672167 – Email : beatrixravily@yahoo.fr

Cce : Siège social – 13 Chemin Chevalier – C-O Mme Ravily Beatrix – 97435 SAINT-PAUL

Tél : 0262672167 – Email : magmaravily@yahoo.fr

#### **MOTO CLUB TRACER**

**LMR : L24 – Dépt. : D974 – N° Club : C2375**

Pdt et Cce : LASSAUX Olivier – Lot Paul Et Virginie Cd 41 – 9 Rue Calou Pile – 97419 LA POSSESSION

Tél : 0262921722 – Gsm : 0692866363 – Email : ok.lassaux@gmail.com

#### **MOTOCROSS 421**

**LMR : L24 – Dépt. : D974 – N° Club : C2544**

Pdt et Cce : DORSEUIL Pascal – 30 Rue Hubert De Lisele – La Riviere – 97421 SAINT-LOUIS

Tél : 0262394675 – Gsm : 0692874772 – Email : dorssuspensions@gmail.com

#### **TEAM 974 DEUX ZERO**

**LMR : L24 – Dépt. : D974 – N° Club : C2866**

Pdt : PAYET Patrice – 20 Rue De Leglise – 57685 AUGNY Gsm : 0692867891 – Email : patricepayet.lrm@gmail.com

Cce : Siège social – Voie 20 Rue De L'eglise – 20, Rue De L'eglise – 57685 AUGNY Email : team97420@gmail.com

#### **MX BRAS-PANON**

**LMR : L24 – Dépt. : D974 – N° Club : C3029**

Pdt et Cce : RAZEBASSIA Jeremy – 3 Allée Des Pinpins – Riviere Des Roches – 97412 BRAS- PANON

Tél : 0262203370 – Gsm : 0692154793 – Email : direction@tmr.re

#### **TEAM PODIUM SECTION MOTO**

**LMR : L24 – Dépt. : D974 – N° Club : C3046**

Pdt : LEPINAY Claude – 29 Rue Des Goyaves – Apt 23 – 97490 SAINT-DENIS

Tél : 0262291312 – Gsm : 0692716006 – Email : claude.lepinay2@gmail.com

Cce : Siège social – 29 Rue Des Goyaves – Appart 23 – 97490 SAINT-DENIS

Tél : 0692716006 – Email : claude.lepinay2@gmail.com

#### **TEAM BAILLIF 2 REUNION**

**LMR : L24 – Dépt. : D974 – N° Club : C3068**

Pdt et Cce : BAILLIF Pierre – 18 Rue Charles Baudelaire – Zac Saint Laurent – 97419 LA POSSESSION

Tél : 0262449536 – Gsm : 0692851965 – Email : pierre.baillif@b2a.re

**MOTO CLUB ONIA****LMR : L24 – Dépt. : D974 – N° Club : C3601**

Pdt : ONIA Ikhliss – 35 Bis C Chemin Lory Lebreton – 97490 SAINT-DENIS  
Tél : 0693937764 – Gsm : 0693937764 – Email : onia974@hotmail.com  
Cce : Siège social – 35 Bis Chemin Lory Lebreton – 97490 SAINT-DENIS  
Tél : 0693937764 – Gsm : 0693937764 – Email : onia974@hotmail.com

**CLUB TEAM MOTO SHOP****LMR : L24 – Dépt. : D974 – N° Club : C3789**

Pdt : HOAREAU Cedric – 57Bis Chemin Des Thuyas – A La Bretagne – 97490 SAINT-DENIS  
Tél : 0692949359 – Gsm : 0692794363 – Email : Cedaurelie974@gmail.com  
Cce : Siège social – 163 Rue Des Deux Canons Ste Clotilde – 97490 SAINT-DENIS  
Tél : 0692949359 – Gsm : 0692949359 – Email : motosshop.direction@gmail.com

**MAKES RIDE****LMR : L24 – Dépt. : D974 – N° Club : C3791**

Pdt : LAURET Guillaume – 66 Chemin Du Puits – 97427 L'ETANG-SALE  
Tél : 0262343958 – Gsm : 0692439490 – Email : lauret.guillaume1990@gmail.com  
Cce : Siège social – 66 Chemin Du Puits – Zac Du College – 97427 L'ETANG-SALE  
Tél : 0692439490 – Gsm : 0692439490 – Email : makesride@gmail.com

# **LIGUE DE NOUVELLE CALÉDONIE**

**Code FFM Numéro 27****Décalage horaire avec la France métropolitaine :****+ 9 heures France/NC (heure d'été) - + 10 heures France/NC (heure d'hiver)****Siège Social : Maison du Sport, Quartier Latin, 24 rue Paul Duquesne 98800 NOUMEA**

**Correspondance :** - Maison du Sport, Quartier Latin, 24 rue Paul Duquesne 98800 NOUMEA  
Email : liguemotonc.secretariat@gmail.com

**Président :** LEYRAUD Elizabeth - Maison du Sport, 24 rue Paul Duquesne 98800 NOUMEA  
Mobile : 00.687.79.53.80 - Email : liguemotonc.president@gmail.com

**Vice-président :** SAURAY Benoît - Maison du Sport, 24 rue Paul Duquesne 98800 NOUMEA  
Mobile : 00.687.78.39.16 - Email : by.sauray@mls.nc

**Secrétaire :** En attente nomination (titulaire démissionnaire) - Maison du Sport, 24 rue Paul Duquesne 98800 NOUMEA  
Mobile : 00.687.79.53.80 - Email : liguemotonc.secretariat@gmail.com

**Trésorier :** EVEREST Mélissa - maison du Sport, 24 rue Paul Duquesne 98800 NOUMEA  
Mobile : 00.687.89.99.06 - Email melissa.everest@gmail.com

**Délégués aux AG FFM :** LEYRAUD Elizabeth – SAURAY Benoît

**PRESIDENTS OU RESPONSABLES DES COMMISSIONS SPORTIVES :**

**Motocross /Endurance/Supermotard :** En attente nomination - Maison du Sport, 24 rue Paul Duquesne 98800 NOUMEA - Email : liguemotonc.president@gmail.com

**Discipline & Arbitrage :** En attente nomination - Maison du Sport, 24 rue Paul Duquesne 98800 NOUMEA - Email : liguemotonc.president@gmail.com

## **NOUVELLE CALÉDONIE (981)**

**COMITE DEPARTEMENTAL DE NOUVELLE CALEDONIE – D981 – L27****MOTO CLUB PAITA NOUVELLE CALEDONIE****LMR : L27 – Dépt. : D981 – N° Club : C1473**

Pdt : LEYRAUD Olivier – Rue Max Frouin Rue Max Frouin – 375 Rue Des Badamiers Savannah Paita – Bp 9441 98800 NOUMEA  
Tél : +687252345 – Gsm : +687783789 – Email : ol@mls.nc  
Cce : Siège social – Bp 2957 – 98890 PAITA - Tél : 00687783789 – Email : motoclubpaita@gmail.com

**MOTO CROSS CLUB DE BOULOU PARIS****LMR : L27 – Dépt. : D981 – N° Club : C2705**

Pdt : DUVOUX Fabian – Bp 12908 98802 Magenta – Paita Arborea Lot 224 . – 98800 NOUMEA  
Tél : 0687240332 – Gsm : 0687815330 – Email : fduvoux@hotmail.fr  
Cce : Siège social – Bp 12908 98802 Magenta, / Paita, Arborea Lot 224 . – 98800 NOUMEA  
Tél : 00687815330 – Email : fduvoux@hotmail.fr

**MOTOCROSS CLUB DE VOH KONE POUEMBOUT****LMR : L27 – Dépt. : D981 – N° Club : C3604**

Pdt : GIROLD Sebastien – Bp356 – Tamaon – 98825 POUEMBOUT  
Tél : 0687761488 – Email : sgirold@hotmail.fr  
Cce : Siège social – Village De Pouembout – Bp 356 – 98825 POUEMBOUT  
Tél : 761488 – Gsm : 761488 – Email : motocrossclubvbkp@gmail.com



***RÈGLEMENTS  
DES CHAMPIONNATS,  
TROPHÉES  
ET COUPES DE FRANCE***

| <b>Tableau des équipements obligatoires par discipline pour les Championnats de France</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |                                                                                                                                                                                                         |                             |                                                                                                                                    |                                                                                                                                                                                  |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| DISCIPLINE                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | PROTECTION DU CORPS                                                                                                                                                                                     | GANTS                       | PROTECTION                                                                                                                         | CASQUE                                                                                                                                                                           |
| VITESSE                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | Combinaison de cuir 1 pièce                                                                                                                                                                             | Cuir                        | Pectorale et Dorsale : Obligatoire<br>Airbag obligatoire sauf exceptions                                                           | Intégral obligatoire<br>Normes F.I.M ECE 22-05 « P » ou ECE 22-06 « P »                                                                                                          |
| DRAGSTER                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | Combinaison de cuir 1 ou 2 pièces sur zip                                                                                                                                                               | Cuir                        | Dorsale : Obligatoire                                                                                                              | Intégral obligatoire<br>Normes F.I.M ECE 22-05 « P » ou ECE 22-06 « P »                                                                                                          |
| COURSES SUR PISTE                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | Combinaison de cuir ou Kevlar 1 pièce (matériau synthétique autorisé si conforme à la réglementation FIM) pour les 250cc et plus.<br>Pour les moins de 250cc et le Flat-Track, vêtements type motocross | Cuir ou matériau équivalent | Dorsale : Obligatoire                                                                                                              | Intégral obligatoire<br>Normes F.I.M ECE 22-05 « P » ou ECE 22-06 « P »                                                                                                          |
| TRIAL                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | Vêtements en matière résistante qui couvrent les bras                                                                                                                                                   | Matière résistante          | Dorsale pilote et suivre : Obligatoire<br>Pectorale : Recommandée                                                                  | Normes F.I.M ECE 22-05 « J » ou « P » ou ECE 22-06 « J » ou « P »                                                                                                                |
| ENDURO<br>ENDURANCE T.T                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | Vêtements en matière résistante qui couvrent les bras                                                                                                                                                   | Matière résistante          | Pectorale et dorsale : Obligatoires                                                                                                | Intégral obligatoire<br>Normes F.I.M ECE 22-05 « P » ou ECE 22-06 « P ».<br>La norme ECE 22-05 « J » ou ECE 22-06 « J » est autorisé uniquement en motos anciennes et en x-tren. |
| RALLYE ROUTIER                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | Combinaison de cuir 1 ou 2 pièces reliées                                                                                                                                                               | Cuir et homologué           | Dorsale : Obligatoire<br>Protection gonflable autorisée                                                                            | Norme ECE 22-05 ou ECE 22-06                                                                                                                                                     |
| MOTOCROSS                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | Vêtements en matière résistante qui couvrent les bras                                                                                                                                                   | Matière résistante          | Pectorale et dorsale : Obligatoires<br>Protection de genoux, coudes et épaules obligatoire pour les catégories 85cc, 85cc et 125cc | Intégral obligatoire<br>Normes F.I.M ECE 22-05 « P » ou ECE 22-06 « P »<br>La norme ECE 22-05 « J » ou ECE 22-06 « J » est autorisé uniquement en motos anciennes.               |
| SUPERMOTARD                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | Combinaison de cuir 1 pièce                                                                                                                                                                             | Cuir ou matériau équivalent | Dorsale : Obligatoire<br>Protection gonflable autorisée                                                                            | Intégral obligatoire<br>Normes F.I.M ECE 22-05 « P » ou ECE 22-06 « P »                                                                                                          |
| COURSES SUR SABLE                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | Vêtements en matière résistante qui couvrent les bras                                                                                                                                                   | Matière résistante          | Pectorale et dorsale : Obligatoires                                                                                                | Intégral obligatoire<br>Normes F.I.M ECE 22-05 « P » ou ECE 22-06 « P »                                                                                                          |
| <p>Les casques de plus de 5 ans ou hors normes en vigueur ou en mauvais état, peuvent être consignés par le commissaire technique, puis rendus en fin d'épreuves.</p> <p>Les casques possédant les normes FIM suivantes sont autorisés uniquement en circuit fermé : JIS T 8133 2015 (Japon) ou SNELL M 2015 ou 2020 (USA).</p> <p>Le port de boîtes en cuir ou en matériaux synthétiques est obligatoire.</p> <p>Pour les protections ne bénéficiant pas du label FFM :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Pectorale, la norme EN 14021 ou 1621-3 est obligatoire</li> <li>- Dorsale, la norme EN 1621-2 est obligatoire</li> <li>- Gilet intégral (Dorsale et Pectorale intégrées), conforme aux normes précitées ci-dessus.</li> </ul> <p>Les casques possédant la norme ECE 22-05 seront interdits à partir de la saison 2027. Seuls les casques à la norme ECE 22-06 seront autorisés.</p> |                                                                                                                                                                                                         |                             |                                                                                                                                    |                                                                                                                                                                                  |

# RÈGLES GÉNÉRALES D'UN CONTRÔLE TECHNIQUE

(Valables pour toutes disciplines)

## Niveau sonore des machines

Le contrôle du niveau sonore des machines a pour finalité de s'assurer de la conformité de l'ensemble des motocycles participant à une épreuve FFM aux normes édictées par la Fédération en matière environnementale. Ces contrôles pourront être réalisés avant le début de l'épreuve, dans ce cas l'organisateur devra prévoir un temps suffisant pour la réalisation de ceux-ci.

Suivant la discipline sportive, trois méthodes peuvent être utilisées sur les épreuves :

La méthode « 2 Mètres Max » est appliquée dans les disciplines suivantes : Motocross, Enduro, Trial et Courses sur Piste ;

La méthode dite « FIM » est appliquée en Vitesse (hors grands circuits), en Rallye Routier et dans les disciplines « classiques et historiques » hors Vitesse concernées par le contrôle en dynamique ;

La méthode « Dynamique » est appliquée en Vitesse lors des activités motos se déroulant sur les autres circuits que les circuits de karting.

### Erreur maximum tolérée (EMT) sur les mesures.

Avec les méthodes « 2 Mètres Max » et « FIM », compte tenu de la classe des appareils et des incertitudes de mesure, il est admis un écart de + 1 dB/A pour un sonomètre de classe 1 et de + 2 dB/A pour ceux de classe 2, sur la valeur relevée par rapport à la valeur réglementaire exigée au RTS de la discipline sportive.

**La FFM insiste sur le fait que le port d'un casque atténuateur de bruit ou de protections auditives est obligatoire pour les commissaires techniques en charge du contrôle sonore des machines.**

## Contrôle technique avant épreuve

Le contrôle technique avant épreuve est obligatoire.

Il est prévu au règlement particulier de l'épreuve. Le lieu et l'horaire y sont fixés.

Une fiche technique ou le livret technique sera demandé. En plus de ses coordonnées personnelles, le coureur doit y inscrire les caractéristiques de son motocycle : n° du cadre, n° du moteur, cylindrée, alésage et course du moteur.

Le coureur doit présenter un motocycle propre, les anciens marquages de contrôle devant être effacés.

Les couleurs des plaques numéros doivent être mates.

Les contrôles comprennent :

Vérification de la conformité visuelle et des points de sécurité.

Contrôle du niveau sonore suivant les méthodes FIM, « 2m Max » ou « Dynamique » décrites ci-après.

Le coureur doit également présenter son équipement. Le casque sera marqué.

## NOTE POUR L'UTILISATION DES CASQUES EN COMPETITION

**Les normes validées sont à l'exclusion de toutes autres normes :**

**1. Pour les épreuves internationales en circuits fermés :** sont acceptées les normes de la FIM suivantes :

Europe : ECE 22-05 'P' et/ou ECE 22-06 'P'

Japon : JIS T 8133:2015

USA : SNELL M 2015 et/ou SNELL M 2020

Pour les épreuves de vitesse, les casques norme FIM FRHPhe-01 sont autorisés.

**2. Pour les épreuves internationales sur routes ouvertes à la circulation.**

Toutes les homologations F.I.M

**3. Pour les épreuves NATIONALES sur circuits fermés.**

Toutes les homologations FIM

**4. Pour les épreuves NATIONALES sur routes ouvertes à la circulation.**

Seules sont autorisées les normes Européennes ECE 22-05 et/ou ECE 22-06

Le marquage des casques avant les épreuves se fera par un adhésif FFM

Les adhésifs pour le marquage des casques sont gracieusement mis à disposition des CT pour les épreuves des championnats de France et fournis à titre onéreux pour les autres manifestations.

Les normes SNELL/JIS sont des adhésifs collés sur le calotin à l'intérieur du casque.

La norme ECE 22-05 et/ou ECE 22-06 est portée sur une étiquette cousue sur la sangle ou sur la coiffe intérieure.

Le n° d'homologation 05 est suivi d'une lettre :

- P pour les casques INTEGRAUX, dont la protection faciale fait partie intégralement de la coque.

- J pour les JETS (FACE OUVERTE)

**SI UN CASQUE S'AVERE NON CONFORME OU ENDOMMAGE, LE COMMISSAIRE TECHNIQUE LE CONSIGNERA ET LE RENDRA EN FIN D'ÉPREUVE.**

## **Contrôle technique en cours d'épreuve**

Le responsable technique de l'épreuve ou le directeur de course pourront déclencher des contrôles en cours d'épreuve, en particulier du niveau sonore.

## **Contrôle technique à l'issue de l'épreuve**

A la fin de chaque manifestation, les motocycles ayant participé à une compétition pourront être contrôlées :

Contrôle de conformité dont différents relevés métrologiques ;

Contrôle de la puissance à la roue arrière ;

Contrôle du niveau sonore.

Pour les contrôles métrologiques :

3 personnes du team sont autorisées à procéder au démontage (pilote ou mécanicien) ;

Chaque concurrent doit être en capacité de procéder au démontage des pièces demandées lors de ce contrôle.

Le démontage doit avoir commencé au plus tard 30 mn après la notification et être continu dans le temps.

Passé ce délai ou s'il y a interruption dans les opérations de démontage (sans accord du responsable technique), le concurrent sera considéré comme ayant refusé le démontage et sera passible des sanctions prévues par la réglementation en vigueur pour l'épreuve de référence.

Les valeurs relevées seront consignées dans un rapport établi par le responsable technique et présenté au jury.

## **Méthode « 2 mètres max »**

**Champ d'application :** Motocross - Enduro - Courses sur Piste - Courses sur sable - Endurance TT - Cross-country - Trial - Motoball - Flat- Track

### **Equipement et matériel :**

Le matériel de mesure acoustique.

Un support ou trépied sur lequel est fixé le microphone du sonomètre.

Un double mètre ou une pique de 2 mètres et angle de 15 à 20 cm pliée à 45°

Un mètre à ruban et un fil à plomb de 135 centimètres de hauteur.

Des repères de position au sol du trépied ou support du microphone, à placer à droite et à gauche de la machine.

Un cadre de blocage de roue arrière et des fixations au sol (côtes intérieures du rectangle 145x240 mm).

### **Mode Opératoire :**

Le cadre gabarit est fixé au sol ou à défaut un marquage au sol, il représente la référence au sol suivant le motocycle.

L'EMT (l'erreur maximum tolérée) des distances horizontales et verticales du microphone sont de +/- 2 cm.

Le sonomètre doit être calibré par l'opérateur avant le début des vérifications techniques

La machine est présentée au test, le moteur chaud, en fonctionnement au ralenti et débrayé, maintenue en position verticale, la roue arrière dans le cadre au sol ou à défaut sur le marquage, la roue avant dans l'axe de la roue arrière.

Position de l'opérateur, le commissaire technique : devant la machine à droite du guidon, il regarde le microphone, une main sur la poignée des gaz.

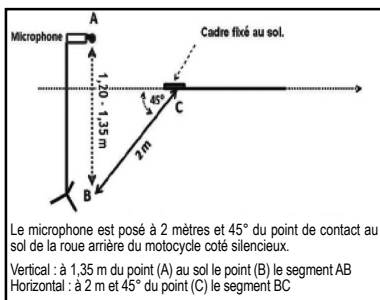
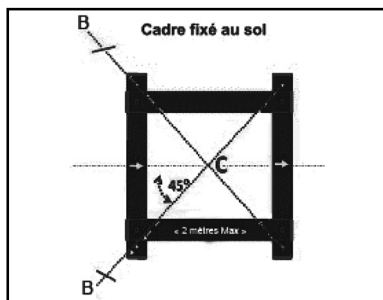
Position du pilote ou son assistant : Assis sur la machine en position normale de conduite ou debout à gauche du guidon.

### **Attention :**

La boîte à vitesses de la machine doit par principe rester au « Point Mort ». Par mesure de sécurité, en cas d'enclenchement inopiné d'une vitesse, le moteur doit être maintenu débrayé.

Dans le cas où le régime moteur maximum atteint au « Point mort » ne correspond pas au régime moteur maximum de la machine, l'opérateur pourra effectuer le contrôle avec une vitesse enclenchée, le moteur devant être maintenu débrayé. Il appartient dans ce cas au pilote de fournir un dispositif stable et sécurisé décollant la roue arrière du sol.

Les machines équipées d'une boîte à vitesse sans point mort, doivent également être placées sur une béquille.





**Action :**

L'opérateur ouvre la commande des gaz aussi rapidement que possible jusqu'à l'ouverture maximum (en 0.3 seconde). Il garde le moteur au maximum de son régime pour au moins une (1) seconde. Enfin, il libère la commande des gaz rapidement.

Pour les moteurs équipés d'un limiteur de tours minute, la commande des gaz sera ouverte en 0.3 seconde et maintenue au moins 1 seconde et/ou jusqu'à ce qu'il y ait un signe audible que le moteur est au limiteur.

Pour les moteurs sans limiteur de régime, la commande des gaz devra être ouverte pour moins de 2 secondes et/ou jusqu'à ce qu'il y ait un signe audible de surrégime du moteur.

Sur l'écran du sonomètre, les valeurs des mesures sont lues et enregistrées directement en décibels dB/A. (sans valeur arrondie)

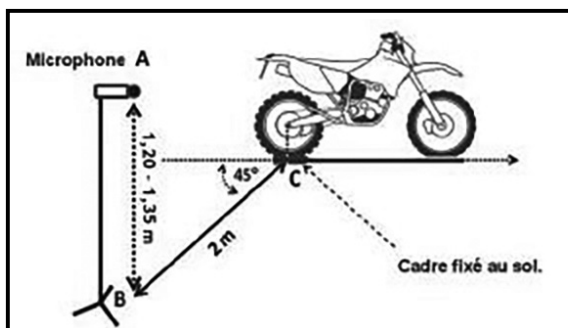
**Positionnement des machines : Motos - Quads - Side-car cross et Trial**

Sauf en cas de vent modéré, les motocycles devraient faire face au sens du vent.

**Moto :**

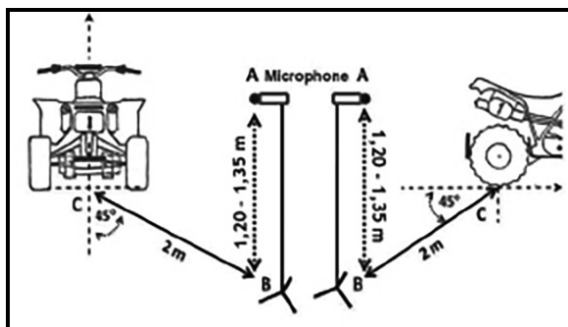
Point de référence, le point de contact au sol de la roue arrière.

Une moto équipée de deux sorties d'échappement, la mesure sera faite du côté de l'entrée d'air, si celle-ci est centrale une mesure sera faite de chaque côté.

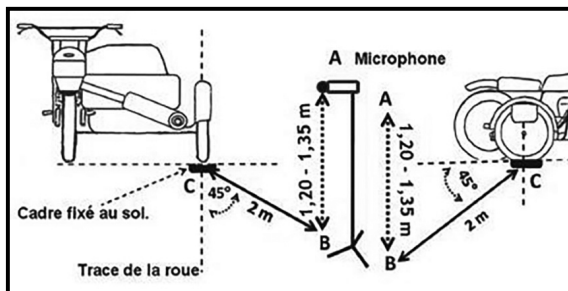
**Quad :**

Point de référence, la projection au sol du point central de l'essieu arrière.

Les quads avec la sortie d'échappement décalée de l'axe médian, la mesure sera faite du côté du silencieux en reculant le microphone du sonomètre de la valeur du décalage par rapport à l'axe de référence.

**Side-car cross :**

Point de référence, le point de contact de la roue latérale au sol.

**Limites réglementaires des mesures à 100 mètres :**

75\* dB/A en Enduro - Cross-Country - Endurance TT - Motoball

78\* dB/A en Motocross - Courses dur sable - Motoball - Flat-Track

80\* dB/A en Course sur piste (Speedway/ Long-Track)

\*Valeur théorique perçue à 100 mètres

**Non-conformité**

Lors du contrôle technique préliminaire de sécurité des machines, une machine non conforme à la limite du niveau sonore de la discipline peut être présentée plusieurs fois par le pilote ou son assistant jusqu'à la fermeture du contrôle technique.

Si la machine n'est pas mise en conformité, le responsable technique refuse le marquage de la machine et le signale par écrit à la Direction de course.

Les silencieux équipés de réducteurs devront en être équipés en permanence (marqués "R" sur le silencieux).

En fin de course, une tolérance supplémentaire d'un dB/A peut être admise selon les disciplines.

Si la machine n'est plus conforme, le responsable technique consigne les valeurs relevées dans un rapport écrit qu'il présente au jury.

**Rappel des valeurs réglementaires de chaque discipline :**

| Discipline                                                                 | Norme 2026                |                                   |                                                              |
|----------------------------------------------------------------------------|---------------------------|-----------------------------------|--------------------------------------------------------------|
|                                                                            | dB/A Limite réglementaire | Mesure avec sonomètre de classe 2 | Mesure avec sonomètre de classe 2 + Tolérance définie course |
| Motocross Endurance TT<br>Cross Country<br>Courses sur Sable<br>Flat-Track | 110                       | 112                               | 113                                                          |
| Enduro Motoball                                                            | 109                       | 111                               | 112                                                          |
| Courses sur Piste<br>(Speedway/ Long-Track)                                | 114                       | 116                               | 117                                                          |
| Trial 2T Trial 4T                                                          | 103<br>105                | 105<br>106                        | 106<br>107                                                   |

| Discipline                                                                 | Norme 2027                |                                   |                                                              |
|----------------------------------------------------------------------------|---------------------------|-----------------------------------|--------------------------------------------------------------|
|                                                                            | dB/A Limite réglementaire | Mesure avec sonomètre de classe 2 | Mesure avec sonomètre de classe 2 + Tolérance définie course |
| Motocross Endurance TT<br>Cross Country<br>Courses sur Sable<br>Flat-Track | 109                       | 111                               | 112                                                          |
| Enduro Motoball                                                            | 109                       | 111                               | 112                                                          |
| Courses sur Piste<br>(Speedway/ Long-Track)                                | 114                       | 116                               | 117                                                          |
| Trial 2T Trial 4T                                                          | 103<br>105                | 105<br>106                        | 106<br>107                                                   |

**Méthode « FIM »**

**Champ d'application :** Vitesse (hors grands circuits) - Rallyes routiers et Véhicules classiques et historiques. Les machines présentées au contrôle de niveau sonore conservent l'ensemble de leur carénage.

**Mode opératoire de la mesure :**

La moto doit rester immobile, en position verticale, tenue par le pilote ou son accompagnateur ou assis en position de conduite.

Deux opérateurs dont un Commissaire Technique sont préposés aux mesures.

L'opérateur 1 est en charge de la mesure du régime moteur et donne le « top mesure » pour la prise du niveau sonore.

L'opérateur 2 réalise le positionnement du sonomètre avec le gabarit et enregistre le niveau sonore au « top mesure ». Il veille à maintenir la distance de 50 cm sous un angle de 45° entre l'extrémité du silencieux et le microphone à l'aide de la jauge.

Le sonomètre doit être positionné au-dessus du sol à une distance comprise entre 20 cm et 1 m. Si cela est impossible, le microphone devra être orienté à 45° vers le haut.

Pour les motos disposant de plusieurs silencieux, la mesure est réalisée avec chaque silencieux. Le niveau

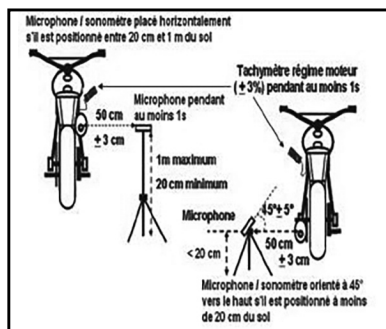
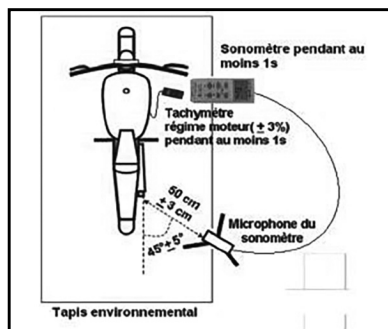
retenu est le plus élevé.

Les machines à embrayage centrifuge doivent être placées sur un support.

La montée en régime se fait lentement jusqu'à la vitesse du régime maxi correspondant au type de moteur, sa cylindrée et nombre de cylindres.

L'utilisation d'un tachymètre pour lire le régime moteur de la machine n'est pas obligatoire si le modèle de sonomètre utilisé est en capacité de le faire.

## Positionnement moto et appareils de mesures



### Vitesse - Conformité des machines :

Du fait de la similitude de la course du piston entre les différentes machines, les régimes moteurs de contrôle sont prédéterminés en fonction, du type de moteur (2T/4T), de la cylindrée et du nombre de cylindres.

Pour être conforme les machines de Vitesse doivent être mesurées aux vitesses suivantes :

| Cylindrée          | 1 Cylindre                                        | 2 Cylindres | 3 Cylindres | 4 Cylindres |
|--------------------|---------------------------------------------------|-------------|-------------|-------------|
| 125cc 2 Temps      | 7.000 RPM                                         |             |             |             |
| 400cc              | A calculer selon la formulee rappelée ci-dessous* |             |             |             |
| 600cc 4 Temps      | 5.000 RPM                                         | 5.500 RPM   | 6.500 RPM   | 7.000 RPM   |
| 750cc              | 5.000 RPM                                         | 5.500 RPM   | 6.000 RPM   | 7.000 RPM   |
| Au-dessus de 750cc | 4.500 RPM                                         | 5.000 RPM   | 5.000 RPM   | 5.500 RPM   |

\* La valeur du régime en fonction du modèle est calculée selon la formule suivante :

$$N = \frac{30\,000 \times V}{C} \quad \text{ou} \quad V = \frac{C \times R}{30\,000}$$

N = Régime moteur (tr/mn) - V = vitesse linéaire du piston de référence (m/s) - C = Course du piston (mm)

## VÉHICULES CLASSIQUES ET HISTORIQUES HORS VITESSE

### Mesures sonores :

Le régime des moteurs retenu selon la vitesse linéaire du piston en m/s.

| Production<br>Année ou période | Vitesse linéaire du<br>piston | Régime moteur en T/mn moyen<br>à 50% du régime maxi - Indicatif |
|--------------------------------|-------------------------------|-----------------------------------------------------------------|
| Jusqu'à 1960                   | 8 m/s minimum                 | 2800 *                                                          |
| 1960 à 1969                    | 9 m/s                         | 3800 *                                                          |
| 1970 à 1980                    | 10 m/s                        | 4800 *                                                          |
| Après 1980                     | 11 m/s                        | 5500 *                                                          |

\* - Valeur indicative - Appliquer la formule :

$$N = \frac{30\,000 \times V}{C}$$

N = Régime moteur (tr/mn).

V = vitesse linéaire du piston de référence (m/s).

C = Course du piston (mm).

Rappel des valeurs réglementaires de chaque discipline :

| Discipline                          | dB/A Limite réglementaire                                                                        | Mesure avec sonomètre de classe 2 | Mesure avec sonomètre de classe 2 + Tolérance de fin course |
|-------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------|-------------------------------------------------------------|
| Vitesse 25 Power                    | 93 dB/A                                                                                          | 95 dB/A                           | 96 dB/A                                                     |
| Rallye routier                      | Valeur figurant sur la carte grise<br>95 dB/A pour les motos ne mentionnant pas une telle valeur |                                   | Valeur figurant sur la carte grise + 1 dB/A                 |
| Véhicules classiques et historiques | Valeurs identiques aux valeurs de référence de la discipline concernée                           |                                   |                                                             |

### Non-conformité

Lors du contrôle technique préliminaire de sécurité des machines, une machine non conforme à la limite du niveau sonore de la discipline peut être présentée plusieurs fois par le pilote ou son assistant jusqu'à la fermeture du contrôle technique.

Si la machine n'est pas mise en conformité, le responsable technique refuse le marquage de la machine et le signale par écrit à la Direction de course.

Les silencieux équipés de réducteurs devront en être équipés en permanence (marqués "R" sur le silencieux).

En fin de course, une tolérance supplémentaire d'un dB/A peut être admise selon les disciplines.

Si la machine n'est plus conforme, le responsable technique consigne les valeurs relevées dans un rapport écrit qu'il présente au jury.

## **Méthode de contrôle en Dynamique, avec moteur EN PLEINE CHARGE**

**Champ d'application :** Vitesse sur tout autre circuit que des circuits de karting

Le système de contrôle dynamique permet une mesure du niveau sonore des machines lors de leur temps de roulage. Le contrôle préalable des machines n'est donc plus requis.

### Sonomètre :

Le sonomètre (Classe 2) doit être calibré avant le début de chaque épreuve. Pour les roulages, il doit être calibré selon les recommandations du fabricant.

La mesure est réalisée en dB/A au pas de temps 125 ms (LAeq 125 ms).

### Mise en place du système de mesure :

La largeur de la piste est virtuellement divisée en 3 zones distinctes de largeur équivalente, selon le schéma ci-dessous :

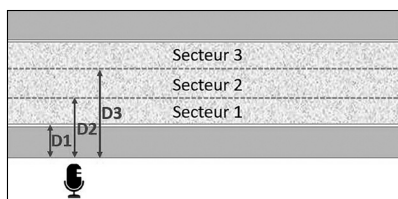


Figure 1 – Division de la piste en secteurs

Le sonomètre est placé à proximité de la piste, sauf exception à un maximum de 15 mètres du secteur de piste le plus éloigné, à un endroit permettant la prise de mesure des machines en pleine charge.

En compétition, il est nécessairement positionné après le dispositif d'identification des motos dans le sens du roulage et à un maximum de 20 mètres de celui-ci. Le système d'identification peut être de nature multiple : boucles de chronométrage, système de détection de passage à l'aide de puces RFID, système optique (caméra) ou manuel...

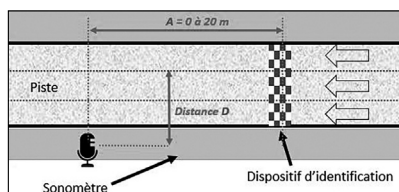


Figure 2 - Installation du sonomètre

Le sonomètre est placé à une hauteur de 2 à 3m.

Toutes les distances mentionnées au présent article peuvent en toute hypothèse être adaptées en fonction de la configuration du circuit. Une telle adaptation doit faire l'objet d'une validation par les services de la Fédération.

Afin de réaliser les contrôles, l'opérateur est situé dans un local permettant une visibilité totale de la piste et de l'endroit de la prise de mesure, par exemple dans la salle de chronométrage. Dans le cas d'un système d'identification automatisé, le logiciel de contrôle est relié au réseau sur lequel sont envoyées les informations des passages des motos.

### Prise de mesures :

Les passages de l'ensemble des pilotes sont mesurés à l'aide du sonomètre placé en bord de piste.

Le sonomètre mesure des valeurs acoustiques LAeq de 125 ms. Le niveau retenu est obtenu en effectuant la recombinaison énergétique du niveau maximum et des niveaux acoustiques adjacents (125 ms avant et après le niveau maximal).

Ces passages sont ensuite attribués aux pilotes à l'aide du dispositif d'identification. Cette attribution tient notamment compte de la vitesse des pilotes.

Les passages espacés d'un intervalle inférieur à 375 ms sont neutralisés afin d'éviter les superpositions.

### Le correctif :

Un correctif est appliqué au niveau mesuré en fonction de la zone de passage retenue et tient compte de l'atténuation géométrique et de l'effet de sol.

En fonction de la distance séparant le sonomètre de la limite la plus proche du secteur de passage de la moto, le calcul du correctif est effectué de la manière suivante :

| Distance D (m) | Correctif (dBA) | Distance D (m) | Correctif (dBA)      |
|----------------|-----------------|----------------|----------------------|
| 4              | 0               | 10             | 6.4                  |
| 4.5            | 1.0             | 10.5           | 6.7                  |
| 5              | 1.8             | 11             | 7.0                  |
| 5.5            | 2.4             | 11.5           | 7.3                  |
| 6              | 3.0             | 12             | 7.6                  |
| 6.5            | 3.5             | 12.5           | 7.9                  |
| 7              | 4.0             | 13             | 8.1                  |
| 7.5            | 4.5             | 13.5           | 8.3                  |
| 8              | 4.9             | 14             | 8.5                  |
| 8.5            | 5.3             | 14.5           | 8.7                  |
| 9              | 5.7             | 15             | 8.9                  |
| 9.5            | 6.1             | + 15           | Correctif spécifique |

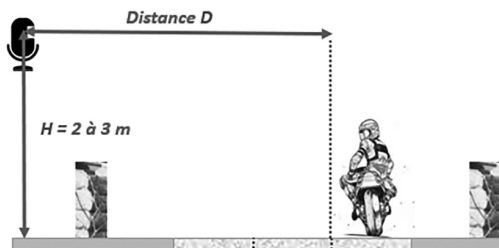


Figure 3 - Estimation de la distance de passage pour calcul du correctif

Parmi les trois secteurs identifiés, l'opérateur identifie le secteur de passage privilégié des motos (potentiellement différent suivant la catégorie) et ainsi la distance D correspondant à ce secteur. Le correctif correspondant à cette distance D est ainsi paramétré par défaut.

En cas de doute de l'opérateur entre deux zones de passage, l'outil doit être paramétré en utilisant la zone la plus proche du sonomètre.

Dans le cas où les motos viendraient à passer dans une zone plus proche ou plus éloignée que celle qui a été paramétrée par défaut, les passages sont corrigés manuellement par l'opérateur qui, après contrôle visuel, peut modifier la zone de passage d'une moto. Le correctif est alors adapté.

La zone de passage habituelle peut être modifiée en cours d'épreuve si une nouvelle zone s'avère plus propice aux contrôles. Si la distance de passage se situe au-delà de 15 m, le correctif devra être spécifiquement adapté.

#### Non-conformité

En compétition, une machine est réputée non conforme si 3 passages au-dessus de **109 dB/A** après application du correctif sont mesurés durant la même session ou course.

En cas non-conformité, l'opérateur consigne les valeurs relevées corrigées dans un rapport écrit qu'il présente au jury.

## REGLES GENERALES POUR LES EPREUVES DE VITESSE

Ces règles viennent en complément du Code Sportif Fédéral.

### PREAMBULE

Les pilotes doivent rouler de manière responsable, sans mettre en danger les autres participants, que ce soit sur la piste ou dans la voie des stands. Toute infraction à cette règle peut être sanctionnée.

POUR RAISON DE SECURITE, la circulation de tous véhicules dans le paddock doit se faire à l'allure d'un piéton au pas. Les deux roues de service (transport de roues, matériel ou personnel, etc.) doivent être identifiés aux machines pour lesquelles ils sont utilisés, ils ne doivent également pas émettre un bruit supérieur à 90 dB/A. La pratique du deux roues, vélo ou mini moto, par des enfants est interdite dans le paddock. Rappelant que le pilote est responsable de ses accompagnateurs, celui-ci peut être sanctionné par le jury de l'épreuve, la sanction prononcée peut aller jusqu'à l'exclusion de la manifestation.

**Les pilotes et leurs accompagnants doivent se conformer aux règlements intérieurs des circuits.**

### ARTICLE 1 – SIGNAUX OFFICIELS

Pendant les essais et la course, différentes indications peuvent être données au moyen de drapeaux ou signaux. Les pilotes doivent y obéir instantanément, sous peine de sanctions.

Tous les drapeaux sont présentés agités. Les drapeaux peuvent être complétés ou remplacés par des panneaux LED, dont les signaux lumineux auront la même signification que les drapeaux.

|                                                             |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
|-------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| National présenté depuis le véhicule de direction de course | Fermeture de la piste aux non-compétiteurs.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| National départ                                             | Signal du départ de la course. Lorsqu'un circuit est équipé de feux de départ, le directeur de course doit impérativement les utiliser. Ce n'est qu'en cas de défaillance des feux ou lors des épreuves d'endurance que ce drapeau peut être utilisé.                                                                                                                                                                                                         |
| Vert                                                        | La piste est libre de tout danger. Ce drapeau doit être présenté lors du premier tour des essais, du tour de reconnaissance, du tour de chauffe et au poste suivant le dernier drapeau jaune.                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| Drapeau rouge ou feu rouge                                  | Arrêt de la course ou des essais. Le pilote doit rejoindre la voie des stands à vitesse réduite. Ce drapeau est à disposition du directeur de course et des chefs de poste et ne peut être présenté que sur ordre du directeur de course.                                                                                                                                                                                                                     |
| Jaune                                                       | Danger <b>aux abords de la piste</b> , les pilotes doivent ralentir. Il est interdit de dépasser sous le drapeau jaune.<br>Lors du tour d'inspection, il doit être présenté par le signaleur à l'endroit où il opérera pendant la course.<br>Il est présenté simultanément avec le panneau SC quand un safety-car emprunte la piste<br>En cas de chute, si pilote ou moto restent sur la piste, présentation au poste concerné du double drapeau jaune agité. |
| Double drapeau jaune                                        | <b>Danger sur la piste, les pilotes doivent ralentir. Il est interdit de dépasser sous le drapeau jaune.</b><br><b>Au poste en amont du double drapeau jaune, un simple drapeau jaune doit être agité.</b>                                                                                                                                                                                                                                                    |
| Jaune avec bandes verticales rouges                         | Surface glissante pour toute autre raison que la pluie (huile, gravier, herbe ou autres débris, <b>tache d'humidité</b> , etc.).<br>En cas de chute, si la machine est tombée sur la piste, même si elle a continué sa course dans le bac à graviers, présentation du drapeau jaune à bandes rouges simultanément avec le drapeau jaune, il sera retiré dès que le chef de poste aura vérifié qu'il n'y a pas de changement d'adhérence dû à la chute.        |

|                                                                              |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
|------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Bleu                                                                         | Signal de dépassement.<br>Agité au poste de commissaire ce drapeau indique à un coureur qu'il est sur le point d'être dépassé. Il doit permettre au(x) coureur(s) qui le rattrape(nt) de le dépasser à la première occasion, et le dépassement à l'intérieur d'un groupe de coureurs dépassés est interdit sous le drapeau bleu.<br>Ce drapeau est un signal d'information, dont la présentation ou la non-présentation n'engage pas la responsabilité des commissaires de piste. Il peut être également présenté simultanément avec le drapeau à damier si le pilote de tête est sur le point de dépasser un pilote <b>retardataire</b> lors de l'arrivée d'une course, il signale au pilote <b>retardataire</b> qu'il a encore un tour à effectuer. |
| Blanc                                                                        | Le drapeau doit être présenté quand un véhicule est au ralenti sur la piste, le dépassement de celui-ci est autorisé.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| Panneau SC                                                                   | Le panneau doit être présenté, complété par un drapeau jaune agité, quand un safety-car emprunte la piste, le dépassement du safety-car est interdit. Le dépassement entre pilotes est interdit.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| Blanc avec une croix de Saint André rouge                                    | Drapeau agité par les commissaires qui doivent en avertir immédiatement le directeur de course, lorsqu'il commence à pleuvoir en un point du circuit. Gouttes de pluie ou pluie affectant la surface de la piste sur cette partie du circuit.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| Noir avec un disque orange accompagné d'un numéro                            | Le coureur doit quitter la piste le plus rapidement possible. Ce drapeau est à disposition du directeur de course et des chefs de poste. Il ne peut être présenté que sur ordre du directeur de course.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| Noir accompagné d'un numéro                                                  | Signal d'arrêt pour le motocycle portant ce numéro. Le pilote doit rentrer aux stands et ne pourra plus repartir.<br>Ce drapeau est à disposition du directeur de course et des chefs de poste. Il ne peut être présenté que sur ordre du directeur de Course.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| A damiers noirs et blancs                                                    | Fin de la course ou des essais.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
| A damiers noirs et blancs présenté depuis le véhicule de direction de course | Ouverture de la piste aux non-compétiteurs.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |

## COURSE DE COTE

En course de côte, outre l'utilisation du drapeau national, du drapeau à damiers, du drapeau jaune à bandes verticales rouges, du drapeau Blanc à Croix de Saint André Rouge et de feux de départ, les commissaires de piste disposent du :

|               |                                                                                                                                                                                                                                           |
|---------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Drapeau rouge | Il est présenté à chaque poste de commissaire et indique que la course ou l'essai est interrompu. Les pilotes doivent s'arrêter immédiatement au poste concerné et en sécurité. Ils ne peuvent pas redescendre de leur propre initiative. |
|---------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

### Article 1.1 – Ages de pratique

Se reporter aux R.T.S. (document téléchargeable sur le Site de la F.F.M.) :

<https://ffm.ffmoto.org/regles-techniques-et-de-securite>

### Article 1.2 - Briefing

Lorsqu'un briefing est prévu, toute absence à celui-ci peut être sanctionnée d'une amende de 75 €.

## ARTICLE 2 – MÉTHODES DE QUALIFICATIONS

Si dans une catégorie, à la date de clôture des engagements, moins de 10 pilotes ou équipages sont engagés, la catégorie peut être supprimée, les pilotes sont informés de cette décision dans les meilleurs délais.

### Article 2.1 – Essais officiels

Pour chaque classe, il est prévu :

- soit une ou plusieurs séances d'essais chronométrés dont la durée est définie par le règlement spécifique de l'épreuve ou par le règlement particulier. Les coureurs peuvent être admis à tout moment sur la piste pendant le temps prévu pour les essais de leur classe, le meilleur temps au tour étant seul retenu pour les qualifications et le placement sur la grille de départ. En cas d'égalité, le deuxième meilleur temps et éventuellement les suivants sont pris en compte pour les coureurs concernés. Il est admis en course et en essais, au maximum le nombre de pilotes figurant sur le document d'homologation du circuit. soit une séance d'essais libres si la qualification se fait par course.



### **Article 2.1.1 – Classe partagée en plusieurs groupes**

Lorsqu'une classe est partagée en plusieurs groupes d'essais, ces groupes doivent être composés par tirage au sort pour les épreuves ne donnant pas lieu à un classement cumulatif. Pour les autres épreuves (coupes, championnat, etc.), les coureurs sont répartis par tirage au sort pour la première épreuve et en fonction du classement provisoire pour les suivantes. Les pilotes non classés sont ensuite répartis par tirage au sort. Ex : si les qualifications sont partagées en trois groupes, le 1<sup>er</sup> du classement provisoire sera dans le 1<sup>er</sup> groupe, le 2<sup>ème</sup> dans le second, le 3<sup>ème</sup> dans le troisième, le 4<sup>ème</sup> dans le premier groupe etc.

Chaque groupe doit être composé du même nombre de coureurs à l'unité près, un coureur est obligé de prendre le départ de la ou des séances d'essais dans le groupe (ou série) qui lui a été attribué. A l'issue des essais qualificatifs, lorsque les pilotes sont répartis en deux séries ou plus, la grille de départ est établie en tenant compte du meilleur temps réalisé par les pilotes sur l'ensemble des séances d'essais chronométrés à condition que l'écart entre les moyennes des cinq meilleurs temps réalisés dans chaque série soit inférieur à 1,7% (pour les circuits dont la longueur est supérieure à 2,5 km) ou à 2,2% (sur les circuits dont la longueur est inférieure ou égale à 2,5 km) de la moyenne des cinq premiers de la série la plus rapide. Dans le cas contraire, la grille de départ est établie en panachant les places dans chacune des séries.

#### **Exemples :**

**A. Deux séries qualificatives,** la différence entre les moyennes des 5 premiers de chaque série est supérieure à 1,7% ou 2,2% tel que défini à l'alinéa précédent, la pole position et la deuxième place de grille sont attribuées respectivement au plus rapide et au moins rapide des premiers de chaque série, les troisième et quatrième places de grille sont attribuées respectivement au plus rapide et au moins rapide des seconds de chaque série, les cinquième et sixième places de grille sont attribuées respectivement au plus rapide et au moins rapide des troisièmes de chaque série, etc.

**B. Trois séries qualificatives,** la différence des moyennes des 5 premiers de la série la moins rapide et des 5 premiers de la série la plus rapide est supérieure à 1,7% ou 2,2% tel que défini précédemment. La pole position, la deuxième et la troisième place de grille sont attribuées respectivement au plus rapide, au deuxième plus rapide et au moins rapide des premiers de chaque série, les quatrième, cinquième et sixième places de grille sont attribuées respectivement au plus rapide, au deuxième plus rapide et au moins rapide des deuxièmes de chaque série, les septième, huitième et neuvième places de grille sont attribuées respectivement au plus rapide, au deuxième plus rapide et au moins rapide des troisièmes de chaque série, etc.

Cependant, si les positions de départ d'un des groupes ne peuvent être attribuées conformément aux critères de qualification (le nombre de coureurs exigés n'ayant pas rempli ces conditions), ces positions sont attribuées aux coureurs des autres groupes.

### **Article 2.1.2 – Pilotes qualifiés**

Le nombre de pilotes admis pour la course est celui indiqué sur le règlement particulier, sous réserve que les pilotes aient effectué dans au moins une série d'une séance qualificative un temps inférieur ou égal à 115 % de la moyenne des trois premiers pour toutes les catégories solos, et à 120 % de la moyenne des trois premiers pour la catégorie Side-Cars.

Le règlement particulier de l'épreuve ou d'une série d'épreuves peut prévoir une exception à la règle qui précède.

Le jury de l'épreuve peut, sur demande du directeur de course, assouplir l'application de cette règle en fonction des circonstances et du palmarès des pilotes concernés.

Le nombre de tours minimum à accomplir lors des essais chronométrés pour pouvoir prendre le départ de la course, est celui indiqué dans le règlement particulier de l'épreuve (à défaut 3 tours).

### **Article 2.1.3 - Forfait**

Si un pilote qualifié à l'issue des essais ne peut prendre le départ de la course, il doit l'annoncer le plus rapidement possible au directeur de course.

Si le forfait est déclaré avant l'homologation de la grille de départ par le Jury, la grille est complétée en remontant d'un rang les pilotes placés derrière le pilote forfait, la grille est complétée par le premier non qualifié, pour autant qu'il satisfasse à l'article 2.1.2 du présent règlement.

Si le forfait est déclaré après l'homologation de la grille de départ par le Jury, la grille n'est pas complétée, la place du pilote forfait reste vacante.

### **Article 2.1.4 – Changement de motocycle ou de passager durant les essais**

Si le règlement de l'épreuve le prévoit, lors des essais, un coureur peut utiliser plusieurs motocycles, pour autant que les machines aient satisfait aux vérifications techniques. Tout changement de machine entre pilotes est autorisé, sous réserve qu'elle ait subi les vérifications techniques et que le Directeur de Course en soit informé.

En Side-Cars, pendant les essais, il est possible, une seule fois, de changer de passager ; ce changement doit être notifié immédiatement au Directeur de Course, qui en informe le service de chronométrage.

Le changement de passager avec un autre équipage n'est possible qu'avec l'accord du conducteur de ce dernier équipage.

Le temps effectué avec le 2<sup>ème</sup> passager est celui valable pour la qualification.

Le coureur de side-car peut effectuer la course, uniquement s'il est qualifié avec le 2<sup>ème</sup> passager et devra prendre le départ avec ce dernier.

Le nombre minimum de tours chronométrés prévus dans le règlement particulier doit être accompli avec le 2<sup>ème</sup> passager.

### **Article 2.2 – Courses qualificatives**

Les qualifications peuvent également se dérouler sous la forme de courses qualificatives, le mode de répartition dans les séries et le nombre de qualifiés par série sont définis par le règlement spécifique de ces épreuves et (ou) par le Règlement Particulier.

### **ARTICLE 3 – PROCÉDURES DE DÉPART**

Seuls les coureurs ayant accompli au moins un tour de reconnaissance sont autorisés à prendre leur position pour le tour de chauffe sur la grille publiée. En aucun cas, ils ne peuvent pousser leur machine directement sur la grille de départ.

Les coureurs qui n'ont pas fait le tour de reconnaissance peuvent partir pour le tour de chauffe depuis la voie des stands. Ils peuvent prendre leur place pour la course sur la grille de départ, mais sont pénalisés par un passage par la voie des stands.

S'ils n'effectuent pas ce passage par la voie des stands (dans les 5 tours), un drapeau noir leur est présenté. Si la Direction de Course ne peut pas présenter le drapeau noir, le pilote est pénalisé d'une minute.

**Un pilote qualifié sur la grille de départ de la course mais prenant le départ depuis la voie des stands ne peut entrer en piste et participer à la course que jusqu'au retour de l'homme de tête sur la ligne de départ à l'issue du premier tour de course, sans préjudice des pénalités encourues.**

Il est interdit de ravitailler ou de changer de réservoir sur la grille.

#### **Article 3.1 – Tour de chauffe**

Il appartient au directeur de course de définir en opportunité le nombre de tours de chauffe.

Dans le cas où une course est déclarée WET, elle peut être réduite de 3 tours, mais 2 tours de chauffe sont obligatoires.

Si un warm up est prévu, tous les pilotes qualifiés ont la possibilité d'y participer (sauf règle spécifique).

#### **Article 3.1bis – Procédure de départ générale vitesse**

|       |                                                                                                                  |
|-------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| H-20' | Pilotes et machines en pré grille                                                                                |
| H-15' | Ouverture de la sortie des stands, panneau 5 mn et klaxon<br>Départ du tour de reconnaissance<br>Mise en grille. |
| H-14' | Panneau 4 mn et klaxon                                                                                           |
| H-13' | Panneau 3 mn et klaxon                                                                                           |
| H-12' | Panneau 2 mn et klaxon                                                                                           |
| H-11' | Panneau 1 mn et klaxon                                                                                           |
| H-10' | Fermeture de la voie des stands                                                                                  |

**Il est possible de raccourcir la procédure comme suit :**

|       |                                                                                                                  |
|-------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| H-15' | Pilotes et machines en pré grille                                                                                |
| H-10' | Ouverture de la sortie des stands, panneau 5 mn et klaxon<br>Départ du tour de reconnaissance<br>Mise en grille. |
| H-9'  | Panneau 4 mn et klaxon                                                                                           |
| H-8'  | Panneau 3 mn et klaxon                                                                                           |
| H-7'  | Panneau 2 mn et klaxon                                                                                           |
| H-6'  | Panneau 1 mn et klaxon                                                                                           |
| H-5'  | Fermeture de la voie des stands et simultanément panneau 5mn sur la grille                                       |

Lorsque les pilotes atteignent la grille après le ou les tours de reconnaissance, ils doivent s'arrêter à l'arrière de la grille où sera présenté un drapeau rouge immobile et couper le moteur. La moto est alors poussée à la vitesse d'un marcheur à pied par un membre de l'équipe jusqu'à sa position sur la grille. Le pilote peut descendre de la moto ou rester sur la moto jusqu'à la position sur la grille.

Lorsque tous les pilotes ont rejoint leur place sur la grille, le directeur de course peut, à ce stade, choisir de déclarer les conditions de course.

Toutes les courses sont définies comme étant mouillées (wet) ou sèches (dry). Si la course est déclarée mouillée (wet), un panneau piste mouillée (wet race) est présenté sur la grille. Si aucun panneau n'est présenté, la course est automatiquement sèche (dry).

Le but de cette classification est d'indiquer aux coureurs les conséquences de conditions climatiques changeantes pendant une course.

### **Courses sèches (dry)**

Une course déclarée sèche (dry) est interrompue par le directeur de course s'il considère que les conditions climatiques la rendent dangereuse.

### **Courses mouillées (wet)**

Une course déclarée mouillée (wet), généralement commencée dans des conditions changeantes ou mouillées, n'est pas arrêtée pour des raisons climatiques et les coureurs qui souhaitent changer de pneus doivent entrer dans les stands et le faire pendant le déroulement des épreuves.

Dans tous les cas où la première course est arrêtée pour des raisons climatiques, le nouveau départ est automatiquement déclaré course mouillée (wet).

Les équipes peuvent procéder à des réglages ou des changements de pneumatiques, l'utilisation des couvertures chauffantes est autorisée (Cf. Art 12 du règlement Général).

Les pilotes qui rencontrent un problème technique lors du tour de reconnaissance peuvent retourner dans le couloir des stands pour faire des réglages ou changer de machine. Dans ce cas les coureurs ainsi que ceux qui n'auraient pas rejoint la grille de départ avant la fermeture de la sortie des stands peuvent prendre le départ du tour de chauffe, lorsque le feu vert de sortie des stands est allumé (après le passage du peloton et avant la voiture de sécurité),

H-5' Avant le départ du tour de chauffe présentation du panneau 5' sur la grille.

H-3' Avant le départ du tour de chauffe présentation du panneau 3' sur la grille.

Evacuation de la piste, pour toutes les personnes non accréditées, sauf deux mécaniciens par machine (3 pour les SBK), une personne qui tient le parapluie et les officiels indispensables.

Tous les réglages ainsi que les changements de roues doivent être terminés lorsque le panneau « 3 minutes » est présenté.

Les groupes électrogènes doivent être immédiatement éteints, les couvertures chauffantes débranchées et les chariots retirés de la grille de départ. Les pilotes doivent mettre le casque.

Il ne peut plus être procédé à un changement de pneumatiques.

Après la présentation de ce panneau, les coureurs qui désirent encore faire des réglages doivent pousser leur machine vers le couloir des stands où ils peuvent continuer à faire des réglages ou changer de machine. Ces coureurs prennent le départ du tour de chauffe depuis le couloir des stands.

Les mécaniciens aident les pilotes à démarrer les motos.

H-1' Avant le départ du tour de chauffe, présentation du panneau 1 minute sur la grille

Les couvertures chauffantes et les béquilles doivent être retirées immédiatement des motos sur la grille. Tout le personnel de l'équipe doit évacuer la grille le plus rapidement possible sauf en cas de problème sur la machine. Tout pilote qui ne peut pas démarrer sa moto doit regagner immédiatement la voie des stands avec son équipe et prendre le départ du tour de chauffe depuis la sortie des stands après le peloton et devant la voiture de sécurité.

Toute équipe (ou pilote), responsable d'un retard dans la procédure de départ, peut être pénalisée.

H -30s Avant le départ du tour de chauffe, présentation du panneau 30 secondes sur la grille.

Tous les coureurs doivent être en position sur la grille avec les moteurs en marche. Aucune autre assistance de la part des mécaniciens n'est autorisée. Tout pilote qui rencontre un problème mécanique ou technique sur sa moto est immédiatement retiré de la grille, sous le contrôle des commissaires de grille. La machine est déplacée vers la voie des stands où les mécaniciens et/ou le pilote peuvent tenter de remédier au problème. Ces pilotes peuvent prendre le départ du tour de chauffe depuis la sortie de la voie des stands.

H-0 Le drapeau vert est agité et les pilotes partent sur les ordres du Directeur de course pour le(s) tour(s) de chauffe.

Dès que le dernier coureur a passé la sortie de la voie des stands, le feu de sortie des stands passe au vert et tout coureur qui attend dans la voie des stands est autorisé à rejoindre le tour de chauffe. 30" plus tard le feu passe au rouge à la sortie du couloir des stands.

Le (ou les) tour(s) de chauffe est (sont) obligatoire(s) pour pouvoir prendre le départ de la course sur la grille. A l'issue du ou des tours de chauffe, si un concurrent se présente sur la grille après la voiture de sécurité, il

doit rentrer dans la voie des stands et peut prendre le départ de la course depuis la sortie des stands, tout comme les pilotes n'ayant pas effectué le tour de chauffe.

Tout coureur qui rencontre un problème lors du tour de chauffe peut retourner dans le couloir des stands pour réparer ou changer de machine (cf. art 4 du règlement général) et prendre le départ depuis la sortie des stands. Si à l'issue du (ou des) tour(s) de chauffe un coureur estime que son choix de pneus est inadapté, il doit rentrer dans la voie des stands pour effectuer le changement et prendre le départ depuis la sortie des stands.

### **Article 3.1.1 – Départ de la course**

Lorsque les pilotes ont accompli leur(s) tour(s) de chauffe, ils se placent sur la grille de départ matérialisée par des panneaux tenus par des juges de lignes.

Lorsque chaque ligne est complète, le juge concerné abaisse son panneau. Si un coureur cale sur la grille ou rencontre d'autres problèmes, il doit rester sur sa machine et lever le bras. Si un tel incident se produit, le juge concerné relève son panneau et agite le drapeau jaune. Le pilote doit se conformer aux directives des officiels et évacuer le plus vite possible la grille de départ si l'ordre lui en est donné.

Il n'est pas permis d'essayer de retarder délibérément le départ, sous peine de sanction qui peut aller jusqu'à l'interdiction de départ de la course concernée.

**H-30"** Lorsque tous les panneaux sont baissés et tous les pilotes prêts, le Commissaire situé devant la première ligne s'écarte. Dès qu'il est en sécurité, le directeur de Course allume les feux rouges de départ qui seront éteints après 3 à 5 secondes pour donner le départ.

En cas de problème, un feu orange clignotant ou un drapeau jaune est actionné et le panneau «départ retardé» est présenté. Un commissaire présente un drapeau rouge au milieu de la piste.

La procédure reprendra à H-30". Si le Directeur de course l'estime nécessaire la procédure reprendra à H-3', le panneau 3' sera présenté sur la grille, la course est réduite d'un tour.

Dès le passage du peloton au niveau de la sortie de la voie des stands les feux de sortie des stands sont mis au vert pour donner le départ aux coureurs qui sont en attente dans le couloir des stands, puis ces feux deviennent bleus clignotant après leur départ.

### **Article 3.2 – Procédure de départ simplifiée**

L'ensemble des pilotes quitte la pré-grille ou le couloir des stands pour le tour de reconnaissance.

Feu rouge en sortie des stands 30" après le passage du dernier du groupe. Les pilotes se présentant après le feu rouge prennent le départ du tour de chauffe depuis la sortie des stands.

Drapeau rouge sur la première ligne, pas d'arrêt moteurs. Mise en grille, les pilotes qui rencontrent un problème technique lors du tour de reconnaissance peuvent retourner dans le couloir des stands pour faire des réglages ou changer de machine, conformément à l'Article 4 du règlement général.

Dans ce cas les coureurs qui rencontrent un problème technique, ainsi que ceux qui n'ont pas rejoint la grille de départ avant la fermeture de la sortie des stands peuvent prendre le départ du tour de chauffe, lorsque le feu vert de sortie des stands est allumé (après le passage du peloton et avant la voiture de sécurité).

Sur présentation du drapeau vert, les pilotes partent sur les ordres du Directeur de course pour le(s) tour(s) de chauffe.

Le (ou les) tour(s) de chauffe est (sont) obligatoire(s) pour pouvoir prendre le départ de la course sur la grille. A l'issue du ou des tours de chauffe, si un concurrent se présente sur la grille après la voiture de sécurité, il doit rentrer dans la voie des stands et peut prendre le départ de la course depuis la sortie des stands, tout comme les pilotes n'ayant pas effectué le tour de chauffe.

Lorsque les pilotes ont accompli leur(s) tour(s) de chauffe, ils se placent sur la grille de départ matérialisée par des panneaux tenus par des juges de lignes.

Lorsque chaque ligne est complète, le juge concerné abaisse son panneau.

Si un coureur cale sur la grille ou rencontre d'autres problèmes, il doit rester sur sa machine et lever le bras. Si un tel incident se produit, le juge concerné relève son panneau.

Il n'est pas permis d'essayer de retarder délibérément le départ.

Lorsque tous les panneaux sont baissés et tous les pilotes prêts, le Commissaire situé devant la première ligne s'écarte. Dès qu'il est en sécurité, le directeur de Course allume les feux rouges de départ qui sont éteints après 3 à 5 secondes pour donner le départ.

En cas de problème, un feu orange clignotant ou un drapeau jaune est actionné et le panneau «départ retardé» est présenté. Un commissaire présente un drapeau rouge au milieu de la piste. Le départ de la course est donné dès que les conditions de sécurité sont rétablies. Si le directeur de course l'estime nécessaire il peut faire effectuer un nouveau tour de chauffe, la course est réduite d'un tour.

Dès que le dernier coureur a passé la sortie de la voie des stands, les feux de sortie des stands sont mis au vert pour donner le départ aux coureurs qui sont dans le couloir des stands, puis ces feux deviennent bleus clignotants après leur départ.

Dans les épreuves où la course fait l'objet d'une déclaration DRY ou WET, si la piste est déclarée wet, aucun changement de pneumatique n'est prévu sur la grille de départ. Si un pilote souhaite changer de pneumatique, il peut le faire dans la voie des stands. La procédure de départ n'est pas retardée.

### Article 3.3 – Procédure de départ réduite

L'ensemble des pilotes quitte la pré-grille ou le couloir des stands pour le tour de chauffe, feu rouge en sortie des stands 30" après le passage du dernier du groupe. Les pilotes se présentant après le feu rouge prennent le départ de la course depuis la sortie des stands.

Drapeau rouge sur la première ligne. Lorsque les pilotes ont accompli leur tour de chauffe, ils se placent sur la grille de départ matérialisée par des panneaux tenus par des juges de lignes.

Pas d'arrêt moteurs.

Les pilotes qui rencontrent un problème technique lors du tour de chauffe peuvent retourner dans le couloir des stands pour faire des réglages ou changer de machine, conformément à l'Article 4 du règlement général. Dans ce cas les coureurs qui rencontrent un problème technique, ainsi que ceux qui n'ont pas rejoint la grille de départ avant la fermeture de la sortie des stands peuvent prendre le départ de la course, lorsque le feu vert de sortie des stands est allumé, (après le passage du peloton et avant la voiture de sécurité).

A l'issue du ou des tours de chauffe, si un concurrent se présente sur la grille après la voiture de sécurité, il doit rentrer dans la voie des stands et peut prendre le départ de la course depuis la sortie des stands, tout comme les pilotes n'ayant pas effectué le tour de chauffe.

Lorsque chaque ligne est complète, le juge concerné abaisse son panneau.

Si un coureur cale sur la grille ou rencontre d'autres problèmes, il doit rester sur sa machine et lever le bras. Si un tel incident se produit, le juge concerné relève son panneau. Il n'est pas permis d'essayer de retarder délibérément le départ.

Lorsque tous les panneaux sont baissés et tous les pilotes prêts, le Commissaire situé devant la première ligne s'écarte. Dès qu'il est en sécurité, le directeur de Course allume les feux rouges de départ qui sont éteints après 3 à 5 secondes pour donner le départ.

En cas de problème, un feu orange clignotant ou un drapeau jaune est actionné et le panneau « départ retardé » est présenté. Un commissaire présente un drapeau rouge au milieu de la piste. Le départ de la course est donné dès que les conditions de sécurité sont rétablies. Si le directeur de course l'estime nécessaire, il peut faire effectuer un tour de chauffe, dans ce cas la course est réduite d'un tour.

Dès que le dernier coureur a passé la sortie de la voie des stands, les feux de sortie des stands sont mis au vert pour donner le départ aux coureurs qui sont dans le couloir des stands, puis ces feux deviennent bleus clignotants après leur départ.

### Article 3.4 – Procédure de départ rapide

La procédure de départ rapide reprend la procédure simplifiée, telle que définie à l'article 3.2 du présent règlement, avec la particularité que la voie des stands est ouverte pendant 60 secondes afin de permettre aux pilotes d'effectuer le tour de reconnaissance. Un seul mécanicien, par pilote, peut se rendre sur la grille à l'emplacement de son coureur (sans outil) lors du tour de reconnaissance pour indiquer à son pilote sa position sur la grille.

Dès que les motos ont rejoint leur emplacement sur la grille de départ, un panneau 30 secondes est présenté à l'avant de la grille. Les mécaniciens doivent alors immédiatement quitter la grille. Les 30 secondes peuvent être réduites à la discrétion de la direction de course lorsque la grille est dégagée et qu'elle est considérée comme sûre.

### Article 3.5 – Départ retardé - Pluie sur la grille

En cas de pluie modifiant les conditions de la piste pendant une procédure de départ de course alors que la piste a été déclarée DRY, le directeur de course peut interrompre la procédure en présentant un panneau « départ retardé » et un panneau « box ».

Les pilotes doivent alors éteindre les moteurs et pousser les motos hors de la grille afin de pouvoir effectuer des changements de pneumatiques dans la voie des stands s'ils le souhaitent.

La procédure pour la reprise de la course sera celle définie à l'article 3.2 ou 3.4 du présent règlement.

## ARTICLE 4 – CHANGEMENT DE MACHINE PENDANT LA COURSE

Le changement de machine (sauf si le règlement de l'épreuve prévoit le contraire) est admis dans le cas d'arrêt d'une course et avant le nouveau départ, pour autant que la nouvelle machine ait satisfait aux vérifications techniques.

Il est également autorisé jusqu'au retour de l'homme de tête sur la ligne de départ après le premier tour de course. Le pilote changeant de machine doit prendre le départ depuis la sortie des stands sous le contrôle d'un Officiel responsable de la sortie des stands.

## **ARTICLE 5 – DÉPART ANTICIPÉ**

Le départ anticipé est défini par le déplacement vers l'avant du motocycle avant l'extinction du feu rouge.

Un coureur ayant effectué un départ anticipé est pénalisé de 10», sauf disposition contraire du règlement de l'épreuve, son team sera averti le plus rapidement possible.

Un coureur ayant effectué un départ volé (gagnant une ligne ou plus) peut être pénalisé d'un passage par la voie des stands.

## **ARTICLE 6 – ARRÊT D'UNE COURSE / NOUVEAU DÉPART / NEUTRALISATION**

S'il est nécessaire d'interrompre une course à cause d'un accident, de mauvaises conditions atmosphériques ou autres, qui rendent dangereux le déroulement de la course, des drapeaux rouges sont présentés à tous les postes de Commissaires, les feux rouges sont allumés le long du circuit, pour indiquer que la course est interrompue.

La décision d'arrêter la course peut être prise uniquement par le Directeur de Course ou par son adjoint.

Lorsque ces signaux sont donnés, les pilotes doivent immédiatement cesser de courir, réduire leur vitesse et retourner lentement vers la voie des stands.

Dans la voie des stands, les couvertures chauffantes ne peuvent être alimentées que par des groupes électrogènes.

Le classement de la course est effectué sur le dernier tour où le leader de la course a franchi la ligne de chronométrage avant la présentation du drapeau rouge de la façon suivante :

a) Pour tous les coureurs ayant franchi la ligne d'arrivée dans le même tour que le leader avant l'apparition du drapeau rouge, un classement est établi pour la fin de ce tour.

b) Pour tous les coureurs qui n'ont pas franchi la ligne d'arrivée dans le même tour que le leader avant l'apparition du drapeau rouge, un classement partiel du tour précédent est établi.

c) Le classement complet est établi en combinant les 2 classements partiels obtenus selon le principe tours/temps.

d) Les pilotes, qui ne rentrent pas par l'entrée de la voie des stands au guidon ou en poussant leur machine dans les 5 mn qui suivent la présentation du drapeau rouge, ne peuvent pas reprendre part à la course et ne sont pas classés.

Les conditions pour redonner le départ de la course sont les suivantes (sauf dispositions particulières du règlement de l'épreuve) :

### **Article 6.1 – Moins de trois tours effectués**

Lorsque le drapeau rouge est présenté avant que le pilote en tête de course ait terminé son troisième tour :

a) Le premier départ est nul et sans valeur. Tous les pilotes admis au premier départ ont la possibilité de prendre à nouveau le départ (sauf dispositions particulières article 6 alinéa d notamment). Les machines peuvent être réparées ou remplacées (conformément à l'article 4 du règlement général), si le règlement de l'épreuve l'autorise.

Le nouveau départ de la course est donné pour la distance totale de la course (le directeur de course peut réduire celle-ci) et les positions originales de départ sont identiques. La place de tout motocycle ne pouvant pas prendre le départ de cette nouvelle course reste vacante. La procédure pour la reprise de la course est la procédure de départ rapide prévue à l'article 3.4 des règles générales.

b) S'il est impossible de redonner le départ de la course, il n'y a pas de points attribués pour le championnat.

### **Article 6.2 – Plus de trois tours et moins des deux tiers de la distance effectués**

Lorsque le drapeau rouge est présenté après que le pilote en tête de la course a terminé son troisième tour :

a) La course est considérée comme étant en plusieurs parties. Le classement de cette première partie est effectué sur le dernier tour où le leader a franchi la ligne de chronométrage avant la présentation du drapeau rouge conformément aux dispositions de l'article 6.

b) La distance de la nouvelle course est celle requise pour achever la distance totale de la course (la direction de course peut réduire cette distance). Le nombre de tours ne peut être inférieur à 5.

c) Les positions de départ se font selon l'ordre des machines à la fin de la première partie, information qui est donnée par le chronométrage.

d) Seuls sont admis au nouveau départ, les pilotes ayant pris le départ de la course ou de la partie de la course qui a été arrêtée (sauf disposition particulière de l'article 6, alinéa d notamment). Les machines peuvent être réparées ou remplacées (conformément à l'Article 4 du règlement général). La procédure pour la reprise de la course est la procédure de départ rapide prévue à l'article 3.4 des règles générales.

e) S'il est impossible de recommencer la course, la moitié des points est attribuée pour le championnat si 50% ou plus de la distance ou du nombre de tours prévus ont été accomplis.

f) Le classement de la course est celui de la dernière partie de la course.

### **Article 6.3 – Plus des deux tiers de la distance effectués**

Lorsque plus des deux tiers de la distance initiale de la course, arrondis au nombre entier de tours inférieurs (ou deux tiers de la durée initiale de la course) ont été effectués, à l'issue du tour retenu pour le classement, par le coureur de tête, la course est considérée comme une course complète. Le classement de la course est effectué sur le dernier tour où le leader de la course a franchi la ligne de chronométrage avant la présentation du drapeau rouge conformément aux dispositions de l'article 6.

La totalité des points est attribuée pour le championnat.

Si la course est interrompue après le drapeau à damiers, la procédure suivante est suivie :

1. Pour tous les coureurs à qui le drapeau à damiers a été présenté avant l'interruption, un classement partiel est établi à la fin du dernier tour de course.
2. Pour tous les coureurs à qui le drapeau à damiers n'a pas été présenté avant l'interruption, un classement partiel est établi à la fin de l'avant dernier tour de course.
3. Le classement complet est établi en combinant les deux classements partiels obtenus ci-dessus selon la procédure tours/temps.

Si deux drapeaux rouges ont déjà été présentés dans la même course, qu'il est nécessaire d'arrêter une nouvelle fois celle-ci, il n'est pas donné de nouveau départ même si les deux tiers de la distance ou de la durée initiale de la course ne sont pas atteints. Le directeur de Course, en accord avec le Jury, peut déroger à cette règle.

### **Article 6.4 – Neutralisation**

Il peut, si le règlement de l'épreuve le prévoit, être décidé la neutralisation de la course afin d'éviter son interruption.

Si le directeur de course décide de neutraliser la course la procédure suivante est appliquée :

Le circuit est déclaré sous safety-car, chaque poste de commissaires présente le panneau SC et un drapeau jaune agité, la sortie des stands est fermée (feu rouge) la course est neutralisée, tous les pilotes doivent ralentir et se mettre en file indienne derrière le safety-car. Le dépassement du safety-car est sanctionné par le Jury de l'épreuve qui peut appliquer une sanction allant jusqu'à la disqualification pour la course de référence.

Dans le cas où le safety-car ne peut s'intercaler entre le premier et des pilotes attardés, il se place devant ceux-ci, qui peuvent se voir signifier un passage par la voie des stands afin de reprendre leur place en fin de peloton.

Tout dépassement entre pilotes est interdit et sanctionné par une minute de pénalité.

Le safety-car placé le plus près de la tête de course entre en piste gyrophares orange allumés, la course est toujours neutralisée et le dépassement toujours interdit les pilotes sont en file indienne.

Lorsque le Directeur de course décide de retirer le safety-car celui-ci éteint ses feux orange afin d'avertir les pilotes que l'opération safety-car va se terminer, les dépassements sont toujours interdits. Le safety-car rentre dans la voie des stands. Le drapeau vert est présenté au niveau de la ligne de départ, à partir du franchissement de cette dernière la course est relancée et les dépassements sont autorisés.

Pendant la procédure safety car, l'entrée dans la voie des stands est autorisée, les interventions mécaniques sont autorisées ainsi que le ravitaillement, le changement de machine est interdit. La reprise de la piste peut se faire selon la procédure suivante :

- Durant l'opération safety-car, 15 secondes après le passage d'un safety-car au niveau de la sortie des stands, le feu vert de celle-ci est allumé pendant 15 secondes.
- A la fin de l'opération safety-car, 15 secondes après le passage du premier pilote, qui se trouvait derrière le safety-car, au niveau de la sortie des stands, le feu vert de celle-ci est allumé pendant 15 secondes, puis passe au feu bleu ou jaune clignotant.

Si une intervention safety-car se déclenchait pendant qu'un pilote effectue un passage par la voie des stands ou un stop and go, il ne peut reprendre la piste que conformément aux conditions décrites ci-dessus.

### **ARTICLE 7 – FIN D'UNE COURSE ET RÉSULTATS**

Lorsque le coureur en tête a accompli le nombre de tours prévus (ou la durée prévue) pour la course, on lui présente le drapeau à damiers à la ligne d'arrivée. Le drapeau à damiers continue à être présenté aux coureurs suivants.

Lorsque le drapeau à damiers est présenté au coureur de tête, aucun autre coureur ne sera autorisé à rejoindre la piste depuis la sortie de la voie des stands.

Dès que le drapeau à damiers est présenté au coureur de tête, le feu rouge à la sortie de la voie des stands est allumé et un commissaire présente un drapeau rouge.

Si un (des) coureur(s) précède(nt) de près, avant la ligne d'arrivée, le coureur de tête lors du dernier tour, le Commissaire du départ/arrivée présente simultanément au(x) coureur(s) de tête, le drapeau à damiers et le drapeau bleu.

Ceci signifie que la course est terminée pour le coureur de tête tandis que le(s) coureur(s) qui précède(nt) de près le coureur de tête doit(vent) terminer le dernier tour et recevoir le drapeau à damiers.

Dans le cas où le signal d'arrivée est donné avant que le motorcycle de tête finisse le nombre de tours prévus, la course est considérée comme terminée la dernière fois que le motorcycle de tête a franchi la ligne d'arrivée avant le signal d'arrivée. Dans le cas où le signal d'arrivée est retardé, la course est alors considérée comme terminée, quand elle aurait dû être terminée.

En cas d'ex-æquo, les coureurs concernés sont classés selon l'ordre du meilleur tour réalisé pendant la course.

Les résultats sont basés sur l'ordre dans lequel les coureurs ont franchi la ligne et le nombre de tours accomplis.

Pour être classé, un coureur doit avoir effectué 75 % de la distance effectuée par le vainqueur de la course et avoir passé la ligne d'arrivée après le passage de celui-ci dans un délai défini par le RP.

## **ARTICLE 8 - RÉCLAMATIONS**

Les réclamations doivent être déposées conformément aux dispositions du Chapitre II, Titre III, Section 1, du code sportif. Le montant de la caution accompagnant une réclamation est de 75 € (300€ pour les Championnats et Coupes de France). Lorsqu'elle entraîne un contrôle de conformité de la machine elle doit préciser quelle partie de celle-ci est incriminée, si elle nécessite un démontage du moteur, elle doit être assortie d'une caution de 150 € pour les moteurs à 2 temps et de 300 € pour les moteurs à 4 temps. Cette somme est remboursée si la machine démontée s'avère non conforme ou versée au pilote contraint au démontage si la conformité est reconnue. Dans le cas où la réclamation entraîne une intervention importante, le réclamant doit rester sur le circuit jusqu'à ce que les contrôles soient terminés. Si le contrôle nécessite des moyens qui ne peuvent être à disposition des commissaires techniques, entraîne une saisie de tout ou partie de la machine, impose des dépenses supplémentaires sortant du cadre normal d'un contrôle in situ, et que la machine incriminée s'avère conforme les frais engendrés seront à la charge du réclamant.

## **ARTICLE 9 – VITESSE DE CIRCULATION DANS LA VOIE DES STANDS**

La vitesse de circulation dans la voie des stands est limitée au maximum à 60 km/h. Cette limitation s'applique tant aux essais (libres et qualificatifs) que durant la course, un radar peut être installé à tout moment. Cette vitesse peut être réduite par le règlement particulier d'une épreuve ou par le règlement du circuit en fonction de la configuration de la voie des stands.

### **Article 9.1 – Durant les essais**

Tout dépassement de cette vitesse est sanctionné d'une amende de 75 €. Toutefois le jury a la possibilité d'augmenter cette peine (jusqu'à la disqualification pour raison de sécurité) pour des dépassements importants de la vitesse limitée.

### **Article 9.2 – Durant la course**

Tout dépassement de la vitesse dans la voie des stands est sanctionné par un passage par la voie des stands.

Toutefois le jury a la possibilité d'augmenter cette peine (jusqu'à la disqualification pour raison de sécurité) pour des dépassements importants de la vitesse limitée.

## **ARTICLE 10 – DÉPASSEMENT SOUS DRAPEAU JAUNE**

Pour tout dépassement sous drapeau jaune durant les essais, le meilleur temps du pilote est retiré et une amende de 75€ lui est infligée. En course, si un pilote ayant dépassé sous drapeau jaune lève la main et reprend immédiatement sa place, aucune pénalité ne lui est appliquée. Dans le cas contraire, une pénalité de trente secondes est appliquée sauf disposition contraire du règlement de l'épreuve. Son team est averti le plus rapidement possible. Toutefois le jury a la possibilité d'augmenter cette sanction.

Pour les courses d'endurance, la sanction pendant la course est un STOP&GO.

## **ARTICLE 11 - TÉLÉMÉTRIE**

Tout système de transmission d'informations ou de communication de la moto vers les stands ou des stands vers la moto ou le pilote (hormis pour le chronométrage) est strictement interdit lorsque la moto est en mouvement.

### **Article 11.1 – Caméra**

Les caméras et/ou supports doivent être assurés par un fil métallique et son installation doit être vérifiée et validée par les commissaires techniques.

Pour toute information complémentaire, se référer à l'article 2.1.24 du Code Sportif National.



**Article 12 – Couvertures chauffantes**

Sauf disposition contraire du règlement, des couvertures chauffantes peuvent être mises en place sur la grille après le tour de formation pour conserver la température des pneus, elles peuvent être branchées à un groupe électrogène de 2400 watts maximum.

Les couvertures chauffantes sont autorisées **dans la voie des stands**.

**ARTICLE 13 – TRANSMISSION DES INFORMATIONS DE LA DIRECTION DE COURSE ET DU JURY**

Les décisions, notifications ou informations de la direction de course ou du jury pendant les activités sur la piste (essais et courses) peuvent être communiquées sur des écrans. De telles communications sur les écrans de chronométrage ou d'autres moyens de communications sont considérées comme des notifications valables.

**ARTICLE 14 – CONTRÔLE MÉDICAL**

Un médecin peut examiner les concurrents avant le départ des épreuves, il doit se tenir à la disposition du directeur de course. A la demande de la direction de course, il peut être demandé un contrôle d'alcoolémie. Un concurrent refusant ces contrôles est exclu de l'épreuve.

La CNV se réserve le droit de demander la suspension de licence d'un pilote gravement accidenté jusqu'à ce que la commission médicale ait dirigé ce pilote vers un médecin référent qui statuera sur la possibilité de reprise de la compétition de ce pilote.

**ARTICLE 15 – CONSTATATION DE FAIT**

Une pénalité de fait est constituée lorsqu'une infraction à la règle sportive est constatée par un officiel de l'épreuve, qu'elle relève exclusivement d'une constatation factuelle sans appréciation de la faute et que la sanction afférente est réglementairement et précisément définie.

**ARTICLE 16 – PASSAGE PAR LA VOIE DES STANDS**

Pendant la course, un coureur sanctionné doit passer par la voie des stands.

Un panneau jaune portant les numéros d'un ou plusieurs coureurs (de couleur noire) est présenté à la ligne d'arrivée.

Si le panneau a été présenté 5 fois au coureur concerné et qu'il ne passe toujours pas par la voie des stands, le drapeau noir lui est alors présenté.

Pendant la procédure le coureur :

- ne peut s'arrêter à son stand.
- peut ensuite reprendre la course.

Le coureur doit respecter la limitation de vitesse (article 9 règles générales) dans la voie des stands. En cas d'infraction de cette limitation de vitesse la procédure de passage par la voie des stands (art 9 règles générales) est appliquée. Dans le cas d'une deuxième infraction à la limitation de vitesse un drapeau noir lui est présenté.

Dans le cas d'une course interrompue avant que la pénalité n'ait été exécutée, et s'il y a une deuxième partie, le coureur pénalisé est tenu de passer par la voie des stands après le départ de la deuxième partie de la course.

Dans le cas où l'organisation n'a pas été en mesure d'effectuer la procédure de passage par la voie des stands avant la fin de la course ou que le coureur concerné ne s'est pas arrêté (dans le cas où le panneau a été présenté à moins de 5 tours de l'arrivée) il se voit infliger une sanction de temps de 1 minute.

**Article 16.1 – Procédure stop and go**

Si un pilote est sous le coup d'une procédure STOP AND GO, la direction de course notifie à son équipe cette sanction. Le pilote se voit alors présenter un panneau jaune avec son N° au niveau de la ligne d'arrivée, il doit alors rentrer dans la voie des stands et doit s'arrêter dans la zone prévue.

Un mécanicien peut se tenir à proximité pour l'aider à démarrer si le moteur a calé, il ne doit pas intervenir dans la procédure.

Lorsque le temps prévu par le règlement est écoulé le responsable de la procédure libère le pilote. Celui-ci doit respecter la limitation de vitesse (art 9 règles générales) dans la voie des stands. En cas d'infraction de cette limitation de vitesse, la procédure de Stop and go (art 9 règles générales) est appliquée. Dans le cas d'une deuxième infraction à la limitation de vitesse, un drapeau noir lui est présenté.

Il ne peut s'arrêter à son stand.

Si le panneau a été présenté 5 fois au coureur concerné et qu'il ne rentre toujours pas par la voie des stands, le drapeau noir lui est alors présenté.

**ARTICLE 17 – PORTÉE DES RÈGLES GÉNÉRALES CNV**

Les règles générales CNV s'appliquent à toutes les spécialités de la discipline CNV, en cas d'absence de texte ou d'imprécision des articles des différents règlements de Championnats, Coupes, Trophées ou hors Championnat.

Dans le cas où aucun texte ne s'applique, le Jury est souverain pour trancher un litige.

### **Article 17.1 - Contestation**

En cas de contestation de l'interprétation des divers règlements, ainsi que des décisions des officiels de l'épreuve, les organes compétents sont le Tribunal de Discipline Régional ou National conformément aux dispositions du code de Discipline et d'Arbitrage.

### **Article 17.2 – Pénalités de faits**

Les sanctions énoncées ci-dessous relèvent de la pénalité de fait.

Pour les épreuves faisant l'objet d'un partenariat reconnu par la FFM (Promosport, coupes de marque, etc.) le non-respect par un pilote des obligations publicitaires découlant de son engagement, est sanctionné d'une amende de 75 €, ou des dispositions prévues dans le règlement de l'épreuve.

Un pilote après une chute qui, sauf cas de force majeure, n'aide pas les commissaires de piste à dégager sa moto sera sanctionné d'une amende de 75 €.

## **ARTICLE 18 – ARTICLE RÉSERVÉ**

### **ARTICLE 19 – SIMULATION DE DÉPART**

Les essais de départ sont autorisés après le drapeau à damiers, uniquement sur la piste et lorsqu'il n'y a pas de danger à le faire.

La zone où ces essais peuvent être effectués est délimitée par des panneaux "essais de départ".

### **ARTICLE 20 – FRANCHISSEMENT DES LIMITES DE LA PISTE**

Le franchissement des limites de la piste est passible de :

- Franchissement pendant les essais : annulation du tour chrono,
- Franchissement pendant la course : 10 secondes de pénalité par franchissement de la track limite. **Pour les courses d'endurance y compris l'endurance 25 Power, la sanction est un STOP&GO.**

Cet article n'est pas applicable pour les épreuves Mini OGP.

### **Article 20.1 – Chicane et raccourci**

Le fait de couper une chicane ou d'emprunter un raccourci sur la piste est passible :

Pendant les essais : 1<sup>er</sup> passage : suppression du meilleur temps.  
A partir du 2<sup>ème</sup> passage : suppression du meilleur temps et 75 euros d'amende.

Pendant la course : Pendant une course de vitesse : pénalité de temps de 10 secondes  
Pendant une course d'endurance : STOP&GO de 30 secondes.

### **ARTICLE 21 – INCOMPATIBILITÉ DE FONCTIONS**

Les fonctions de président du club organisateur sont incompatibles avec les fonctions de directeur de course, de président du jury ou de responsable des contrôles techniques.

### **ARTICLE 22 – INSCRIPTION D'ÉPREUVE**

Toute inscription d'une épreuve relevant des disciplines CNV, y compris Mini OGP et Moto 25 Power, hors Championnat à la date d'une épreuve comptant pour un Championnat de France, des Coupes de France Promosport, d'une Coupe de France ou d'une épreuve de Championnat F.I.M. doit obtenir l'aval de la Commission Nationale de Vitesse. En règle générale, deux épreuves ne pourront se dérouler à la même date si elles puisent dans le même réservoir de commissaires de piste.

### **ARTICLE 23 – RESPONSABILITÉS**

Il est rappelé aux concurrents que leurs matériels sont placés sous leur entière responsabilité durant toute la manifestation. Ils doivent notamment en assurer la surveillance constante et ne pourront en aucun cas invoquer la responsabilité civile du club organisateur en cas de vol ou de dégradation.

Toute détérioration de matériel appartenant soit aux installations du circuit soit à un concurrent est sanctionnée par le jury de l'épreuve. Cette sanction peut aller jusqu'à l'exclusion de la manifestation de l'équipe de son auteur (quel que soit le nombre de pilotes) et de la totalité du Championnat par l'organe disciplinaire compétent.

### **ARTICLE 24 – LAISSEZ PASSER**

Les laissez-passer pilotes ou mécaniciens fournis par les organisateurs ne sont ni vendables, ni cessibles à titre gracieux.

Toute fraude entraîne la confiscation immédiate et définitive des laissez-passer incriminés, sans préjuger des sanctions disciplinaires encourues par le pilote à qui ils ont été délivrés.

### **ARTICLE 25 – TRANSPONDEURS**

Lors de chaque épreuve, les concurrents se verront remettre un transpondeur de chronométrage qui devra être constamment fixé conformément aux prescriptions du service chronométrage de la course. Il doit être

restitué au plus tard une heure après la fin de la course. En cas d'oubli, le pilote doit l'envoyer dans les trois jours à la F.F.M. ou à l'adresse du responsable du chronométrage.

Le transpondeur est sous l'entière responsabilité du concurrent, pendant toute la manifestation et jusqu'à sa restitution, en conséquence, la perte, le vol ou la détérioration du transpondeur est à la charge du concurrent. Le support de transpondeur est obligatoire en cas de fixation sur la machine.

## **REGLES GENERALES POUR LES EPREUVES D'ENDURANCE**

Ces règles viennent en complément des règles générales pour les épreuves de vitesse qui sauf dispositions contraires restent valables pour les épreuves d'endurance.

Obligation d'éclairage validé pour les épreuves d'endurance se déroulant de nuit conformément aux RTS.

### **ARTICLE 26 – RAVITAILLEMENT**

Lors des ravitaillements, le moteur doit être coupé et la machine béquillée, deux intervenants peuvent effectuer le ravitaillement.

Tout le personnel concerné par le ravitaillement, y compris la personne responsable de l'extincteur, doit porter une combinaison de protection contre le feu, doit se protéger les mains et les pieds avec des gants et des chaussures fermées, se protéger les yeux et la tête avec une cagoule ignifugée, un masque ou un casque. Ces consignes sont applicables durant les essais et la course.

La présence d'une personne avec un extincteur (dont le type est défini à l'article 29) est obligatoire.

Les opérations de ravitaillement doivent intervenir après toutes les interventions de maintenance.

Le pilote ne pourra pas rester sur la machine durant les opérations de ravitaillement en carburant.

### **ARTICLE 27 – VITESSE DE CIRCULATION DANS LA VOIE DES STANDS**

L'article 9.1 du règlement général s'applique durant les essais.

Pendant la course un dépassement de la vitesse dans la voie des stands est pénalisé pour la machine d'un Stop and Go de 30".

Toutefois le jury aura la possibilité d'augmenter cette peine (jusqu'à la disqualification pour raison de sécurité) pour des dépassements importants de la vitesse limitée.

### **ARTICLE 28 – VOIE DE DÉCÉLÉRATION, MUR DE CHRONOMÉTRAGE**

L'accès à la voie de décélération et au mur de chronométrage est interdit aux enfants de moins de 16 ans (à l'exception des pilotes eux même engagés sur l'épreuve), même accompagnés d'un adulte.

L'accès au mur de chronométrage est exclusivement réservé aux personnes munies des passes PILOTE, CHEF DE STAND et CHRONOMETREUR. Toutefois, il est toléré, uniquement durant la procédure de départ ainsi que 5 minutes avant l'arrivée, la présence des équipes au complet (dont les membres seront dûment munis de leurs passes) derrière le mur. Chacun reprenant sa place selon les consignes des officiels.

En cas d'utilisation d'une chaise de chronométrage, rien dans sa fixation ne doit dépasser de l'aplomb du mur de protection (pas de serre-joints).

### **ARTICLE 29 – STANDS**

Les stands sont accessibles sous l'entière responsabilité du locataire qui doit s'assurer que toutes les règles de sécurité sont respectées. Dans le cas où celle-ci ne le sont pas ou si un spectateur non autorisé traverse le stand et se rend sur la voie des stands le locataire sera considéré comme responsable et sa caution sera retenue.

Chaque équipe doit posséder dans son stand, à portée de la main, un extincteur.

Celui-ci doit être d'une capacité minimum de 6kg pour les appareils à poudre de type A.B.C. ou polyvalente et de 2kg minimum pour les extincteurs de type CO<sub>2</sub> (neige ou mousse carbonique) efficace sur les feux d'hydrocarbures.

(PAS D'EXTINCTEUR A EAU)

### **INTERDICTION ABSOLUE**

Aux enfants de moins de 14 ans, à l'exception des pilotes eux-mêmes engagés sur l'épreuve, d'accéder à la voie des stands et aux box.

De fumer ou de vapoter dans, derrière et devant les stands.

D'amener un animal même attaché dans les stands.

De stocker de l'essence (seul un derrick ou système de remplissage de 30 litres maximum sera autorisé (2 fois 10 litres pour le Moto 25 Power). Le stock d'essence doit être mis dans le lieu protégé spécialement prévu à cet effet, à l'abri de tout risque d'incendie et proche d'un extincteur.

D'utiliser barbecue, gazinière, matériel électrique produisant un arc électrique (perceuse, compresseur, meuleuse, poste à souder...). Tous ces matériels peuvent être utilisés derrière les stands, loin des stocks d'essence (minimum 5 mètres).

De manipuler du carburant à moins de 3 mètres de couvertures chauffantes branchées. Ces dernières ne peuvent en aucun cas se trouver branchées à moins de 3 mètres du derrick et ce à moins de 50 cm du sol.

De vidanger sur le sol (prévoir un bac plat de 8 litres et en cas de salissure, le stand doit être nettoyé le plus vite possible).

De remonter la voie des stands à contre sens sur la moto, moteur en marche durant les essais et la course. L'usage de tout appareil électrique filaire ou sur batterie est formellement interdit dans la voie des stands.

## **ARTICLE 30 – NEUTRALISATION – SUSPENSION – ARRÊT DE COURSE**

Si le directeur de course décide de neutraliser la course la procédure suivante est appliquée :

Le circuit est déclaré sous safety-car, chaque poste de commissaires présente le panneau SC et un drapeau jaune agité, la sortie des stands est fermée (feu rouge) la course est neutralisée, tous les pilotes doivent ralentir et se mettre en file indienne derrière le safety car. Le dépassement du safety car est sanctionné par le jury de l'épreuve qui peut appliquer une sanction allant jusqu'à la disqualification pour la course de référence.

Tout dépassement entre pilotes est interdit et sanctionné par :

Un stop and go tel que défini à l'article 16.1 des règles générale CNV (qui ne peut s'effectuer qu'une fois l'opération safety car terminée) si cette pénalité n'est pas effectuée avant la fin de course, l'équipage est pénalisé de 1 minute.

Les safety-cars entrent en piste gyrophares orange allumés, la course est toujours neutralisée et le dépassement toujours interdit les pilotes sont en file indienne.

Lorsque les safety-cars sont rappelés par le directeur de course, ils doivent éteindre le gyrophare au premier emplacement "safety-car" rencontré et quitter la piste à l'emplacement suivant.

Les dépassements restent toujours interdits jusqu'au moment où les safety-cars quittent la piste.

Les safety-cars doivent quitter la piste au même moment.

Pendant la procédure safety car, l'entrée dans la voie des stands est autorisée, les interventions mécaniques sont autorisées ainsi que le ravitaillement, le changement de machine est interdit (sauf pour les concurrents de courses à l'américaine). La reprise de la piste peut se faire selon la procédure suivante :

- Durant l'opération safety car, 15 secondes après le passage d'un safety car au niveau de la sortie des stands, le feu vert de celle-ci est allumé pendant 15 secondes.
- A la fin de l'opération safety car, 15 secondes après le passage du premier pilote, qui se trouvait derrière le safety car, au niveau de la sortie des stands, le feu vert de celle-ci est allumé pendant 15 secondes, puis le feu bleu (jaune) clignotant.

Si une intervention safety car se déclenchait pendant qu'un pilote effectue un passage par la voie des stands ou un stop and go, il ne peut reprendre la piste que conformément aux conditions décrites ci-dessus.

## **SUSPENSION D'UNE COURSE**

Après avoir mis le circuit sous safety car, si la direction de course décide de suspendre une course en raison des conditions climatiques ou pour toute autre raison, les drapeaux rouges sont agités à tous les postes.

Les coureurs doivent ralentir et retourner dans la voie des stands afin de rejoindre le parc fermé qui se trouve sur la bande colorée devant leur stand. Le classement qui est pris en compte est le classement au moment où le drapeau rouge a été déployé.

Les résultats sont ceux enregistrés jusqu'au moment où le pilote de tête a effectué un tour complet avant l'interruption de la compétition.

Pendant que la course est suspendue, le chronomètre n'est pas arrêté. Le signal d'arrivée est présenté à l'heure où la course aurait dû se terminer.

Cependant, selon les circonstances, le jury de l'épreuve, en accord avec la direction de course, peut prendre la décision d'arrêter et/ou modifier le temps de course (sans excéder la durée prévue initialement), signifiant ainsi un arrêt de la course. La course est alors considérée comme étant en deux ou plusieurs parties et le classement est effectué en combinant les différentes parties selon le principe tours - temps.

a) si la course interrompue ne repart pas : pour être classée, une équipe doit avoir effectué 75% du nombre de tours effectués par le vainqueur de sa classe.

b) reprise de course après drapeau rouge : voir paragraphe suivant.

## **REPRISE DE COURSE APRES DRAPEAU ROUGE**

### **30.1**

Si un nouveau départ de la course doit être donné, il l'est le plus rapidement possible, si les conditions de la piste le permettent.

La direction de course annonce une nouvelle heure de la procédure de départ.

### **30.2**

Le classement de la course au moment de la présentation du drapeau rouge doit être à la disposition des équipes avant la reprise de la course.

### **30.3**

10 minutes avant l'ouverture de la voie des stands un mécanicien dûment identifié peut faire chauffer le moteur de la machine dans le parc fermé.

8 minutes avant la reprise de la course :

La sortie de la voie des stands est ouverte pour une durée 5 minutes.

Les équipes peuvent retirer les machines du parc fermé et ont le droit de changer les pneumatiques, procéder au ravitaillement et à tous travaux nécessaires et effectuer le tour de reconnaissance.

A la fin de ce tour, mise en épis des machines suivant le classement au moment de la suspension de la course.

Soit le départ est donné de manière identique à un départ normal après un tour de chauffe.

Soit le départ est donné derrière Safety Car.

Dans ce cas le premier Safety Car quitte la ligne de départ suivi par la première moitié des concurrents suivant le classement édité au début de la suspension de la course.

Lorsque celui-ci est arrivé à mi circuit le deuxième Safety Car démarre suivi du reste des concurrents.

La direction de course décide de la fin de l'opération Safety car. Dans ce cas particulier il faut que le premier groupe de coureurs soit celui qui passe sur la ligne de départ/arrivée en premier sans Safety car.

### 30.4

Les conditions pour un nouveau départ d'une course sont les suivantes :

- Toutes les équipes n'ayant pas déclaré abandon peuvent repartir.
- La position sur la grille est celle du classement au moment de la suspension de la course.

## **REGLES GENERALES POUR LES EPREUVES DE COURSE DE COTE**

Ces règles viennent en complément des règles générales pour les épreuves de vitesse qui sauf dispositions contraires restent valables pour les épreuves de course de côte.

### **ARTICLE 31 – PROCÉDURE DE DÉPART**

Un pré parc est situé à proximité du parc pilote. Les pilotes doivent se présenter au pré parc dans l'ordre de leur série suivant les consignes données par la direction de course lors des briefings avant de se rendre en prégrille pour les départs des courses.

Les départs des essais libres, des essais chronométrés et des courses sont donnés au minimum toutes les 20 secondes. Ils peuvent être donnés à l'aide d'un feu numérique.

A la demande d'un pilote, la direction de course peut retarder le départ d'un concurrent jusqu'à 40 secondes lorsqu'il est possible que le pilote précédent soit rattrapé lors de la montée pendant les essais libres et chronométrés.

### **ARTICLE 32 – CONDITIONS DE LA PISTE**

#### **COURSE SECHE (dry)**

Une course déclarée sèche (dry) est interrompue par le Directeur de Course et déclarée mouillée (wet), s'il considère que les conditions climatiques modifient le revêtement de la piste et que les coureurs souhaitent probablement changer de pneus.

Toute la série (les pilotes qui ont passé la ligne d'arrivée ainsi que ceux qui attendaient au départ) regagne le parc pilote pour changer les pneus, le temps imparti pour l'échange des pneus est de 20 min maximum.

Un nouveau départ pour la série arrêtée sera redonné.

#### **COURSES MOUILLES (wet)**

Une course déclarée mouillée (wet), généralement commencée dans des conditions changeantes ou mouillées, n'est pas arrêtée pour des raisons climatiques et les coureurs qui souhaitent changer de pneus doivent le réaliser dans une zone sécurisée et le faire pendant le déroulement des épreuves, sans que cela ne perturbe le déroulement de la dite série.

Dans tous les cas où une montée est arrêtée pour des raisons climatiques, le nouveau départ est automatiquement déclaré course mouillée (wet).

### **ARTICLE 33 – INTERRUPTION D'UN ESSAI OU D'UNE COURSE**

Le drapeau rouge est présenté aux postes de commissaires de piste lorsqu'il y a un incident ou un accident sur la piste. Les commissaires de piste en informent immédiatement la direction de course qui interrompt les départs.

Les pilotes doivent s'arrêter immédiatement au poste concerné et en sécurité. Tous les pilotes situés entre le départ et le point de l'incident ou de l'accident redescendent jusqu'à la zone de départ sous le contrôle de la direction de course. Les pilotes ne peuvent pas redescendre de leur propre initiative.

Les pilotes redescendus après une interruption reprendront leur départ dans le même ordre que défini par leur série. Le pilote auteur de l'interruption d'un essai ou d'une course ne peut pas reprendre la montée en cours (hormis pour un pilote gêné, voir paragraphe dédié).

### **ARTICLE 34 – PILOTES GÊNÉS**

Lorsqu'un pilote est gêné lors de sa montée par un concurrent plus lent, (c'est-à-dire qu'il rattrape le pilote devant lui l'obligeant à ralentir ou à provoquer un dépassement) ou par un obstacle sur la piste (tel qu'un objet, un animal, un spectateur, etc.), le pilote gêné doit prendre l'initiative de s'arrêter.

Le pilote doit s'arrêter au premier poste de commissaire rencontré en poursuivant la montée. Ces commis-

saires présenteront immédiatement un drapeau rouge tout en informant la direction de course. Les commissaires des postes situés entre le pilote gêné et la ligne de départ présenteront également le drapeau rouge. Le pilote doit attendre la direction de course qui le fait redescendre avec les autres pilotes arrêtés aux postes de commissaires précédents. Le pilote gêné peut ensuite prendre un nouveau départ.

Si toutefois le pilote gêné passe la ligne d'arrivée, son temps est validé, il ne peut pas prétendre à prendre un nouveau départ.»

## **RÈGLES GÉNÉRALES POUR LES CONTRÔLES TECHNIQUES DES ÉPREUVES RELEVANT DES CIRCUITS DE VITESSE ET DES COURSES DE CÔTE.**

### **PRÉAMBULE**

Les réclamations sur l'absence de contrôles officiels de bruit et du poids effectués avant la course ne pourront constituer la base d'un appel. Le respect des règlements découle de la responsabilité du coureur et de l'équipe (ou des participants).

### **ARTICLE 1 – GÉNÉRALITÉS**

Le contrôle technique avant l'épreuve est obligatoire.

Le pilote est à tout moment de l'épreuve responsable de sa machine.

La moto doit être présentée propre, et exempte de toutes marques des contrôles techniques antérieures.

Pour les 4 temps, le bas de carénage doit être déposé et présenté séparément au contrôle technique.

Les contrôles préliminaires sont des vérifications de sécurité. La conformité de la machine est sous l'entière responsabilité du pilote.

Les béquilles centrales et latérales doivent être enlevées.

Il est interdit d'employer du titane dans la fabrication du cadre, de la fourche avant, du guidon, des bras oscillants, des axes de bras et axes de roues. Pour les axes de roues, il est également interdit d'utiliser des alliages légers. L'emploi d'écrous et de boulons en alliage de titane est autorisé uniquement si ce sont des pièces d'origine.

Une protection (matière plastique, téflon) des axes de roues est autorisée pour autant qu'elle ne dépasse pas de plus de 22 mm de chaque côté par rapport à l'extrémité de l'axe d'origine.

Tous les carters moteurs contenant de l'huile et pouvant être en contact avec la piste suite à une chute devront être protégés par un second carter en matériau métallique tel qu'alliage d'aluminium, acier inoxydable, acier, titane ou en matériau composite résistant à un fort impact ou à une forte friction tels que les composites de fibre de verre ou de fibre de carbone.

Des plaques et/ou des barres de protection contre les chutes en aluminium ou acier sont également autorisées. Tous ces dispositifs doivent être conçus afin de résister aux chocs, frottements abrasifs et dégâts dus à une chute.

Tous ces couvercles doivent être fixés correctement et de façon sûre par les vis de fixation qui équipent également les couvercles originaux du moteur sur les carters.

Le commissaire technique a le droit d'interdire tout couvercle ainsi que toute plaque ou barre de protection, s'il est évident que celui-ci n'est pas efficace.

Les pneumatiques doivent être montés dans le sens de rotation prévu par le fabricant.

Les commissaires techniques peuvent, à tout moment de la manifestation, effectuer des contrôles sur les motocycles.

### **ARTICLE 2 – COUPE CONTACT ET COUPE CIRCUIT**

Les motocycles solos doivent être équipés d'un interrupteur ou bouton coupe contact de couleur rouge en état de fonctionnement, pouvant être actionné sans lâcher le guidon, se trouvant d'un côté ou l'autre du guidon ou demi-guidon à portée de main, facilement accessible, visible et fonctionnel. Il est recommandé que ce coupe-circuit interrompe le circuit primaire d'allumage.

L'installation sur la moto d'un coupe-circuit interrompant le circuit primaire d'allumage et coupant le moteur lorsque le pilote quitte sa machine (notamment en cas de chute) est recommandée. Ce système peut être commandé soit par un cordon relié au pilote soit par un système sans fil.

### **ARTICLE 3 – PAPILLON DES GAZ**

La poignée de commande d'accélération de la machine doit pouvoir revenir à sa position initiale lorsque le conducteur la lâche.

### **ARTICLE 4 – RÉCUPÉRATEURS**

Les machines doivent être munies de reniflards d'huile, la sortie de ceux-ci doit se faire dans un récupérateur qui doit être facilement accessible et qui doit être vide avant tous départs.

La capacité des récupérateurs devra être :

- de 250ml pour les reniflards de la boîte de vitesse ;
- de 500ml pour le moteur.

Les reniflards d'huile doivent être connectés et se décharger dans la boîte à air.

Les réservoirs d'essence comportant des tubes reniflards doivent aboutir dans un récupérateur d'une capacité minimale de 250ml y compris en cas d'utilisation d'un clapet anti-retour. Le récupérateur doit être dans un matériau approprié.

Les mises à l'air des radiateurs et des carburateurs doivent aboutir dans des flacons (250ml) en matériau approprié.

## **ARTICLE 5 – GARDE-CHAÎNE OUVERT DE LA BOÎTE DE VITESSES**

Une protection du pignon de sortie de boîte est obligatoire.

Un garde chaîne doit être installé de telle manière à empêcher que la jambe ou le pied du pilote ne puisse se coincer entre le brin de la chaîne inférieure et la couronne arrière.

Cette protection devra être en un matériau de type téflon, nylon, matériaux métalliques ou composites ayant les bords arrondis et d'une épaisseur minimale de 5mm. Elle devra être fixée solidement.

## **ARTICLE 6 – SYSTÈME D'ÉCHAPPEMENT**

Les systèmes d'échappement doivent être conformes aux normes de bruit en vigueur.

L'extrémité d'un tuyau d'échappement ou du silencieux d'un motorcycle solo ne doit pas dépasser la tangente verticale du pneu arrière, à l'exception des motos de sport production (échappement de série d'origine homologué et motos anciennes) si elles conservent le système d'échappement homologué d'origine.

Les bords de sortie des silencieux seront arrondis ou protégés.

## **ARTICLE 7 – GUIDONS**

Les extrémités du guidon doivent être bouchées avec un matériau solide ou recouvertes de caoutchouc. Un espace minimum de 30 mm entre le guidon avec ses leviers et le réservoir ou le cadre, est obligatoire lorsque l'angle de braquage est au maximum.

De même, quelle que soit la position du guidon, il doit y avoir un espace d'au moins 20 mm entre le carénage et les extrémités du guidon ou de tout autre système de direction, y compris tous les accessoires qui y sont fixés.

L'amortisseur de direction ne doit pas servir de butée.

La réparation des guidons est interdite.

## **ARTICLE 8 – LEVIERS**

Tous les leviers (embrayage, freins, etc.), doivent se terminer par une sphère ( $\varnothing$  de cette sphère : 16 mm minimum). Cette sphère peut également être aplatie mais, dans tous les cas, les bords doivent être arrondis (épaisseur minimum de cette partie aplatie : 14 mm). Ces extrémités doivent être fixées d'une façon permanente et faire partie intégrante du levier.

### **Article 8.1 – Protection des leviers**

Les motos doivent être équipées d'une protection du levier de frein, afin de protéger le levier de frein au guidon d'un actionnement accidentel en cas de collision avec une autre machine. Ces protections doivent faire l'objet de fabrication en série et être distribuées par un professionnel.

## **ARTICLE 9 – REPOSE-PIEDS**

La longueur minimum des repose-pieds doit être de 65 mm.

Les repose-pieds peuvent être du type rabattable mais, dans ce cas, doivent être équipés d'un dispositif de retour à la position normale automatique, et une protection intégrale d'un rayon sphérique plein de 8 mm au moins doit se trouver à l'extrémité du repose-pied.

Les repose-pieds métalliques fixes doivent comporter à leurs extrémités un embout de type nylon ou téflon, d'un diamètre de 16 mm.

## **ARTICLE 10 – FREINS POUR CIRCUIT ET COURSES DE CÔTE**

La séparation des conduites de frein avant doit se faire au-dessus du té de fourche inférieur, une exception peut être autorisée pour les machines équipées d'origine d'un système de freinage ABS si celui-ci ne peut être techniquement modifié. Les vis de fixation des étriers avant doivent être freinées par un fil métallique de sécurité, sauf pour les épreuves d'endurance nécessitant des changements de roues. Le freinage des vis de l'étrier avec des goupilles peut être interdit s'il n'est pas sécurisé. Le freinage des vis des raccords de freins de type Banjo n'est pas obligatoire. Les motos doivent être équipées d'un frein à commandes indépendantes, pour chacune des deux roues agissant sur les deux roues.

## **ARTICLE 11 – BOUCHONS DE VIDANGE ET CIRCUITS D'HUILE**

Tous les bouchons de vidange, niveau et remplissage, doivent être étanches et bien vissés. Les tuyaux d'alimentation d'huile doivent être correctement et solidement fixés. Les filtres à huile externes doivent être **rendus indesserrables par un fil métallique de sécurité**. Tous les raccords, bouchons, écrous concernant les huiles du moteur, de la boîte de vitesses ou de la transmission doivent être freinés par un fil métallique de sécurité. Les contrôleurs techniques sont seuls juges de l'efficacité du système.

## **ARTICLE 12 – CIRCUIT DE REFROIDISSEMENT**

Le seul liquide de refroidissement autorisé est l'eau pure. Tout additif, quel qu'il soit, est strictement interdit.

## **ARTICLE 13 – CARÉNAGE (POUR MOTOCYCLES 4 T)**

Le carénage inférieur doit être construit pour contenir, en cas d'incident moteur, au moins la moitié de la totalité de l'huile et du liquide de refroidissement du moteur. Aucune ouverture située à moins de 50 mm du bas de carénage n'est autorisée.

Si la moto n'est pas équipée d'origine d'un carénage, un bac de récupération (50 % des liquides) doit équiper le motocycle.

Le remplacement du support avant du carénage (araignée) est autorisé, il doit être de construction solide et ne présenter aucun danger. Les commissaires techniques pourront refuser toute fabrication jugée dangereuse. Dans le cas où le support de carénage fait office de conduit d'alimentation en air de la boîte à air, l'ensemble support-conduit pourra être remplacé à condition de respecter les dimensions et formes d'origine du conduit d'air.

Des roulettes de protection peuvent être installées afin de protéger la partie cycle en cas de chute. Toutefois, elles ne sont pas admises dans un rayon inférieur à 30 cm par rapport à l'axe des repose-pieds et ne doivent pas dépasser de plus de 10 mm du carénage.

Les supports de béquilles devront être réalisés en aluminium, nylon, téflon, ou matière équivalente, auront les dimensions maximums suivantes : Diamètre 30 mm, longueur 40 mm, vis de fixation en retrait.

## **ARTICLE 14 – RÉSERVOIR DE CARBURANT**

Tous les réservoirs de carburant doivent être complètement remplis de produit ignifugé (structure à cellules ouvertes, par exemple : Explosafe®). Les contrôleurs techniques sont seuls juges du niveau de remplissage. Le bouchon de remplissage ne doit pas dépasser du bord supérieur du réservoir (risque d'arrachement), pour les motos anciennes une dérogation pourra être accordée.

Pour l'Endurance, des vannes de remplissage rapide, type Acerbis ou Zénith sont recommandées.

Le réservoir doit être étanche, les réservoirs additionnels sont interdits. Les réservoirs en carbone sont interdits sauf s'ils sont présents d'origine sur la machine.

## **ARTICLE 15 – EQUIPEMENTS**

Les normes de casques suivantes sont autorisées :

Europe : ECE 22-05 / ECE 22-06

Japon : JIS T 8133 : 2015

USA : SNELL M 2015

FIM : FRHPhe – 01 / FRHPhe – 02

**A compter du 1<sup>er</sup> janvier 2027, les casques répondant aux normes ECE 22-05 ne seront plus admis.**

Le port du casque intégral avec visière est obligatoire. Les casques modulables, tout terrain, off road et jet sont interdits. Aucune adjonction d'appendice non homologué n'est autorisée sur ou à l'intérieur des casques (exemple caméra ou écouteurs). Les autocollants, autres que ceux d'origine, sont interdits sur les casques.

Le pilote est responsable de la lisibilité des marques d'homologation de ses équipements (casques, dorsales...), si ces marques sont illisibles les équipements sont refusés par les commissaires techniques.

À tout moment de la manifestation, les commissaires techniques peuvent, s'ils le jugent nécessaire, retirer toutes marques d'approbation FFM sur les casques, et/ou saisir temporairement une pièce de l'équipement qu'ils jugeraient non conforme ou dangereuse. Un rapport est immédiatement adressé au directeur de course pour l'en informer.

Le port d'un airbag est obligatoire pour toutes les compétitions. Pour être accepté sur les épreuves, tout airbag doit :

- figurer sur la liste des airbags auto-certifiés de catégorie 2 publiée par la FIM ;
- ou figurer sur la liste FFM des airbags auto-certifiés disponible à l'adresse <https://pratiquer.ffmoto.org/reglements-vitesse>
- ou respecter la norme EN 1621-4 pour les airbags mécaniques

Ces dispositions ne s'appliquent pas aux seuls cycles d'épreuves de Mini OGP, de 25 Power, Moto 4, Moto 5, OGP, de dragster et de sidecar.

S'agissant des courses de côte, le port de l'airbag est obligatoire pour les épreuves de championnat de France à l'exception des catégories 25 Power, Side-car et Quad. Pour les autres épreuves, l'organisateur est libre d'adopter ou non cette obligation.

Pour les cycles d'épreuves dispensés du port d'un airbag homologué, le port d'une dorsale EN 1621-2 est obligatoire.

Le port d'une pectorale norme EN 1621-3 est obligatoire sauf pour les passagers side car.

Le port de la pectorale pour les pilotes féminines est uniquement recommandé, quel que soit le cycle d'épreuve concerné.



## ARTICLE 16 – PLAQUES NUMÉROS

Les machines doivent être équipées de plaques blanches mates avec des numéros noirs mats. Les plaques doivent être posées devant, au centre du carénage ou de chaque côté, et en bas de carénage. Pour les carénages de couleur claire, il y a une bordure noire d'une largeur minimale de 8 mm tout autour du périmètre du fond blanc.

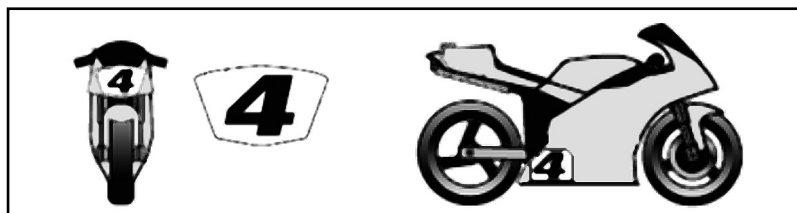
Les dimensions de tous les chiffres appliqués sur l'avant sont :

Hauteur minimale : 140 mm  
Largeur minimale : 80 mm  
Largeur min. des traits : 25 mm  
Hauteur minimale : 120 mm  
Largeur minimale : 60 mm  
Largeur min. des traits : 25 mm

Les dimensions de tous les chiffres appliqués sur le côté sont :

Pour les side-cars, les numéros doivent être visibles quelle que soit la position du passager. Le numéro à l'avant doit être situé au milieu de la carène, en hauteur et en largeur.

Pour les roadsters les numéros arrière doivent figurer sur les deux côtés du dossier de selle.



Les numéros doivent être réalisés dans l'une des polices, ci-dessous :

Futura Heavy

0123456789

Futura Heavy Italic

0123456789

Univers Bold

0123456789

Univers Bold Italic

0123456789

Franklin Gothic

0123456789

Franklin Gothic Italic

0123456789

En cas de litige concernant la lisibilité des numéros, la décision du responsable technique fait foi.

## ARTICLE 17 – PARC FERMÉ, CONTRÔLE DE CONFORMITÉ ET DÉMONTAGE

Lors d'une épreuve, les points qui doivent être contrôlés à l'issue des essais ou de la course, dans les diverses classes, sont définis par le délégué et le responsable techniques. Le directeur de course doit en être averti. S'il n'y a pas de délégué sur l'épreuve, cette décision est prise conjointement entre le directeur de course et le responsable technique.

Le directeur de course peut faire démonter toute machine de son choix à l'arrivée. Il peut également demander le plombage d'une machine à n'importe quel moment de l'épreuve.

Un pilote contraint de démonter ne peut prétendre à une indemnité quelconque (sauf disposition réglementaire particulière).

Tout pilote refusant le démontage, un passage au banc de puissance ou dont la machine présente une non-conformité technique, se verra déclassé de l'épreuve et une sanction complémentaire pourra lui être infligée.

Ces points ne sont toutefois pas les seuls à pouvoir être contrôlés lors de l'épreuve.

### Article 17.1 – Parc fermé

À l'issue de la course, certaines machines peuvent être mises en parc fermé et des contrôles de conformité peuvent avoir lieu. La machine est béquillée dans le parc fermé, la béquille pouvant être apportée par **deux** (et **seulement deux**) mécaniciens de l'équipe, les caméras installées sur la machine doivent être retirées dès l'arrivée, le parc est évacué immédiatement par le pilote et **ses** mécaniciens, qui ne sont autorisés à rentrer dans le parc fermé que par le responsable technique de l'épreuve.

Toute machine devant être mise en parc fermé doit l'être dans l'état où elle se trouve à la fin de la course ou des essais, il est interdit à toute personne non-habituée de pénétrer dans le parc fermé. Il est interdit de faire quelque intervention que ce soit sans autorisation du Directeur de Course ou du responsable du contrôle technique.

Tout pilote devant mettre sa machine en parc fermé (voir les critères spécifiques à chaque type d'épreuve), doit le faire immédiatement à l'issue du tour de décélération, ou sur injonction d'un officiel de l'épreuve. Tout pilote refusant de se présenter en parc fermé se voit appliquer une sanction par le jury pouvant aller jusqu'à l'exclusion.

Les machines doivent rester dans le parc fermé le temps nécessaire aux opérations de contrôle prévues, le responsable technique ou le Directeur de course sont les seuls habilités à autoriser la sortie d'une machine. La machine reste à tout moment sous la seule responsabilité de son pilote.

La direction de course se réserve la possibilité de mettre en parc fermé n'importe quelle machine de son choix.

### **Article 17.2 – Démontage**

Les opérations de démontage, si elles sont demandées, doivent débuter au plus tard 30 minutes après la mise en parc fermé et être continues dans le temps. Si ces conditions ne sont pas respectées, le pilote est convoqué au jury qui peut prononcer une sanction pouvant aller jusqu'au déclassement de l'épreuve pour refus de démontage.

Lors des épreuves, la FFM se réserve toute possibilité quant aux vérifications et démontage d'une machine, notamment la saisie provisoire de pièces (assemblées ou non) pour contrôle ultérieur, ou le plombage de tout ou partie de la machine. La non-disponibilité temporaire pour le pilote de ces pièces ne peut donner lieu à aucune indemnité ou réclamation.

Les concurrents doivent se charger du démontage de leur machine, afin que les Commissaires Techniques puissent en contrôler la conformité. Ils doivent être en possession de l'outillage nécessaire. Si, faute d'avoir les outils adaptés le contrôle ne pouvait être effectué, le moteur ou la machine peut être saisie et, dans ce cas les frais engendrés sont susceptibles d'être imputables au pilote.

Le jury peut également juger cette impossibilité comme un refus de démontage.

Trois personnes maximums peuvent participer au démontage (si le pilote participe, celui-ci fait partie des trois intervenants). Les servantes et caisses peuvent être contrôlées avant l'entrée dans la zone de démontage. La FFM se réserve le droit de prélever des pièces ou des ensembles de pièces pour en effectuer le contrôle ultérieurement. L'équipe concernée est conviée à ce contrôle ultérieur, sans obligation de présence. Ce contrôle peut être effectué chez un professionnel de la métrologie, au siège de la FFM ou encore chez l'importateur de la marque, etc.

Dans le cas où les mesures relevées ou les constatations effectuées lors du contrôle sont contestées, les pièces ou la machine incriminées sont alors marquées et saisies afin d'effectuer une contre-expertise auprès d'un organisme agréé, si la non-conformité est confirmée les frais de contre-expertise sont à la charge du pilote concerné.

Dans tous les cas, le concurrent ne peut prétendre à aucun dédommagement pour l'immobilisation des pièces saisies ou de la machine à laquelle elles appartiennent.

Ces pièces sont remises à la disposition du pilote le plus rapidement possible.

En cas de refus de démontage, de refus de passage au banc ou de non-conformité technique constatée sur une machine plombée/marquée, l'ensemble des points inscrits par le pilote depuis le plombage/marquage de sa machine lui sont retirés.

Tout litige suite à un démontage après la manifestation sera tranché par la CNV., après avis des Commissaires Techniques responsables du contrôle, en cas de contestation de la décision, l'instance compétente est le Tribunal National de Discipline et d'Arbitrage.

### **Article 17.3 – Passage au banc**

La mesure de la puissance d'une machine se fait à la roue arrière et a pour finalité de s'assurer de la conformité du motocycle aux normes édictées par la Fédération dans chacun de ses championnats. Les contrôles de conformité peuvent être réalisés en tout instant de la manifestation.

La connexion au boîtier doit être possible sans outils ni démontage. Pour cela 3 types de montages sont autorisés :

Accès direct à la prise mini-USB du boîtier sans démontage d'éléments.

Accès direct au boîtier via un cordon USB de type identique à celui vendu avec le boîtier (la prise USB doit être accessible sans démontage d'éléments).

Déport de la connectique du boîtier via un cordon mini USB mâle/femelle (la prise mini USB femelle doit être accessible sans démontage d'éléments).

L'accès aux données du boîtier relève de la responsabilité du pilote.

### **Équipement et matériel :**

la puissance des machines est calculée au moyen d'un banc de puissance ;

la puissance est mesurée à la roue arrière, exprimée en cv, corrigée selon la norme SAE ;

le passage au banc reflète la puissance du moteur à un instant T, cette mesure s'entend sans tolérance ;

le banc de puissance est constitué d'un rouleau dont la masse est connue, lequel est entraîné par la roue arrière de la machine. L'acquisition des données de mise en rotation du rouleau permet au logiciel du banc de calculer la puissance de la machine.

### Mode opératoire :

la machine doit être contrôlée dans l'état dans lequel elle se trouve au moment où le passage au banc est notifié au pilote concerné. Aucune intervention n'est donc autorisée, sauf autorisation expresse du responsable technique ;

une mise en chauffe de la machine peut être réalisée par l'opérateur s'il le juge nécessaire ;

3 mesures successives sont effectuées. Si l'une des 3 valeurs relevées est supérieure à la puissance maximale autorisée par le règlement du championnat concerné, la machine est considérée comme non conforme ; l'opérateur peut ordonner l'accès au faisceau électrique comme à la bobine d'allumage ou à l'ECU afin de récupérer les informations nécessaires au bon déroulement de la mesure. **Il peut également contrôler l'ensemble des maps présentes sur l'ECU.**

**Par mesure de sécurité aucune personne, autre que l'opérateur du banc, ne peut assister à la mesure de puissance.**

### Article 18 – Approbation des systèmes électroniques additionnels

Dans le cas où le règlement spécifique de l'épreuve ou du cycle d'épreuves le permet, l'adjonction de dispositifs électroniques additionnels pour régler le mélange de carburant peut être installé. Ce dispositif doit uniquement être intercalé entre la commande d'injecteurs et les injecteurs.

## ARTICLE 19 – CONTRÔLE DU BRUIT

### Article 19.1 – Contrôle en dynamique

Le contrôle en dynamique est effectué avec un moteur en pleine charge. Elle s'applique sur tout autre circuit que des circuits de karting.

En compétition, une machine est réputée non conforme si 3 passages au-dessus de 109 dB/A après application du correctif sont mesurés durant la même session ou course.

En cas de non-conformité, l'opérateur consigne les valeurs relevées corrigées dans un rapport écrit qu'il présente au jury, qui peut appliquer une sanction à l'issue de chaque session.

Se référer à la méthode de contrôle en dynamique des RTS Réglementation Niveau Sonore des Machines pour la mise en place du dispositif.

### Article 19.2 – Méthode FIM

La présence d'un compte tours en état de marche et étalonné, indiquant le régime moteur est obligatoire sur toutes les machines.

La méthode FIM s'applique sur les circuits de karting et les épreuves de course de côte.

Le niveau sonore est de 102 dB/A maximum (93+2 dB/A pour les pistes de karting), à un régime correspondant au tableau ci-dessous conforme aux spécifications de la FIM :

|                            | 1 cylindre                                        | 2 cylindres | 3 cylindres | 4 cylindres |
|----------------------------|---------------------------------------------------|-------------|-------------|-------------|
| <b>125 cc 2 Temps</b>      | 7.000 RPM                                         |             |             |             |
| <b>250 cc 4 Temps</b>      | 5.500 RPM                                         |             |             |             |
| <b>Moto 3</b>              | 5.500 RPM                                         |             |             |             |
| <b>Pré Moto 3</b>          | 5.500 RPM                                         |             |             |             |
| <b>400 cc</b>              | A calculer selon la formule rappelée ci-dessous * |             |             |             |
| <b>600 cc</b>              | 5.000 RPM                                         | 5.500 RPM   | 6.500 RPM   | 7.000 RPM   |
| <b>750 cc</b>              | 5.000 RPM                                         | 5.500 RPM   | 6.000 RPM   | 7.000 RPM   |
| <b>Au-dessus de 750 cc</b> | 4.500 RPM                                         | 5.000 RPM   | 5.000 RPM   | 5.500 RPM   |

Remarque : ces régimes fixes ont pour objet de simplifier les procédures de contrôle sachant que la préconisation FIM est de réaliser les contrôles à des vitesses linéaires du piston de 11 m/s pour les 4 Temps et 13m/s pour les 2 Temps.

\* Valeur indicative selon modèle :  $N = 30\,000 \times \frac{V}{C}$

**N** = Régime Moteur Tr/mn / **V** = Vitesse linéaire du piston de référence / **C** = Course du piston

Les mesures sont effectuées en statique, sonomètre placé à 50 cm de l'extrémité du système d'échappement sous un angle de 45 degrés.

## ARTICLE 20 – CARBURANT

Sauf spécification contraire, toutes les machines doivent être alimentées par du carburant sans plomb dans le sens usuel de cette appellation.

Ce carburant sans plomb doit être conforme aux spécifications suivantes :

| Propriété      | Unités | Min   | Max   |
|----------------|--------|-------|-------|
| RON            |        | 95.0  | 102.0 |
| MON            |        | 85.0  | 90.0  |
| Oxygène        | %m/m   |       | 3.7   |
| Benzene        | % v/v  |       | 1.0   |
| Plomb          | G/l    |       | 0.005 |
| Densité à 15°C | Kg/m3  | 720.0 | 785   |

Le carburant bio éthanol est autorisé.

Air : En tant qu'oxydant, seul de l'air ambiant peut être mélangé au carburant.

## ARTICLE 21 – EXTINCTEUR

Chaque pilote doit posséder **son** extincteur.

Celui-ci doit être d'une capacité minimum de 6 kg pour les appareils à poudre de type A.B.C. ou polyvalente et de 2kg pour les extincteurs de type CO<sup>2</sup> (neige ou mousse carbonique) efficace sur les feux d'hydrocarbures. (PAS D'EXTINCTEUR A EAU)

## ARTICLE 22 – PESÉE DES MACHINES

A n'importe quel moment pendant la manifestation, le poids total de la machine (y compris le réservoir et son contenu) ne doit pas être inférieur au poids minimum, règlementairement défini pour la catégorie, avec une tolérance d'un kilogramme. Pendant l'inspection finale à la fin de chaque course, les machines sélectionnées sont pesées dans les conditions dans lesquelles elles ont terminées la course. La limite de poids est celle du motocycle dans les conditions dans lesquelles il a terminé la course.

## ARTICLE. 23 – FEU ARRIÈRE ROUGE

Toutes les motos, sauf celles participant à une course de côte, doivent avoir un feu rouge fonctionnel monté à l'arrière de la machine. Ce feu doit être allumé dès lors que la piste est déclarée wet.

La direction de l'éclairage arrière doit être parallèle à l'axe de la machine (dans le sens de la marche) et être clairement visible de l'arrière d'au moins 15° à gauche et à droite de l'axe de la machine.

Le feu arrière doit être monté le plus proche possible de l'extrémité arrière de la machine (dosseret de selle). En cas de litige sur la position de montage et/ou de visibilité, la décision du responsable Technique est prépondérante.

Le responsable technique peut refuser tout système d'éclairage non satisfaisant à la sécurité.

Le feu rouge doit être composé de 6 leds d'une puissance de 0,8 à 1,8 watt par led.

L'alimentation doit être continue, ce feu arrière de sécurité ne doit pas être clignotant sur la piste.

Le clignotement est autorisé dans la voie des stands lorsque le limiteur de vitesse est actif.

L'alimentation du feu arrière de sécurité doit être séparée de celle de la moto.

L'interrupteur de commande du feu arrière doit être installé au plus proche du guidon.

## **SPECIFICATIONS COMPLEMENTAIRES POUR LES SIDE-CARS**

A la demande des organisateurs, une nouvelle catégorie est créée **pour 2026** en fusion avec la catégorie Side-cars de la Coupe de France Promosport. Cette catégorie est appelée « Open » correspondant à la catégorie Side-cars « Promo 1 » de la CDF Promosport.

L'ex catégorie « Promo 2 » correspond à la dénomination « F2 » du règlement FSBK.

Les F600 des Coupes de France sont classés en F600 FSBK, et sont éligibles au Championnat FIM Superside s'ils utilisent un moteur Nouvelle Génération de 4cyl., 4T et < à 600cc.

Les règles générales pour les contrôles techniques sont applicables **pour les 3 catégories** ainsi que les articles suivants :

## ARTICLE 1 – RÈGLEMENT ET MOTEURS POUR CATÉGORIE F600

La catégorie F600 est régie par le règlement **FIM** et la liste des moteurs homologués en **Catégorie 600cc et Supersport Nouvelle Génération** Cf. liste des moteurs homologués ainsi que les seules pièces issues de la Liste FIM des pièces homologuées. Veuillez choisir l'onglet **Supersport World (inc NG)** et le moteur concerné dans le tableau, puis dans les onglets du bas de page, les détails du moteur.

## ARTICLE 2- MOTEUR POUR CATÉGORIE F2

Moteurs de motocycles produits en série **avant le 31/12/2007**, uniquement basés sur une homologation

Stocksport. Les modifications suivantes peuvent être apportées :

Le carter et les cylindres d'origine peuvent être modifiés, mais l'alésage et la course doivent rester tels que produits à l'origine par le constructeur.

Le vilebrequin et le volant doivent être d'origine. Le polissage et l'équilibrage sont autorisés. La soudure n'est pas autorisée.

Le poids minimum ne doit pas être inférieur à 95% de la pièce d'origine.

Les bielles peuvent être modifiées ou remplacées. Leur longueur doit rester comme d'origine. Leur matériau doit être de même alliage que celui homologué. Le poids minimum d'une bielle modifiée ou remplacée ne doit pas être inférieur à 95% de la pièce d'origine.

Les pistons, les segments et les axes de pistons peuvent être modifiés ou remplacés, mais l'alésage doit rester tel qu'homologué. Les cotes réparation sont admises.

La culasse d'origine peut être modifiée. La soudure est autorisée en cas de réparations uniquement (cela signifie qu'il n'est pas autorisé d'avoir chaque chambre de combustion « soudée » de la même manière). Le nombre d'entrées et sorties d'air, de soupapes et le diamètre des soupapes doivent rester tels que produits à l'origine par le constructeur.

Les soupapes, les ressorts de soupapes et les coupelles de ressorts de soupapes peuvent être modifiés ou remplacés, mais le matériau des soupapes et des ressorts de soupapes doit rester comme d'origine.

Les carburateurs peuvent être modifiés ou remplacés. Le système d'injection de carburant est libre et peut être remplacé par des carburateurs.

Les arbres à cames peuvent être modifiés ou remplacés.

La méthode de transmission de l'arbre à cames doit rester telle que produite à l'origine par le constructeur.

Les pignons des arbres à cames peuvent être modifiés ou remplacés.

Le système d'allumage et le boîtier de contrôle d'allumage sont libres.

Les rapports de vitesses sont libres. Le nombre maximum de vitesses doit rester tel qu'originellement produit par le constructeur.

Le type d'embrayage doit rester tel que produit à l'origine par le constructeur. Les ressorts et les disques d'embrayage peuvent être modifiés ou remplacés. Les systèmes mécaniques contrôlant le patinage de l'embrayage (anti dribbling) sont autorisés. Aucun support électrique ou électronique n'est autorisé.

L'alternateur peut être ôté.

Le démarreur électrique doit rester en place et fonctionner à tout moment.

L'utilisation de matériaux « exotiques » tels que céramiques, métal-matrix (aluminium, béryllium) n'est pas autorisée.

Le système de lubrification d'huile et l'électronique sont libres.

Les moteurs issus de la liste des moteurs homologués en **Catégorie 600cc et Supersport Nouvelle Génération** Cf. liste des moteurs homologués sont qualifiés ainsi que les seules pièces issues de la Liste FIM des pièces homologuées. Veuillez choisir l'onglet rouge **Supersport National (inc NG)** et au moteur concerné dans le tableau, puis dans les onglets du bas de page.

## ARTICLE 3 – MOTEUR POUR CATÉGORIE OPEN (EX PROMO1)

### 3.1 – Cylindrée

Moteur ancienne génération (avant 1/01/2016) supérieur à 600cc et inférieur à 1000cc.

Les moteurs des années modèle < 31/12/2003, à carburateur d'origine, sont autorisés jusqu'à 1300cc.

## ARTICLE 4 – SPÉCIFICATIONS TOUTES CATÉGORIES

### 4.1 – Guidon - Fourche

Les guidons en aluminium ou alliages soudés sont interdits.

La largeur du guidon doit être de 450mm au minimum, avec un angle de braquage minimum de 20° de chaque côté de l'axe. Les extrémités exposées du guidon doivent être bouchées avec un matériau solide ou recouvertes de caoutchouc.

Des butées rigides, autre que des amortisseurs de direction, doivent être fixées afin d'assurer un espace minimum de 20mm entre le carénage et les extrémités du guidon ou de tout autre système de direction, y compris tous les accessoires qui y sont fixés.

Les fixations d'amortisseur, d'axes de roue et de bras oscillant des fourches type « Earles » doivent être freinées.

### 4.2 – Freins - Commandes hydrauliques

Les side-cars doivent être munis du système de frein suivant : un système principal avec au moins deux circuits indépendants l'un de l'autre. Un des circuits doit agir sur au moins deux des trois roues.

Les vis de fixation des étriers de frein devront être arrêtées par un fil métallique de sécurité.

Seuls les disques de freins en matériau ferreux sont autorisés. Lors des vérifications techniques le contrôleur doit pouvoir accéder facilement au système de frein (maître-cylindre, biellettes de commandes, etc.)

Un frein peut être monté sur la roue du panier. Il doit être couplé avec un frein agissant sur l'une des roues du motocycle.

### Article 4.3 – Système d'échappement

Le niveau sonore doit être conforme à l'article 19 des règles générales pour les contrôles techniques. **Les side-cars doivent être obligatoirement équipées de leur système d'identification sonore (étiquettes**

**ou badge RFID) durant toute l'épreuve, y compris durant les essais libres.**

L'extrémité des tuyaux doit avoir un diamètre constant sur une distance de 30 mm, il ne doit pas dépasser la largeur du side-car, ni l'aplomb arrière du plateau du side-car. Les extrémités des pots d'échappement doivent être disposées de telle façon qu'il soit impossible de s'accrocher avec un autre véhicule. Le montage du silencieux dans l'aile du panier est accepté si l'aile est isolée du feu.

#### **Article 4.4 – Protection**

Si la transmission primaire est exposée, elle doit être munie d'une protection conçue de telle façon qu'en aucun cas le pilote ou le passager n'entre en contact accidentellement avec la chaîne ou les pignons.

Un garde chaîne est exigé si la transmission secondaire n'est pas protégée par le carénage.

Les véhicules doivent être munis d'une protection solide et efficace entre le pilote et le moteur. Cette protection doit empêcher que le corps du pilote ou ses vêtements soient en contact direct avec les flammes qui peuvent s'échapper ou avec d'éventuelles projections de fluides.

Les roues doivent être protégées afin d'en éviter le contact.

La roue du panier doit être totalement recouverte à hauteur de la plate-forme. Un aménagement est possible pour contrôler la pression de la roue.

La roue motrice doit être recouverte à hauteur de la plate-forme du côté panier.

La roue motrice, sur les châssis courts, doit être protégée à l'arrière et à l'opposé du panier jusqu'au niveau de l'axe de roue arrière. Des aménagements sont possibles pour évacuer la chaleur des freins.

Les fixations ainsi que la tenue et rigidité des carénages sont vérifiables lors du contrôle technique et jusqu'en prégrille. La carène châssis long est obligatoirement verrouillée par des fixations ¼ de tour ou goupilles.

La carène châssis courts (introduction verticale ou horizontale) est obligatoirement verrouillée par une goupille à chaque point de fixation accessible.

Le fond plat doit être fixé, s'il est en matériau composite, attention que les trous dans la fibre ne se fragilisent pas.

#### **Article 4.5 – Coupe-circuit- Démarreur**

Il doit être installé un coupe-circuit relié au pilote, actionné au moyen d'un fil non élastique d'une longueur maximale de 1 m.

Le coupe-circuit doit interrompre le circuit primaire d'allumage et les pompes à essence, mais pas le feu rouge s'il est utilisé.

Le démarreur électrique est obligatoire afin que le moteur puisse démarrer sans aide externe.

Un lanceur auxiliaire est admis uniquement en pré grille ou en pit-lane.

Pour jouer son rôle en cas d'urgence, le bouton de mise en marche du démarreur doit préférentiellement être directement accessible sans que les mains du pilote quittent le guidon.

#### **Article 4.6 – Récupérateur**

La capacité minimale d'un bocal récupérateur pour la boîte de vitesses ou le réservoir d'essence ou le radiateur de refroidissement d'eau est de 250cc. Pour les moteurs démunis d'un système de recyclage permanent, le récupérateur de fluides doit avoir une capacité de 1000cc.

Un bac récupérateur étanche, d'au moins 5 litres, doit être fixé sous le moteur. Les dimensions de ce bac doivent être de 100 mm supérieures aux bords extérieurs du carter moteur. Un absorbant ignifugé propre est obligatoire dans le fond du bac. Un déflecteur fixé à l'avant du moteur à l'intérieur du bac, doit avoir une hauteur minimale de 150 mm, et séparer le bloc moteur des tubes d'échappement.

Le passage de chaîne, s'il nécessite de réduire la hauteur du bac ou fond plat, doit être protégé par un système à balais ou à mousse afin de conserver l'étanchéité maximale du bac.

#### **Article 4.7 – Pneus**

Seuls les pneus développés et qualifiés pour le side-car sont autorisés.

Pour une sécurité optimale la profondeur des témoins d'usure d'un pneu pluie, avant la course doit être d'au moins 2,5mm.

#### **Article 4.8 – Feu de pluie**

Le feu rouge doit être fixé à l'arrière du cadre principal entre le pneu arrière et le side (plateau) situé entre 10 et 30 cm du sol. Le feu tourné vers l'arrière avec un angle maximum de 5° par rapport à l'axe vertical, doit être visible quelque-soit le déplacement du passager. Ce feu doit comporter au moins 9 diodes électroluminescentes à éclairage fixe de forte intensité. Il est directement relié à l'alimentation avec interrupteur et, si besoin, fusible spécifique. Il continue d'éclairer si l'on actionne le coupe-circuit.

#### **Article 4.9 – Anneau de remorquage**

La présence obligatoire d'un anneau de remorquage doit permettre le dégagement du side-car d'un bac à graviers. Sa présence est matérialisée sur la carène par un sticker rond de 10 cm et de couleur rouge.

#### **Article 4.10 – Bouchon de vidange et circuit d'huile**

Une lumière rouge au tableau de bord, doit s'allumer obligatoirement en cas de chute de la pression d'huile. Tous les bouchons de vidange, niveau et remplissage doivent être étanche, les tuyaux de circulation d'huile doivent être correctement et solidement fixés.

Les filtres à huile externes doivent être rendus indesserrables par un fil métallique de sécurité.

Tous les raccords, bouchons, écrous concernant les huiles du moteur, de la boîte de vitesses ou de la transmission doivent être freinés par un fil métallique de sécurité.

Les contrôleurs techniques sont seuls juges de l'efficacité du système.

Les manomètres mécaniques sont au tableau de bord et montés sur amortisseur de vibrations (joint torique ou silent bloc adaptés).

Les durites d'huile ont des embouts/raccords sertis, les montages à colliers de type « eau » ou à « oreilles pincées » sont interdits.

## ARTICLE 5 – GARDE AU SOL

La garde au sol des châssis longs mesurée en tous points du châssis avec équipement et fluides ne doit pas être inférieure à 64mm lorsque le guidon est axé.

La garde au sol des châssis courts mesurée en tous points du châssis avec équipement et fluides ne doit pas être inférieure à 62mm lorsque le guidon est axé.

## ARTICLE 6 – NUMÉROS

Les Numéros doivent être collés à l'avant au centre sur le nez de la carène et répétés sur les 2 ailes.

Les F600 ont une plaque à fond blanc et numéro noir

Les F2 ont une plaque à fond noir et numéros blanc.

Les Open ont une plaque à fond rouge et numéro blanc.

Un numéro est attribué à un pilote pour l'année, le n°1 étant réservé au champion de France FSBK de l'année N-1, même s'il n'en fait pas la demande.

# RÈGLEMENT SPORTIF DU CHAMPIONNAT DE FRANCE SUPERBIKE

Ce règlement vient compléter les règles générales sportives et techniques pour les épreuves de vitesse.

## ARTICLE 1 – DÉFINITION & CATÉGORIES

La F.F.M. met en compétition, en 2026 avec ses clubs organisateurs, le Championnat de France Superbike.

Un titre de Champion de France 2026 sera attribué à l'issue de la saison dans chacune des catégories ci-dessous.

Tous les cas non prévus sont tranchés par la Commission nationale de vitesse (CNV) qui reste souveraine quant à l'engagement des pilotes qu'elle estime correspondre ou ne pas correspondre à l'esprit de cette disposition.

| Catégorie                                | Machines admises                                                                                                                                                                                                                                   | Age*                          |
|------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------|
| Moto 5 (M5)                              | Châssis homologués FFM :<br>MIR, YCF, FULGUR, ERDOĞ et TVX.<br>Moteur 250 Zongshen d'origine, refroidissement à air, CPS 250<br>Roues de 17 pouces.<br>Boîtier CDI d'origine.<br>Maximum 22 cv à la roue arrière.<br>Prix maximum de 7.000€ T.T.C. | De 10 jusqu'à 15 ans**        |
| Pré-Moto 4 (Pré M4)<br>Ex-Moto 4         | Châssis libre de marque MIR, YCF, TVX, BEON, CORSE,<br>HONDA NSF, ERDOĞ, FULGUR.<br>Moteur unique 150 CRF, pièces d'origine uniquement.                                                                                                            | De 10 jusqu'à moins de 15 ans |
| Moto4 Objectif Grand Prix (OGP) By Motul | <b>Modèle unique : Honda NSF250</b>                                                                                                                                                                                                                | De 11 jusqu'à moins de 19 ans |
| Supersport (SSP)                         | <b>Supersport 600 :</b><br><i>Plus de 401 à 640 cc 4 Temps, 4 cylindres maximum</i><br><i>Plus de 401 à 675 cc 4 Temps, 3 cylindres maximum</i><br><i>Plus de 600 à 750 cc 4 Temps, 2 cylindres maximum</i>                                        | A partir de 15 ans            |
|                                          | <u>Cf. liste des machines homologuées</u>                                                                                                                                                                                                          |                               |
|                                          | <b>Supersport Nouvelle Génération (SSP NG) :</b><br><i>Exemple : Ducati Panigale V2, MV Agusta F3 800, Triumph Street Triple 765 RS, Kawasaki 636</i>                                                                                              | A partir de 16 ans            |
|                                          | <u>Cf. liste des machines homologuées</u>                                                                                                                                                                                                          |                               |
| Production 600 (PRD600)                  | Machines admises en Supersport 600, conformes au règlement technique spécifique « Production »                                                                                                                                                     | A partir de 15 ans            |

|                           |                                                                                                                                    |                    |
|---------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|
| Superbike (SBK)           | De 750cc à 1000cc 4 Temps, 3 et 4 cylindres<br>De 800cc à 1200cc 4 Temps, 2 cylindres<br><u>Cf. liste des machines homologuées</u> | A partir de 16 ans |
| Production 1000 (PRD1000) | PROD1000 : Conforme au règlement Production                                                                                        | A partir de 16 ans |

Tous pilote ayant participé à un championnat du Monde dans les catégories 600cc et 1000cc (hors endurance) ne sont pas admis en catégories Production 600 et 1000. La CNV se réserve le droit d'examiner les conditions d'accès à cette catégorie.

Les Champions de France Superbike et Superbike Challenger 2025 ainsi que les pilotes ayant réalisé un podium sur une épreuve du Championnat d'Europe Superstock 1000cc **Vitesse** ou du Championnat du Monde d'Endurance ne peuvent pas participer à la catégorie **Production 1000**. Le vainqueur du Supersport 600 Challenger 2025 ne peut pas se réinscrire en **Production 600** ou dans une catégorie inférieure.

| Side Car                                                  |                                                |                                                                                                                                                                                                                                                  |
|-----------------------------------------------------------|------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>F600</b><br>Châssis long                               | A partir de 16 ans et 15 ans pour le passager* | Moteur 600cc 4 cylindres 4T selon le règlement FIM.                                                                                                                                                                                              |
| <b>F2 (et ex-Promo 2)</b> Châssis court                   | A partir de 16 ans et 15 ans pour le passager* | <b>4 Cyl. 4T &lt;600cc &lt;31/12/2007 et « Nouvelle génération » ***</b><br>De 675 à 900cc 4T, 3 cylindres maximum à motorisation « Nouvelle génération*** »<br>De 600 à 900cc 4T, 2 cylindres maximum à motorisation « Nouvelle génération*** » |
| <b>Open</b> (Ex-Promo 1)<br>Châssis long ou châssis court | A partir de 16 ans et 15 ans pour le passager* | De 600cc à 999cc et « Nouvelle Génération*** ».<br><br>Les moteurs à carburateur sont autorisés jusqu'à 1300cc, année modèle avant 31/12/2003.                                                                                                   |

Trois classements seront effectués par course si au moins 5 concurrents sont classés dans chaque catégorie : F600, F2 (Ex-Promo 2) et Open (Ex-Promo1).

Un titre de champion de France F600 et F2 sont décernés.

Un titre de vainqueur de la Coupe de France Open est décerné.

\* Âge minimum : révolus le jour de l'épreuve où ils sont engagés

Âge maximum : au 1<sup>er</sup> janvier de l'année en cours

\*\* Exception : âge maximum : au 31 décembre de l'année en cours.

\*\*\* Motorisation Nouvelle Génération : Sont éligibles les moteurs d'origine avec boîtier d'origine pour les catégories châssis long et F2 suivants (sous réserve d'homologation par l'importateur) : Ducati Panigale V2 (120ch), Kawa ZX6R et 636 (124ch), KTM 890 Duke R (115ch), Triumph 675 et 765 R (119ch), Yamaha MT09 et R9 (119ch).

Pour chaque équipage, seul le passager qui a participé au plus grand nombre de courses figure sur le classement final des championnats.

## ARTICLE 2 – CONCURRENTS

La participation à l'ensemble des catégories du championnat de France Superbike 2026 est réservée aux pilotes de toute nationalité, titulaires d'une licence internationale, FIM Europe, NCO, NCP ou NJ3 (suivant la catégorie choisie) délivrée par la F.F.M. pour l'année en cours.

Le président de la CNV est chargé d'étudier les dossiers déposés par ces pilotes ou par ceux dont le cas n'est pas prévu dans les dispositions précédentes.

## ARTICLE 3 – EPREUVES

Ce championnat se dispute sur des courses organisées sous la responsabilité des clubs organisateurs, dans le respect des règles établies par la FFM et sous le contrôle de la CNV.

Sous réserve d'accord de la Commission Nationale de Vitesse, l'une ou l'autre de ces courses peut changer de date, des épreuves peuvent également être rajoutées ou annulées en cours de saison.

## ARTICLE 4 – CALENDRIER

Les courses du Championnat de France Superbike se disputent sur des circuits faisant l'objet d'une homologation administrative et respectant pleinement le cahier des charges émis par la FFM, à savoir :



|                         |                  |                           |
|-------------------------|------------------|---------------------------|
| 4 et 5 avril.....       | LE MANS.....     | ASM 24 HEURES             |
| 2 et 3 mai.....         | LEDENON.....     | MC LEDENON                |
| 30 et 31 mai.....       | NOGARO.....      | ASM ARMAGNAC BIGORRE      |
| 20 et 21 juin.....      | PAU ARNOS.....   | MC PAU ARNOS              |
| 1 et 2 août.....        | LE VIGEANT.....  | VVM                       |
| 26 et 27 septembre..... | MAGNY COURS..... | MC NEVERS ET DE LA NIEVRE |

La commission se réserve la possibilité de modifier ce calendrier.

## ARTICLE 5 – ENGAGEMENTS

### Article 5.1 – Engagements pilotes

Les pilotes solo et side-cars ainsi postulant à un engagement dans une des catégories du championnat de France Superbike doivent être en possession du CASM ou d'un guidon d'or ou d'argent pour les pilotes entre 11 et 12 ans, cela ne concerne pas les passagers en possession de licence passager : NCP, LUP, IPS ou VPX.

Dans toutes les catégories, le nombre de concurrents admis correspond à la capacité maximum en essai de chaque circuit. Les engagements sont accessibles à compter du **22 décembre 2025**. Les demandes d'engagement doivent être faites uniquement via le site : <https://ffm.engage-sports.com/>

Dans les catégories Pré-Moto 4, Moto 5, Moto 4 OGP By Motul, SSP, **PRD 600 & 1000** et SBK les priorités sont définies comme suit pour autant que les demandes d'engagement soient parvenues avant le **16 février 2026**, les candidatures sont validées le **17 février** :

10 places sont réservées aux teams dont au moins un des pilotes a marqué des points en 2025 au championnat de France. La sélection se fait, pilote et team confondu, en fonction du classement 2025 du championnat de France dans la catégorie pour laquelle est sollicité l'engagement.

5 places pour les 5 premiers (pour les teams où ils sont intégrés) des Coupes de France Promosport 2025 dans la même cylindrée où ils ont obtenu leur classement.

5 places réservées aux teams ne répondant pas forcément aux critères précités après étude de leur dossier par la CNV.

Les engagements à la **manifestation** sont attribués par épreuve avec l'accord de la CNV, il s'agit de pilotes inscrits à la manifestation. Ils bénéficient des mêmes droits que les pilotes engagés à l'année en matière d'attribution de points par épreuve et de classement au championnat.

**Des engagements à titre exceptionnel (« wild cards ») peuvent être accordés pour chaque épreuve, sous réserve de l'autorisation préalable de la CNV. Ces pilotes sont éligibles à la LJA mais ne peuvent prétendre à l'attribution de points au classement du Championnat de France Superbike.**

La CNV se réserve le droit de limiter le nombre de machines dans un team, ou de refuser un pilote engagé par celui-ci. Cette décision sera sans appel.

Dans la catégorie side-car, le nombre de concurrents admis correspond à la capacité maximum aux essais de chaque circuit et les priorités sont définies comme suit :

nombre de courses,

puis date d'inscription,

Pour les participants ne faisant qu'une course, l'acceptation des engagements reste à l'appréciation de la CNV.

Après le **16 février 2026**, les inscriptions épreuves par épreuves sont possible et le premier inscrit est le 1<sup>er</sup> engagé.

La CNV se réserve la possibilité de ne pas délivrer d'autorisation de sortie aux sportifs FFM le jour où se déroule une épreuve de championnat de France Superbike.

<sup>1</sup> La CNV est souveraine sur l'attribution des places sans avoir à motiver son choix.

| CATEGORIE                          | ENGAGEMENT A L'ANNEE | ENGAGEMENT COURSE PAR COURSE | DETAILS DU PRIX DE L'ENGAGEMENT                                                                                                                                                                                                  |
|------------------------------------|----------------------|------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Pré-Moto 4<br>Moto 5<br>Moto 4 OGP | 510 € par épreuve    | 560 € par épreuve            | Engagement à l'année : 350 € (dont 10 € droit de transpondeur)<br>Engagement course par course : 400 € (dont 10 € droit de transpondeur)<br>Journée de roulage jeudi : 160 €*<br>Participation aux frais de diffusion TV : 0 €** |

| CATEGORIE         | ENGAGEMENT A L'ANNEE | ENGAGEMENT COURSE PAR COURSE | DETAILS DU PRIX DE L'ENGAGEMENT                                                                                                                                                                                                    |
|-------------------|----------------------|------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Side-Car          | 625 € par épreuve    | 675 € par épreuve            | Engagement à l'année : 425 € (dont 10 € droit de transpondeur)<br>Engagement course par course : 475 € (dont 10 € droit de transpondeur)<br>Journée de roulage jeudi : 0 €<br>Participation aux frais de diffusion TV : 200 €**    |
| Autres catégories | 785 € par épreuve    | 835 € par épreuve            | Engagement à l'année : 425 € (dont 10 € droit de transpondeur)<br>Engagement course par course : 475 € (dont 10 € droit de transpondeur)<br>Journée de roulage jeudi : 160 €*<br>Participation aux frais de diffusion TV : 200€ ** |

\*A l'exception de l'épreuve du Mans et Magny-Cours.

\*\* La réalisation d'une production TV sur les épreuves de FSBK est conditionnée à l'appel d'offres en cours lors de la publication du règlement. Dans le cas où celui-ci serait infructueux, cette participation ne sera pas demandée ou remboursée si elle a déjà été versée.

Les pilotes ne répondant pas aux critères définis à l'article 2 du présent règlement sont informés de la suite donnée à leur demande la deuxième quinzaine de février 2026 au plus tard.

Les demandes d'engagement continuent à être prises en compte pour autant qu'il reste des places disponibles mais ne font l'objet d'aucun critère de priorité. Dans ce dernier cas, la suite donnée à leur demande leur est transmise aux plus tard 30 jours avant la première épreuve.

Pour être prise en compte, les demandes d'engagement course par course doivent être confirmées par un paiement CB.

#### En cas de paiement revenu impayé :

Un courriel est adressé au pilote qui dispose alors d'un délai de 7 jours à réception de celui-ci pour régulariser sa situation. Cette régularisation peut intervenir uniquement par paiement carte bancaire (via le site Internet) avec majoration du droit d'engagement du montant des frais bancaires liés à cet impayé.

En l'absence de régularisation pendant ce délai, le pilote est redevable à la FFM du droit d'engagement majoré des frais bancaires générés par l'impayé. Il est par ailleurs automatiquement désengagé de l'épreuve mais reste redevable de la totalité de ses frais d'engagement.

Un pilote ne peut prendre le départ d'une course sans avoir réglé, au préalable, ses impayés des courses précédentes.

#### Pilote souhaitant déclarer forfait

**Pilote engagé à l'année :** dès que les engagements ont été confirmés, les droits ne sont plus remboursables.

Si un pilote ne peut participer à une épreuve, il peut se faire remplacer par un autre concurrent. Le pilote (ou le team) doit transmettre le nom de celui-ci à la CNV pour accord dans les meilleurs délais.

Les éventuels cas de force majeure sont tranchés par la CNV. Si celle-ci accepte le remboursement, un droit administratif de 120€ est retenu et ce, quelle que soit la raison.

Pour tout forfait à moins de 8 jours de l'épreuve, la totalité de l'engagement est retenue.

**Pilote engagé à la course :** dès que les engagements ont été confirmés, les droits ne sont plus remboursables. Les éventuels cas de force majeure sont tranchés par la CNV. Si celle-ci accepte le remboursement un droit administratif de 120€ est retenu et ce, quelle que soit la raison.

Pour tout forfait à moins de 8 jours de l'épreuve, la totalité de l'engagement est retenue.

Dans tous les cas, les engagements ne sont remboursés qu'en fin d'année.

#### Article 5.2 – Engagements Teams

Tout Team souhaitant engager des pilotes dans sa structure dans les différentes catégories du Championnat de France Superbike est tenu de régler au préalable un engagement Team au tarif de 990€ par saison. Cet engagement lui permettra d'apparaître au classement Team du championnat, et lui donnera droit à un emplacement dans le paddock, à un accès au box et à des pass supplémentaires pour les invités en fonction du nombre de pilotes déclarés (dans la limite de 10 pass). Un Team est composé d'un nombre de pilotes compris entre 2 et 5.

**Les engagements sont accessibles à compter du 22 décembre 2025.** Les teams ne répondant pas aux critères définis à l'article 2 du présent règlement sont informés de la suite donnée à leur demande **à partir du 16 mars 2026.**

### **Article 5.3 – Sélection des Teams**

La sélection des teams retenus pour la saison 2026 sera effectuée par la CNV selon les critères suivants :

**Résultats sportifs obtenus lors de la saison précédente (classements pilotes et teams).**

**Antériorité et régularité de participation au Championnat de France Superbike.**

**Conformité administrative et technique : respect des règlements sportifs et techniques, présentation complète des engagements et du matériel sur chaque épreuve.**

**Engagement sur l'ensemble du calendrier : les teams engagés sur toutes les épreuves seront prioritaires.**

**Qualité de la structure : encadrement, présentation, professionnalisme, comportement dans le paddock et auprès des officiels.**

En cas d'égalité ou de situations particulières, la FFM se réserve le droit d'évaluer la pertinence de l'engagement au regard de l'intérêt général du championnat.

La FFM se réserve le droit de retirer la reconnaissance d'un team en cas de :

**non-respect des obligations réglementaires,**

**absence prolongée ou désengagement sur plusieurs épreuves,**

**manquements graves au comportement sportif, administratif ou disciplinaire.**

### **ARTICLE 6 – VÉRIFICATIONS ADMINISTRATIVES ET TECHNIQUES**

Les vérifications administratives étant réalisées en amont de l'épreuve par le secrétariat de la CNV, aucune vérification administrative n'est effectuée sur place.

Un briefing obligatoire par catégorie est organisé lors de la première épreuve. Pour les épreuves suivantes seuls les pilotes participant pour la première fois de l'année au championnat (pilote engagé à la course – suppléant – etc.) doivent y participer, il se déroule le vendredi à 18h30. Toute absence au briefing est passible d'une amende de 75€.

Sauf cas de force majeure, les horaires de la manifestation sont conformes aux horaires annexés au présent règlement.

Les logos des partenaires du championnat de France Superbike doivent être apposés conformément au plan de stickage. Outre le fait qu'il se voit refuser l'accès de la piste, tout pilote en infraction peut être sanctionné par le jury.

Chaque concurrent doit soumettre sa machine, ainsi que son équipement, aux opérations de vérifications techniques.

Une seule machine peut être passée aux contrôles techniques.

Le contrôle technique est obligatoire à partir des essais libres officiels du samedi matin.

Les vérifications techniques préliminaires ont lieu le vendredi de 13 heures à 18 heures 30 (horaires minimums d'ouverture). Le samedi, les vérifications reprennent à partir de 8 heures. Toutefois une machine accidentée ou victime d'une avarie peut être soumise au contrôle technique à tout moment de la manifestation.

### **ARTICLE 7 – ESSAIS**

Il est rappelé que les pilotes titulaires d'une licence NJ3 ne peuvent pas rouler plus de 45 minutes consécutives, conformément aux règles techniques et de sécurité (RTS).

Les coureurs peuvent être admis à tout moment sur la piste pendant le temps prévu pour les essais de leur classe. Pour toutes les catégories le meilleur temps de chaque pilote est retenu pour le placement sur la grille.

Les coureurs peuvent être admis à tout moment sur la piste pendant le temps prévu pour les essais de leur classe, le meilleur temps au tour étant seul retenu pour les qualifications et le placement sur la grille de départ. Il est admis en course et en essais, au maximum le nombre de pilotes figurant sur le document d'homologation du circuit.

Pour les catégories il est prévu :

#### **Superbike et Production 1000 :**

Une séance d'essais (samedi matin) de 30 mn. Les 12 pilotes ayant les meilleurs temps de cette séance sont retenus pour faire la Q2 (séance qualificative de 12 min). Les autres participent à la Q1 (durée : 12 min). Les 3 pilotes ayant les meilleurs temps de la Q1 sont qualifiés pour la Q2.

#### **Supersport et Production 600 :**

Une séance d'essais libres de 40 mn

Une séance d'essais chronométrés de 25 mn

#### **Moto 4 OGP By Motul, Pré-Moto 4 et Moto 5 :**

Une séance d'essais libres de 30 mn  
Une séance d'essais chronométrés de 25 mn

#### **Side-Car :**

Deux séances d'essais chronométrés de 25 minutes ; le samedi matin et le dimanche matin.

Pour chaque catégorie, il est admis le nombre de pilotes défini par l'arrêté d'homologation du circuit, sous réserve, pour la course, que les pilotes aient effectué dans leur séance qualificative un temps inférieur ou égal à 120 % pour les catégories Pré Moto 4, Moto 5, Moto 4 OGP By Motul et Side-Cars **pour les 3 catégories**, 115 % pour les catégories, Supersport, **Production 600** et Supersport Nouvelle Génération et 110 % dans une des séances d'essai pour les catégories Superbike et **Production 1000 du pilote le plus rapide de chaque catégorie.**

Les séances d'essais doivent être conformes aux horaires types.

\*Lors de la manche finale de Magny-Cours, le temps de roulage peut être modifié.

Pour les catégories Superbike, **Production 1000**, Supersport, **Production 600** un seul train de pneumatiques, hors pneus pluie (référéncés comme tels par le fournisseur), est autorisé pour les essais chronométrés. Les pilotes de la Q1 qualifiés en Q2 bénéficient d'une étiquette supplémentaire. Le train de pneus choisi est marqué et les étiquettes de marquage doivent être placées sur le côté droit des pneumatiques avant et arrière. Les étiquettes sont disponibles au local du contrôle technique. Tout pilote n'ayant pas ses pneumatiques marqués se voit refuser la sortie de la voie des stands et ne peut pas prendre part aux essais tant que sa situation n'est pas régularisée. Le fait de ne pas respecter les règles précitées peut être sanctionné.

Pour les catégories Pré Moto 4, Moto 5 et Moto 4 OGP BY MOTUL, seuls 4 pneus sont autorisés à partir des essais chronométrés. Les pneus choisis sont marqués, à l'exception des pneus pluie référéncés comme tels par le fournisseur.

#### **Article 7.1 - Essais privés**

A l'exception des pilotes de la catégorie Pré Moto 4, Moto 5 et Moto 4 OGP BY MOTUL les essais privés avec une machine de la même discipline (de même cylindrée et catégorie) que celle dans laquelle le pilote est inscrit, sont interdits un mois avant l'épreuve sur le circuit concerné en dehors des essais libres et des essais officiels de la manifestation. Tout pilote ayant enfreint cette restriction se voit interdire l'épreuve. **Cette règle ne s'applique pas pour la course du Mans.**

Lors des essais libres du vendredi les machines doivent porter leur numéro de course et transpondeur.

#### **Article 7.2 - Grille de départ**

**Pour les catégories Pré Moto 4, Moto 5, Moto 4 OGP BY MOTUL, Supersport et Production 600 :**

Les séances d'essais chronométrés déterminent les grilles de départ pour les courses 1 et 2.

**Pour la catégorie Superbike et Production 1000 :** les grilles de départ sont effectuées sur la base des meilleurs temps de la Q2 pour les 15 premières positions puis des meilleurs temps de la Q1 pour les positions suivantes.

Si un coureur n'enregistre pas de temps pendant la Q2, il part en 15<sup>ème</sup> position.

Si plusieurs pilotes n'enregistrent pas de temps en Q2, ils sont classés derrière les pilotes qui ont eu un temps lors de cette qualification et sont départagés sur la base de leur temps lors des essais du samedi matin.

Si une séance qualificative (Q1 ou Q2) était annulée, les temps pris en compte pour déterminer la grille de départ seraient ceux de la séance d'essai pour celle qui les concerne.

**Pour la catégorie Side-Car,** les essais chronométrés du samedi matin définissent la grille de départ de la course 1 et les essais chronométrés du dimanche matin définissent la grille de départ de la course 2.

Si, pour une raison quelconque, un pilote n'est pas dans les temps de qualification du samedi après-midi ou n'a pas de temps de qualification, ses temps des essais libres peuvent être pris en compte pour les courses 1 et 2. Dans ce cas, ce concurrent s'élance de la dernière position de la grille pour les courses 1 et 2. Cette demande de repêchage est à formuler obligatoirement par le pilote auprès du jury de l'épreuve.

Le jury, en accord avec le directeur de course reste souverain pour traiter cette situation.

Dans le cas où la séance d'essais qualificatifs est annulée, les positions sur la grille de départ sont déterminées par le jury de l'épreuve sur la base des meilleurs temps enregistrés par les pilotes lors de la dernière séance d'essais libres, ou à défaut par les meilleurs temps combinés lors des précédents essais libres.

#### **ARTICLE 8 – CHANGEMENT DE MOTOCYCLE OU DE PASSAGER**

Au cours d'un meeting, un coureur ne peut utiliser qu'une seule moto.

Si la machine est endommagée lors d'un accident et est déclarée irréparable ou inutilisable (en toute sécurité et dans le temps disponible) par le responsable technique, une machine de rechange peut alors être présentée au contrôle technique.

La moto de remplacement ne peut être utilisée sur la piste qu'après la fin des essais et des qualifications ou de la course au cours duquel le dommage a eu lieu.

Ce changement de machine est alors soumis à l'accord du jury sur avis favorable du responsable technique. Une même machine ne peut pas être utilisée par plusieurs pilotes dans une même séance d'essais.

Pour les side-cars, le changement de passager durant les essais s'effectue conformément à l'article 2.1.4. des règles générales pour les épreuves de vitesse.

## ARTICLE 9 – COURSES

### Article 9.1- Nombre de tours en course

Le nombre de tours à parcourir est calculé sur la base d'une distance totale entre 40 et 75 km pour chacune des 2 courses.

Dans le cas où la course est déclarée WET, elle peut être réduite de 3 tours.

Le jury de l'épreuve, sur demande du directeur de course, a la possibilité, en cas de force majeure, de réduire les distances des essais et des courses finales.

### Article 9.2- Procédure de départ de course sur piste mouillée

Dans le cas où une catégorie a effectué toutes les séances d'essais sur le sec (comme déclaré DRY par le directeur de course) et que le départ de la course est déclaré humide (WET) avant l'ouverture de la voie des stands pour le tour de reconnaissance, la procédure suivante de départ de course sur le mouillé s'applique sur décision de la direction de course :

La déclaration de départ de course humide est faite le plus tôt possible avant l'ouverture de la voie des stands et communiquée aux pilotes.

La voie des stands ouvre à l'heure et reste ouverte pendant 8 minutes (3 minutes de plus que la normale).

Les coureurs peuvent effectuer plus d'un tour de reconnaissance en passant par la voie des stands.

La procédure normale de tour de chauffe et de départ s'applique, le décompte du tour de chauffe est effectué, conformément à l'article 3.1 Bis des règles générales de vitesse.

La distance de course peut être réduite de 3 tours.

Lorsque la direction de course décide que le départ de la course est une procédure de départ rapide (art 3.4 des RGV), la procédure de départ de course sur piste mouillée est remplacée par la procédure de départ rapide, avec 2 tours de chauffe et une réduction de la distance de course jusqu'à 3 tours.

### Article 9.3 – Franchissement des limites de la piste

Le franchissement des limites de la piste est passible de :

Franchissement pendant les essais : annulation du tour chrono,

Franchissement pendant la course : pénalité de temps ou changement de position(s) sur décision de la direction de course.

### Article 9.4 – Chicane et raccourci

Le fait de couper une chicane ou d'emprunter un raccourci sur la piste est passible :

Pendant les essais : 1er passage : suppression du meilleur temps.

A partir du 2<sup>ème</sup> passage : suppression du meilleur temps et 75 euros d'amende.

Pendant la course : pénalité de temps ou changement de position(s) sur décision de la direction de course.

## ARTICLE 10 – CLASSEMENTS

Dans chaque catégorie, les points comptant pour le Championnat sont attribués selon le barème suivant sur chaque course :

|                  |        |  |                   |        |  |                   |       |
|------------------|--------|--|-------------------|--------|--|-------------------|-------|
| 1 <sup>er</sup>  | 25 pts |  | 6 <sup>ème</sup>  | 10 pts |  | 11 <sup>ème</sup> | 5 pts |
| 2 <sup>ème</sup> | 20 pts |  | 7 <sup>ème</sup>  | 9 pts  |  | 12 <sup>ème</sup> | 4 pts |
| 3 <sup>ème</sup> | 16 pts |  | 8 <sup>ème</sup>  | 8 pts  |  | 13 <sup>ème</sup> | 3 pts |
| 4 <sup>ème</sup> | 13 pts |  | 9 <sup>ème</sup>  | 7 pts  |  | 14 <sup>ème</sup> | 2 pts |
| 5 <sup>ème</sup> | 11 pts |  | 10 <sup>ème</sup> | 6 pts  |  | 15 <sup>ème</sup> | 1 pt  |

A ces points, s'ajoutent 1 point pour le meilleur tour en course 1 et un point pour le meilleur temps en course 2. En cas d'égalité, le deuxième meilleur temps et si besoin les suivants sont pris en compte pour les coureurs concernés.

Les pilotes évoluant sur des machines expérimentales correspondant aux annexes des règlements FIM du championnat et de la coupe du Monde d'Endurance ne marquent pas de points au championnat. Leurs points sont redistribués dans l'ordre du classement. Ils peuvent toutefois apparaître sur les résultats de l'épreuve et sur le podium.

Le classement team est calculé, chaque weekend de course, sur la base du cumul des points marqués par les 2 pilotes du team ayant inscrit le plus de points au cours du week-end. Un même pilote ne peut pas marquer de points pour son team dans plusieurs catégories.

Lorsqu'un pilote change de team en cours de saison, l'attribution des points au profit de son nouveau team n'est pas rétroactive et prend effet à compter de la date officielle de son changement d'affiliation.

Les points au classement par équipe ne peuvent être attribués à un pilote que si la course concernée comporte un minimum de cinq pilotes classés dans la même catégorie.

Pour être classé et avoir droit aux prix prévus par la FFM, tout pilote doit satisfaire à l'Article 7 des règles générales pour les épreuves de vitesse.

Des podiums doivent être prévus pour chaque course pour toutes les catégories du championnat de France :

- 3 premiers Pré Moto 4
- 3 premiers Moto 5
- 3 premiers Moto 4 OGP By Motul
- 3 premiers **Production 600**
- 3 premiers Supersport scratch
- 3 premiers **Production 1000**
- 3 premiers Superbike scratch
- 3 premiers Side-cars **F600**
- 3 premiers Side-cars F2
- 3 premiers Side-cars Open

### CLASSEMENT ROOKIE

Un classement « Rookie » est établi dans les catégories **Supersport Scratch** et **Superbike Scratch**. Sont considérés comme « Rookie » les pilotes répondant simultanément aux conditions suivantes :

Première année de participation dans la catégorie concernée ;

Agé de moins de 24 ans en Supersport et 26 ans en Superbike au 1<sup>er</sup> janvier de l'année en cours.

À l'issue des épreuves du championnat, le meilleur pilote du classement « Rookie » est récompensé.

### CLASSEMENT FINAL

Le classement du championnat est obtenu en additionnant les résultats acquis sur la totalité des épreuves organisées.

Les ex aequo sont départagés en considération du nombre de places de 1<sup>er</sup>, 2<sup>ème</sup>, etc. obtenu au cours de la saison. S'il est impossible de les départager, ils ont le même classement.

### ARTICLE 11 – PROCÉDURE DE DÉPART

La procédure de départ pour les courses est par défaut la procédure de départ générale de vitesse (art 3.1 bis des RGV). Pour les catégories Pré Moto 4, Moto 5 et Moto 4 OGP, la procédure de départ peut être également la procédure de départ rapide (art 3.4 des RGV). La direction de course peut, selon les circonstances, utiliser la procédure de départ rapide ou toute autre procédure prévue à l'article 3 des règles générales de vitesse.

La procédure de départ retardé prévue dans l'article 3.1.1 des RGV peut être modifiée suivant les circonstances par la direction de course avec la présentation d'un panneau « GENERATEUR » sur la grille. Les mécaniciens sont ainsi autorisés à rentrer avec les groupes électrogènes sur la grille. La procédure de départ reprend alors à H-5, le panneau 5 minutes sera présenté sur la grille. Un nouveau tour de chauffe peut être donné et la course peut être réduite jusqu'à 2/3.

Tout coureur qui ne respecte pas les articles 3.1 et 3.2 des règles générales de vitesse peut être sanctionné **d'un passage par la voie des stands**.

Un pilote qualifié sur la grille de départ de la course ne peut rentrer en piste et participer à la course que jusqu'au retour de l'homme de tête sur la ligne de départ après le premier tour de course.

Tout coureur ayant effectué un départ anticipé ou volé tel que défini à l'article 5 des règles générales de vitesse est pénalisé.

### ARTICLE 12 – ARRÊT D'UNE COURSE

Si la course doit être arrêtée, la procédure appliquée est celle définie à l'article 6 des règles générales pour les épreuves de vitesse.

En cas d'arrêt de course, les motos sont placées devant les box dans la voie des stands sur la bande de couleur séparant les différentes voies, avec interdiction de changer les pneus et de ravitailler. Les couvertures chauffantes sont autorisées, alimentées uniquement par un groupe électrogène.

Dans le cas d'une course débutée sur le sec (dry) et si les conditions météorologiques évoluent, le Directeur de course peut faire présenter les drapeaux rouges pour un arrêt de course. Si un nouveau départ est donné la course est déclarée course mouillée (wet), il est alors possible de mettre des pneus pluie. Un délai maximum de 15 minutes est accordé pour changer les pneus.

La course peut être également arrêtée pour toutes autres raisons de sécurité.

Sauf dans le cas où les 2/3 de la course sont effectués, un nouveau départ est donné au minimum 10 minutes après présentation des drapeaux. Le directeur de course déclare les conditions de piste dry ou wet.

La procédure de départ après un arrêt de course est la procédure de départ rapide telle que définie à l'article 3.3 des règles générales. La grille de départ est celle définie conformément à l'article 6 des règles générales. Cette procédure de départ peut être utilisée par la direction de course pour un autre motif qu'un arrêt d'une course.

### **ARTICLE 13 – VÉRIFICATIONS FINALES**

A l'issue de la course, toutes les machines peuvent être placées en parc fermé mais les cinq premières machines de chaque catégorie y sont mises obligatoirement, conformément à l'article 17 des règles générales pour les contrôles techniques des épreuves de vitesse.

Si une machine est déclarée non conforme à l'issue de la deuxième course, elle entraîne la disqualification du pilote pour toute la manifestation.

### **ARTICLE 14 – RÉCLAMATIONS**

Le dépôt de réclamation doit s'effectuer conformément à l'article 8 des règles générales pour les épreuves de vitesse.

### **ARTICLE 15 – OFFICIELS**

Pour chaque épreuve du cycle championnat de France Superbike, la F.F.M. désigne un directeur de course, deux directeurs de course adjoints, des chronométreurs et des commissaires techniques.

Les officiels précités doivent avoir satisfait à un séminaire fédéral, en cours de validité.

Le président du jury et un membre sont désignés par la F.F.M. Le dernier membre est désigné par le club organisateur. Cette désignation doit avoir obtenu l'aval de la C.N.V.

Le club doit désigner trois aides pour les vérifications techniques, âgés de 16 ans minimum, titulaires de la licence commissaire techniques 1<sup>er</sup> ou 2<sup>ème</sup> degré, qui doivent être à la disposition des commissaires techniques dès le début des vérifications.

### **ARTICLE 16 – TRANSPONDEURS**

Les dispositions applicables figurent à l'article 25 des règles générales vitesse.

### **ARTICLE 17 – PRESCRIPTIONS GÉNÉRALES**

Tous les cas non prévus au présent règlement sont tranchés par le jury de l'épreuve, conformément aux dispositions du code sportif national de la F.F.M., de ses annexes et des règles générales pour les épreuves de vitesse.

Avant ou pendant la manifestation, le jury de l'épreuve, en accord avec la direction de course, peut émettre des instructions ou donner des précisions sur une règle ou son application (par exemple pour prendre en compte les spécificités d'un circuit ou définir les modalités de sanction d'une infraction).

Les informations transmises sur les écrans de chronométrage ou sur les moyens de communication par la direction de course valent notification.

Sur demande du directeur de course ou du jury, les pilotes sont tenus de fournir les données d'acquisition présentes sur leur moto ainsi que les logiciels nécessaires à leur lecture et exploitation.

### **ARTICLE 18 – DÉPASSEMENT SOUS DRAPEAU JAUNE PENDANT LA COURSE**

Voir article 10 des règles générales pour les épreuves de vitesse.

### **ARTICLE 19 – PRIME DE CHAMPIONNAT**

Il est offert aux Champions de France Pré Moto 4, Moto 5, Moto 4 OGP By Motul une prime de 1300€ et aux Champions de France Supersport 600 et Production 600, Superbike et Production 1000, Side-Cars F600 et Side-cars F2 une prime de 1000€.

**Pour le classement team, le barème complet des primes sera établi et communiqué aux inscrits à ce championnat à l'issue de la saison. Le classement team final sera validé lors du congrès de la FFM et la prime versée au plus tard la semaine 48.**

Les primes sont accordées uniquement s'il y a un minimum de 5 concurrents classés dans la catégorie.

### **ARTICLE 20 – RESPONSABILITÉ**

Il est rappelé aux concurrents que leur matériel est placé sous leur entière responsabilité durant toute la manifestation. Ils doivent en assurer la surveillance constante et ne peuvent en aucun cas invoquer la responsabilité civile du club organisateur en cas de vol ou de dégradation.

### **ARTICLE 21 – LAISSEZ-PASSER**

Les laissez-passer fournis par la F.F.M ou les organisateurs ne sont ni vendables, ni cessibles à titre gracieux.

Il est attribué aux teams inscrits à l'année les laissez-passer permanents suivants :

1 team manager

Pour chaque machine engagée :

1 pilote (2 pour les side-cars)

6 assistants

Ces laissez-passer comportant une photo ne peuvent être utilisés que par leur titulaire. Tout pilote engagé à l'année doit fournir au minimum la photo du pilote et du team manager. Si l'identité et les photographies des bénéficiaires ne sont pas fournies, les badges ne sont pas délivrés.

Les teams doivent avoir adressé leurs photos pour les laissez-passer au plus tard le **8 mars 2026**.

Les laissez-passer permanents team ne peuvent être utilisés que par une seule personne sur la manifestation. Toute fraude entraîne la confiscation immédiate et définitive des laissez-passer incriminés, et l'exclusion de son porteur, sans préjuger des sanctions disciplinaires encourues par le titulaire, le pilote ou le responsable du team à qui ils ont été délivrés.

## **ARTICLE 22 – BOX – PADDOCK**

Afin de garantir un bon fonctionnement lors des épreuves du championnat de France Superbike, les présentes dispositions ont pour but de régir les attributions des box et le fonctionnement du paddock.

Les concurrents doivent à tout moment de la manifestation se conformer au règlement intérieur du circuit.

### **Article 22.1 – Gestion du paddock**

L'horaire d'accès au paddock est transmis par l'organisateur et doit être consulté pour chaque course. L'attribution des box est transmise aux concurrents avant l'épreuve par la CNV.

Pour accéder aux installations, le concurrent ou l'équipe doit se rendre à la porte principale du circuit et attendre qu'une personne de l'organisation lui indique sa place dans le paddock ou, en cas d'attribution d'un box, lui indique le numéro correspondant.

Les accès au circuit doivent être laissés libres de tout véhicule afin de ne pas entraver la circulation des autres usagers. Les pilotes ou teams ne respectant pas cette règle peuvent être sanctionnés.

Il est formellement interdit aux concurrents de se présenter avant l'heure d'ouverture devant le portail d'entrée du circuit. L'accès se fait dans un premier temps pour les véhicules des partenaires du championnat, des grosses structures puis des concurrents **équipés de petites structures**.

Chaque pilote ne peut bénéficier que de 3 accès véhicules. **Ils seront matérialisés par un sticker permanent distribué pour l'année. Ce badge sera apposé sur le véhicule de façon à ce que le contrôleur puisse l'identifier immédiatement. Le nom du Team Manager et son numéro de téléphone y seront inscrits.** Tout accès supplémentaire de véhicule est facturé par l'organisateur s'il l'autorise et si la place le lui permet. Ces accès ne sont pas cessibles. **Les véhicules non identifiés seront appelés à regagner les zones prévues par l'organisation, hors des paddocks de travail.**

**Pendant les horaires de travail, le démarrage des moteurs est réalisé à l'extérieur devant le box, échappement tourné vers l'extérieur.** Il est interdit d'allumer les moteurs des motos ou des side-cars devant les box et dans le paddock entre 22h00 et 07h00.

### **Article 22.2 – Répartition du paddock pour les concurrents**

Le placement est effectué par l'organisateur **et le responsable du paddock**. Les concurrents sont tenus de suivre les indications pour leur emplacement. **A défaut, ils ne peuvent prendre la piste jusqu'à résolution du problème.**

L'emplacement correspondant à chaque team dans les différentes zones du paddock est inamovible.

L'emplacement réservé à un team dans le paddock ne peut pas dépasser 19m de long par 11m de large pour une semi-remorque avec auvent. Un team ne peut pas se diviser pour augmenter son espace dans le paddock. Si un team souhaite bénéficier d'un espace supplémentaire, **il devra en faire la demande auprès du responsable du paddock** et un complément financier pourra lui être demandé. Une « hospitality », ayant vocation à accueillir des personnes, n'est pas prioritaire pour occuper un espace à proximité des stands. La CNV reste souveraine pour garantir l'équité dans le paddock.

### **Article 22.3 – Box dans la voie des stands**

Un lien pour remplir une demande en ligne de réservation de box et/ou paddock sera communiqué aux pilotes engagés. **Chaque concurrent fournira un plan métré de son installation, dans la configuration désirée, incluant les 3 véhicules autorisés, sur la base du fichier exemple à retrouver dans la demande en ligne.**

La date limite de prise en compte des demandes de box à l'année est fixée au **dimanche 15 mars 2026**.

Les teams souhaitant faire une demande de box pour une épreuve en particulier doivent le faire au minimum 15 jours avant celle-ci.

Les teams ont l'obligation de déclarer les pilotes absents dès connaissance d'un forfait.

L'affectation des box est assurée par la C.N.V et publiée le **lundi** précédent l'épreuve. Une demande de box ne vaut pas attribution automatique.



La Commission Nationale de Vitesse demeure en toute hypothèse souveraine dans l'attribution des box, sans avoir à motiver son choix.

Toute équipe bénéficiant d'un box et se trouvant du côté de la voie des stands doit l'équiper avec des aménagements de stands (panneaux ou toile tendue). Le fait de ne pas disposer d'aménagement de stands rend le team inéligible à l'attribution de box lors des courses suivantes.

Si le nombre de demandes est supérieur au nombre de box disponibles, la CNV peut imposer le partage d'un box. **Dans ce cas, les équipes doivent partager le box conformément au plan d'implantation.** Dans le cas de grands box, les occupants sont libres de convenir d'occuper chacun la moitié avant de la voie des stands.

Les occupants des box sont tenus durant toutes les séances et courses lors desquels ils ne roulent pas de permettre l'accès aux écrans de chronométrage et à au moins une prise électrique pour les équipes ne bénéficiant pas de box.

L'équipe qui ne figure pas sur la liste publiée n'a pas de box. Dans ce cas, il est de sa responsabilité de se doter du nécessaire pour son installation dans le paddock.

Les équipes disposant d'un box doivent formaliser le paiement de la location et de la caution auprès du circuit et respecter son règlement intérieur.

Tout véhicule situé dans la zone arrière des stands doit rester parfaitement stationné durant toute la durée de l'épreuve en respectant les marquages et indications du circuit. **Les véhicules légers (voitures personnelles) sont interdits sur les paddocks de travail et derrière les box. Afin de garantir un maximum de place dans le paddock et proche de l'accès à la piste, les camping-cars seront placés dans la ou les zones réservées (ex : zone silence). Ils ne pourront en aucun cas se situer derrière les box ou sur les paddocks de travail. Les camping-cars attelés seront dételés et le véhicule tracteur parké dans la zone dédiée. La remorque sera positionnée derrière le box. Tout véhicule dépassant l'alignement des pare-chocs des tracteurs sera retiré. En cas d'incendie ou d'évacuation de la zone des box, les semi-remorques doivent pouvoir manœuvrer sans obstacle.**

#### **Article 22.4 – Equipes ne disposant pas de box**

L'organisateur met en place une zone dans le paddock pour que les équipes qui n'ont pas de box puissent s'installer. Elles doivent disposer d'une infrastructure suffisante pour travailler dans le paddock.

Les équipes doivent respecter les directives de l'organisateur concernant les emplacements dans le paddock.

Tout non-respect des dispositions du présent article peut être sanctionné par le jury.

### **RÈGLEMENT TECHNIQUE** **DU CHAMPIONNAT DE FRANCE SUPERBIKE**

Tout ce qui n'est pas autorisé et précisé dans ce règlement est strictement interdit et peut être sanctionné par le jury de l'épreuve qui demeure souverain quant aux sanctions sportives à appliquer.

Pour toutes les pièces où il est stipulé « Aucune modification n'est autorisée » ou « d'origine ... » sauf indications explicites d'une quelconque dérogation, aucune modification n'est tolérée, la pièce doit être dans son état d'origine et ne doit avoir subi, ni polissage, ni traitement de surface, ni traitement thermique, ni allègement, ni retrait ou apport de matière.

Dans le règlement il est entendu qu'une pièce d'origine est la pièce montée d'origine sur la machine homologuée (ex une roue modèle 2018 doit être sur une machine année modèle 2018).

A l'occasion des vérifications techniques, la partie basse du carénage doit être présentée déposée.

La F.F.M. se garde la possibilité de racheter une pièce au prix catalogue et de garder cette pièce à l'issue du contrôle.

Un carnet de suivi technique est remis lors de la première épreuve. Il doit être rempli par le pilote et apporté aux contrôles techniques de chaque épreuve.

#### **ARTICLE 1 – DÉFINITION DES MOTOCYCLES**

Les pilotes (ou le team) roulant sur des machines faisant l'objet d'un prêt importateur ou concessionnaire doivent être en possession d'une attestation officielle de prêt de ce dernier. Ce document permet l'identification de la machine, y figurent en plus de l'identité du bénéficiaire de ce prêt, l'appellation commerciale, le type mine et le numéro de châssis.

##### **Article 1.1 – Catégories SBK, Production 1000, SSP 600, NG et Production 600**

Le motocycle doit être fabriqué en série, faire l'objet d'une construction suivie et faire l'objet d'une homologation FFM (« compétition clients »).

Les pilotes de nationalité étrangère, satisfaisant aux conditions d'admission au Championnat de France Superbike (article 2), peuvent rouler avec une machine vendue dans le commerce hors France sous réserve qu'elle fasse partie des machines homologuées par la F.F.M.

Il doit avoir obtenu l'agrément du Service des Mines dans sa configuration d'origine.

Les machines doivent être accompagnées de la carte grise, de la feuille des mines ou du certificat de conformité U.E. Les immatriculations WW sont admises à condition que l'on soit en mesure de présenter la feuille des mines correspondant à la machine.

Les véhicules faisant l'objet d'une procédure VGA ou VGE ne sont pas autorisés à participer au Championnat de France.

Les motocycles doivent avoir une homologation FFM. Tous les motocycles doivent respecter chacun des critères relatifs aux courses sur circuit tels que spécifiés dans ce règlement technique sauf s'ils sont déjà équipés en tant que tels sur le modèle homologué.

Les apparences avant, arrière et les profils des motocycles doivent (sauf indication contraire) être conformes à la forme homologuée (originellement produite par le constructeur). L'aspect du système d'échappement n'est pas concerné par cette règle.

L'homologation est valable cinq ans. Un dossier d'homologation doit être constitué par le constructeur ou l'importateur.

L'importateur ou le constructeur sollicitant l'homologation doit s'engager à mettre à tout moment une machine à disposition afin de contrôler, soit à son siège soit chez un revendeur. Faute de satisfaire à cet engagement l'homologation de la machine concernée serait suspendue.

Lorsqu'un modèle homologué fait l'objet de modification(s) ne remettant pas en cause ses caractéristiques principales, une extension d'homologation est possible.

La F.F.M. est seule juge pour apprécier le bien-fondé de cette demande d'extension.

Après cinq années, la F.F.M. peut décider en fonction du potentiel des machines en course de prolonger cette homologation. Seules sont admises, les machines de marque et type figurant sur la liste des machines homologuées par la F.F.M.

Les machines doivent être conformes à leur notice descriptive des Mines ou du certificat de conformité U.E. et à la fiche d'homologation et d'identification de la CNV, sauf dérogation de la CNV.

Les cotes moteur (alésage et course) figurant sur la notice descriptive ne peuvent être modifiées, à l'exception des cotes réparations prévues pour l'alésage par le constructeur, sous réserve que la cylindrée alors obtenue ne dépasse pas la limite de cylindrée de la classe de référence.

Les prix catalogue des machines doivent être au maximum les suivants (au 1<sup>er</sup> décembre 2025) :

| CLASSE                         | PRIX TTC |
|--------------------------------|----------|
| Supersport 600                 | 22 500€  |
| Production 600                 | 15 000€  |
| Supersport Nouvelle Génération | 26 400€  |
| Superbike                      | 44 000€  |
| Production 1000                | 25 000€  |

**Pour la catégorie SBK**, les machines expérimentales du Championnat du Monde d'Endurance sont acceptées. Elles doivent respecter les spécifications techniques des annexes des Règlements FIM du Championnat et de la Coupe du Monde d'Endurance (sauf dispositions concernant les éclairages et plaques de numéros).

**Pour la catégorie SSP Nouvelle Génération**, les machines sont prises en compte sur demande par la FFM. Elles doivent être équipées d'un système d'accélérateur Ride by Wire (original ou faisant partie d'un kit obligatoire). Si elles sont approuvées, ces machines sont considérées comme Supersport Nouvelle Génération (NG).

Les constructeurs peuvent soumettre les machines actuellement homologuées en Supersport 600 en tant que Supersport Nouvelle Génération. Des pièces obligatoires peuvent être demandées et listées dans la liste des pièces éligibles pour la compétition « Eligible Parts for Competition List » de la FIM. **Ces pièces doivent correspondre à la liste délivrée par la FIM.**

#### Article 1.2 – Catégorie Moto 4 OGP By Motul

Pour la catégorie Moto 4 OGP BY MOTUL Honda NSF, seules les machines Honda NSF 250 (Type MR03) 4 Temps monocylindre sont admises. Le règlement technique est celui de l'European Talent Cup 2025 à l'exception des précisions mentionnées dans ce règlement.

#### Article 1.3 – Catégorie Pré Moto 4

Les motocycles de la catégorie Pré Moto 4 sont composés d'un châssis de marque MIR, YCF, TVX, BEON, CORSE et d'un moteur Honda 150 CRF d'origine.

L'apparence avant, latérale et arrière ainsi que le profil des Pré Moto 4 doivent (sauf indication contraire) être conformes à la forme initialement produite par le constructeur.

Les pièces d'origines de la machine autorisée sont les pièces fabriquées en série par le constructeur. Sauf indication contraire, ces parties ne peuvent être traitées, enduites ou modifiées d'aucune manière, sauf indication expresse dans le règlement.

Les pièces entre les différentes machines autorisées peuvent être utilisées à condition que le châssis soit identique et que cela ne nécessite pas de modification structurelle de la moto. Cette pièce doit préalablement avoir été approuvée par la FFM.

**Lors des contrôles techniques, les châssis sont identifiés.**

Si le châssis doit être remplacé en raison d'une chute ou pour des raisons de sécurité, le pilote doit demander l'utilisation d'un châssis de rechange au responsable technique.

#### **Article 1.4 – Catégorie Moto 5**

Les motocycles de la catégorie Moto 5 doivent être équipés d'un moteur ZongShen CPS 250. Aucune modification n'est autorisée. Démultiplication libre.

L'empattement est compris entre 1230mm et 1270mm.

Le bras oscillant et le basculeur doivent être identiques à l'origine.

La hauteur de selle ne doit pas dépasser 780mm.

Lors des contrôles techniques, les châssis sont identifiés.

### **ARTICLE 2 – CONFIGURATION DU MOTEUR ET CYLINDRÉES**

La cylindrée, l'alésage et la course doivent rester aux dimensions homologuées. Tous les moteurs doivent être atmosphériques.

Si la puissance mesurée n'est pas conforme durant les essais, le pilote est déclassé de la séance et ne peut prendre le départ de la prochaine séance qu'après s'être remis en conformité. Durant la course, il est déclassé des deux manches.

#### **Article 2.1 – Catégorie SSP Nouvelle Génération**

##### **Article 2.1.1 – Équilibrage des différents concepts de moto**

Afin d'uniformiser les performances des motos utilisées dans le Championnat de France Supersport Nouvelle Génération, un système d'améliorations ou de restriction de ces performances, appelé « facteurs d'équilibrage », peut être appliqué. En font partie, mais sans s'y limiter :

- Pièces de concession
- Cartographie de limitation de couple avec limiteur de régime
- Poids minimum
- Réducteur d'air
- Modifications

Les spécifications sont publiées dans la liste des pièces éligibles pour la compétition « Eligible Parts for Competition List » de la FIM et sont prioritaires sur les articles réglementaires suivants.

##### **Article 2.1.2 – Calcul du facteur d'équilibrage**

Les facteurs d'équilibre seront définis par la FIM et pourront être appliqués avant ou pendant le championnat.

##### **Article 2.1.3 – Limiteur de régime**

Les limites de régime sont indiquées dans le document « Eligible Parts for Competition List » de la FIM.

#### **Article 2.2 – Catégories Production 600 et 1000**

**Les motos autorisées à participer dans ces catégories doivent faire partie de la liste des machines homologuées par la CNV. Les motos doivent être conformes au règlement spécifique à la catégorie Production (<https://www.fsbk.fr/reglements/>).**

#### **Article 2.3 – Catégorie Pré Moto 4**

Moteur Honda CRF 150, monocylindre 4 temps (150cc). Aucune tolérance n'est admise sur la cylindrée. Puissance maximum 23.5cv à la roue arrière.

#### **Article 2.4 – Catégorie Moto 5**

Puissance maximum 22 cv à la roue arrière.

### **ARTICLE 3 – CONTRÔLE DU BRUIT**

Les motos doivent être obligatoirement équipées de leur système d'identification sonore (étiquettes ou badge RFID) durant toute l'épreuve, y compris durant les essais libres.

Une sanction peut être appliquée à l'issue de chaque session à tout pilote dont la machine a dépassé les normes sonométriques mentionnées à l'article 19.1 des règles générales pour les contrôles techniques.

### **ARTICLE 4 – SYSTÈME D'ÉCHAPPEMENT**

Les tubes, et les silencieux, peuvent être modifiés ou remplacés. Les catalyseurs doivent être retirés.

Le nombre de silencieux d'échappement final doit rester identique au modèle homologué. Le (les) silencieux

doivent être du(des) même(s) côté(s) que celui(ceux) monté(s) sur le modèle homologué.  
Protéger le système d'échappement n'est pas autorisé, à l'exception des parties proches du pied du coureur et des parties du carénage qui doivent être protégées de la chaleur.

ARTICLE 5 – NUMÉROS DE COURSE

Les numéros des participants au Championnat de France Superbike sont attribués par la F.F.M.  
Ceux-ci ne peuvent en aucun cas être modifiés, ni par un club organisateur, ni par le pilote.  
Le n° 1 ne peut être attribué qu'au Champion de France en titre dans la catégorie concernée.

Article 5.1 - Plaques de numéros

Les plaques de numéros doivent être conformes à l'article 16 des règles générales pour les contrôles techniques des épreuves de vitesse, à l'exception des couleurs mentionnées ci-dessous.

| CATEGORIE            | PLAQUE    | NUMERO |
|----------------------|-----------|--------|
| Superbike            | Noire mat | Blanc  |
| Production 1000-     | Rouge     | Blanc  |
| Supersport 600 et NG | Noire mat | Blanc  |
| Production 600       | Rouge     | Blanc  |
| Moto 4 OGP BY MOTUL  | Blanche   | Noir   |
| Pré Moto 4           | Verte     | Blanc  |
| Moto 5               | Jaune mat | Noir   |
| F600                 | Blanc     | Noir   |
| F2                   | Noir      | Blanc  |
| Open                 | Rouge     | Blanc  |

ARTICLE 6 – LEST

L'emploi de lest est autorisé pour rester au-dessus de la limite de poids minimum. Cet emploi de lest doit être déclaré au commissaire technique lors des vérifications préliminaires.

Le lest doit être constitué d'un métal rigide, attaché fermement et de façon sécurisée, soit par un système intermédiaire de fixation, soit directement sur le cadre principal ou sur le moteur avec un minimum de deux écrous en acier (d'un diamètre min. de 8 mm, d'une qualité de 8,8 degrés ou plus). Le carburant dans le réservoir peut être considéré comme du lest.

ARTICLE 7 – CARBURANT

Pour les catégories Superbike, Supersport (hors Production) et Side-Car, tous les moteurs doivent être alimentés par du carburant sans plomb ou bio éthanol du commerce conformément aux prescriptions de l'article 20 des règles générales pour les contrôles techniques en vitesse.

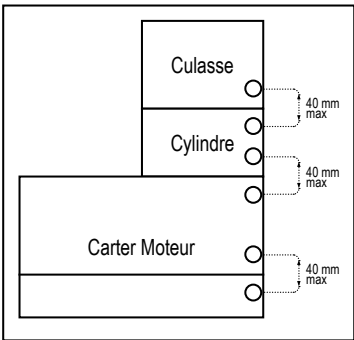
**Pour les autres catégories, un point d'approvisionnement unique en carburant du commerce sera déterminé avant chaque épreuve. Des contrôles seront effectués tout au long de la manifestation.**

ARTICLE 8 – PLOMBAGE /MARQUAGE

Les machines **peuvent être** plombées lors de leur passage au contrôle technique.

**Le plombage est obligatoire dès la première course de la saison pour les catégories Moto 4 OGP By Motul, Pré Moto 4 et Moto 5. A ce titre**, trois zones doivent être aménagées par le concurrent afin de permettre le plombage de la culasse au cylindre et du cylindre au carter moteur et des carters moteurs entre eux. Pour cela, des trous de Ø2mm mini doivent être réalisés dans les 3 pièces mentionnées ci-dessus, avec une distance de 40mm maximum (voir croquis ci-dessous).

Des aménagements à ce schéma de plombage peuvent être effectués en concertation avec le responsable technique.



Le déplombage des machines n'est autorisé qu'en présence d'un commissaire technique désigné par la CNV, tout manquement à cette disposition entraînera le retrait de l'ensemble des points inscrits au classement depuis le plombage de la machine.

Les machines peuvent être passées au banc aléatoirement et à tout moment.

En cas de non-conformité technique constatée sur une machine plombée/marquée, l'ensemble des points inscrits par le pilote depuis le plombage/marquage de sa machine lui sont retirés.

## Article 8.1 – Nombre de moteurs

| CATEGORIE           | NB DEPLOMBAGES MAXIMUM | NB MOTEURS MAXIMUM PAR SAISON   |
|---------------------|------------------------|---------------------------------|
| Pré Moto 4          | 3 par saison           | 4 ou<br>2 moteurs + 2 révisions |
| Moto 5              | 3 par saison           | 4 ou<br>2 moteurs + 2 révisions |
| Moto 4 OGP BY MOTUL | 3 par saison           | 4 ou<br>2 moteurs + 2 révisions |

Si un déplombage supplémentaire est réalisé, le pilote est sanctionné d'un départ de course depuis la sortie de la voie des stands. Un moteur plombé ne peut correspondre qu'à une seule moto.

Le nombre de moteurs n'est pas limité pour les catégories SSP et SBK.

**En catégorie Production 600 et 1000, les numéros moteurs seront répertoriés au premier contrôle technique. Si un changement est nécessaire durant la saison, il sera fait sous l'aval d'un commissaire technique.**

## Article 9 – Poids minimum

Le poids minimum pour chacune des machines est défini comme suit :

| Catégorie               | Machine            | Poids de la machine |               | Poids minimum combiné pilote et machine |
|-------------------------|--------------------|---------------------|---------------|-----------------------------------------|
|                         |                    | Limite basse        | Limite haute  |                                         |
| Pré Moto 4              | Toutes machines    | 83kg                | 92kg          | 125kg                                   |
| Moto 5                  | Toutes machines    | 93kg                | -             | 136kg                                   |
| Moto 4 OGP BY MOTUL     | Honda NSF 250      | 96 kg               | -             | 145 kg                                  |
| SSP 600                 | Toutes machines    | 161 kg              | 170 kg        | 239 kg                                  |
| SSP NOUVELLE GÉNÉRATION | Ducati Panigale V2 | 166 kg              | 175 kg        | 244 kg                                  |
|                         | MV Agusta F3 800   | 161 kg              | 170 kg        | 239 kg                                  |
|                         | Triumph ST765RS    | 161 kg              | 170 kg        | 239 kg                                  |
|                         | Honda CBR600RR     | 161 kg              | 170 kg        | 239 kg                                  |
|                         | Kawasaki ZX-6R     | 161 kg              | 170 kg        | 239 kg                                  |
|                         | MV Agusta F3       | 131 kg              | 170 kg        | 239 kg                                  |
|                         | Suzuki GSX-R600    | 161 kg              | 170 kg        | 239 kg                                  |
|                         | Triump 675R        | 161 kg              | 170 kg        | 239 kg                                  |
|                         | Yamaha YZF-R6      | 161 kg              | 170 kg        | 239 kg                                  |
|                         | Yamaha YZF-R9      | <b>166 kg</b>       | <b>175 kg</b> | <b>244 kg</b>                           |
| SBK                     | Toutes machines    | 168kg               | -             | -                                       |

Le poids du pilote est le poids du pilote équipé, prêt à courir.

Le poids de la machine est le poids de la machine utilisée sur la piste à n'importe quel moment de la manifestation.

Le poids combiné de la machine et du pilote n'est mesuré que dans le cas où le poids de la machine se situe entre la limite basse et la limite haute de celle-ci. Dans le cas où la machine a un poids inférieur à la limite basse, il est permis d'utiliser des lests pour être en conformité avec le présent règlement. Cet emploi de lest doit être déclaré au commissaire technique lors des vérifications préliminaires.

Le lest doit être constitué d'un métal rigide, attaché fermement et de façon sécurisée, soit par un système intermédiaire de fixation, soit directement sur le cadre principal ou sur le moteur avec un minimum de deux écrous en acier (d'un diamètre min. de 8 mm, d'une qualité 8, 8 ou plus).

Le carburant dans le réservoir peut être considéré comme du lest.

L'échelle des poids est susceptible d'être modifiée en cours de saison à la seule discrétion de la CNV.

## ARTICLE 10 – CADRE ET BOUCLE ARRIÈRE

Le cadre doit être d'origine, produit par le constructeur pour la machine homologuée. Les côtés du cadre peuvent être recouverts par une pièce de protection fabriquée en matériau composite. Ces protections doivent épouser la forme du cadre.

Rien ne peut être ajouté par soudage ou enlevé par usinage du cadre.

Tous les motocycles doivent porter un numéro d'identification du constructeur sur le cadre (numéro de châssis VIN). Les supports et plaques support moteur doivent rester d'origine de la machine homologuée.

Si la boucle arrière est démontable d'origine, elle peut être changée ou modifiée, mais le type de matériau utilisé doit rester le même que celui d'origine ou avoir une densité supérieure à celle d'origine. Si elle n'est pas démontable, alors il n'y a aucune modification autorisée sauf les points suivants :

- ajout de supports pour la selle
- retrait de supports non utilisés à condition qu'ils n'affectent pas la structure de la boucle arrière ni la sécurité
- tous les accessoires vissés peuvent être retirés ou déplacés.

Celle-ci devra présenter toutes les sécurités nécessaires. En cas de doute, l'avis du responsable technique est prépondérant.

## **ARTICLE 11 – FOURCHE**

La fourche, les axes, fourreaux, bras, les tés inférieur et supérieur, etc. doivent rester tels qu'originellement produits par le constructeur pour le motocycle homologué.

Les parties internes d'origine des fourches homologuées peuvent être modifiées ou changées.

Aucun système de suspension de rechange ou prototype contrôlé par électronique ne peut être utilisé, à moins qu'une telle suspension ne soit déjà présente sur le modèle de production du motocycle homologué. Il doit rester totalement standard (toutes les parties mécaniques ou électroniques doivent rester telles qu'homologuées). La suspension d'origine doit fonctionner convenablement en cas de faille électrique/électronique.

Des kits suspensions ou clapets adaptables peuvent être installés.

Tout type et quantité d'huile peuvent être utilisés dans les fourches avant.

Les bouchons de l'extrémité de la fourche peuvent être modifiés ou remplacés pour permettre un ajustement extérieur.

Les caches-poussières peuvent être modifiés, changés ou retirés à condition que la fourche reste entièrement protégée.

La finition de surface d'origine des tubes de fourches (fourreaux, tubes de fourche) peut être changée. Des traitements de surface additionnels sont autorisés.

La hauteur et la position de la fourche avant par rapport au té de fourche est libre.

Les tés de fourche, platine(s) supérieure(s), ainsi que tout pontet de liaison doivent rester tels qu'originellement produits par le constructeur sur la machine homologuée.

L'amortisseur de direction peut être ajouté ou remplacé par un amortisseur accessoire.

### **Article 11.1 – Catégorie SSP Nouvelle Génération**

Les modifications suivantes sont autorisées en supplément de celles mentionnées ci-dessus :

- Seuls les kits d'amortisseurs ou les vannes de rechange de la liste des pièces éligibles pour la compétition peuvent être installés
- Les ressorts de fourche peuvent être modifiés ou remplacés.
- Le fabricant du kit de fourche sera entièrement responsable d'assurer le fonctionnement sécuritaire de la fourche.
- Les supports de garde-boue avant intégrés dans le bas de fourche peuvent être modifiés, retirés et remplacés.
- L'alésage de l'axe dans le bas de fourche ne peut pas être modifié. L'écrou/manchon de l'essieu avant peut être ajouté ou modifié et/ou rendu captif.

### **Article 11.2 – Catégorie Pré Moto 4**

L'axe de direction doit rester dans la position d'origine. Si le motocycle a des douilles pour régler cette position/orientation de l'axe de la direction, cette position/orientation peut être changée ou réglée, mais les douilles ne peuvent pas être changées ou modifiées.

Les joints peuvent être modifiés ou retirés si la fourche est complètement protégée.

### **Article 11.3 – Catégorie Moto 5**

Les dimensions à respecter sont les suivantes :

- Tube interne de 35mm.
- Tube externe de 45mm en haut et 48mm en bas.
- Kits interdits. Réglages d'angle de chasse et offset interdit.

## **ARTICLE 12 – BRAS DE SUSPENSION ARRIÈRE (BRAS OSCILLANT)**

Chaque partie du bras de suspension arrière doit rester tel qu'originellement produit par le constructeur pour la machine homologuée (y compris l'articulation du bras de suspension arrière et le système de tension de chaîne arrière).

Un garde-chaîne doit être placé de manière à réduire la possibilité qu'une partie du corps du pilote ne puisse pas se coincer entre la partie inférieure de la chaîne et la couronne arrière. Le garde-chaîne (aileron de requin) doit couvrir largement l'ouverture où la chaîne entre en contact avec la couronne arrière.

L'axe, les écrous et les rondelles, les entretoises de pivot du bras de suspension arrière doivent rester tels que produits à l'origine par le constructeur pour le motocycle homologué.

Des emplacements de bécaille de la roue arrière peuvent être ajoutés à la fourche arrière par soudage ou fixés avec des boulons. Les supports doivent avoir les bords arrondis (d'un large rayon). Les vis de fixation doivent être noyées. Un système d'ancrage ou des points de maintien en place de l'étrier de frein arrière d'origine peuvent être ajoutés au bras oscillant arrière.  
L'axe et les écrous reliant le bras oscillant au cadre doivent rester accessibles.

#### **Article 12.1 – Catégorie SSP Nouvelle Génération**

Des rails/guides de support de roue peuvent être ajoutés pour permettre un changement rapide de roue. Les côtés du bras oscillant peuvent être protégés uniquement par une fine couverture en vinyle, aucune couverture composite ou structurelle n'est autorisée.  
Le tendeur de chaîne de l'essieu arrière peut être modifié ou changé. L'écrou de l'axe de roue peut être remplacé et/ou rendu imperdable.  
La fente du dispositif de réglage de la chaîne de l'essieu arrière peut être agrandie pour permettre au support de l'étrier de frein d'être maintenu.

#### **Article 13 – Amortisseur(s) arrière(s)**

Le ou les amortisseur(s) arrière peut (peuvent) être modifié(s) ou remplacé(s) mais les fixations originelles au cadre et au bras de suspension arrière (bras oscillant) doivent être telles qu'homologuées.  
Le ou les ressort(s) de la suspension arrière peuvent être changés.  
Aucun système de suspension de rechange ou prototype contrôlé par électronique ne peut être utilisé, à moins qu'une telle suspension ne soit déjà présente sur le modèle de production du motorcycle homologué. Il doit rester totalement standard (toutes les parties mécaniques ou électroniques doivent rester telles qu'homologuées). La suspension d'origine doit fonctionner convenablement en cas de faille électrique / électronique. La timonerie (bielles) de la suspension arrière doit rester telle qu'originellement produite par le constructeur pour le motorcycle homologué.

#### **Article 13.1 – Catégorie SSP Nouvelle Génération**

Le ou les amortisseur(s) arrière(s) ne peuvent être remplacé que par une unité de la liste des pièces éligibles pour la compétition « Eligible Parts for Competition List » de la FIM, mais les fixations originelles au cadre et au bras de suspension arrière (bras oscillant) doivent être telles qu'homologuées.

#### **Article 13.2 – Catégorie Moto 5**

L'amortisseur d'origine avec ressort remplaçable peut être utilisé.

### **ARTICLE 14 – ROUES**

Les roues peuvent être d'origine de la machine homologuée ou adaptables.  
Les roues adaptables doivent être en aluminium ou alliage d'aluminium (carbone ou magnésium interdit).  
Aucune modification sur les axes de roues ou tout point d'attache et de montage pour les étriers de frein avant n'est autorisée. Les entretoises peuvent être modifiées. Des modifications aux roues, en vue de garder en place les entretoises sont autorisées.  
Tous types de valves peuvent être utilisés.

#### **Article 14.1 – Catégorie SSP Nouvelle Génération**

Aucune modification n'est autorisée sur les roues.  
Aucune modification des points d'attache et de montage des étriers de frein avant n'est autorisée.  
Les axes de roues peuvent être modifiés ou remplacés mais doivent être du même matériau que la pièce initialement homologuée. La section de tige de l'essieu doit rester du même diamètre que l'essieu initialement homologué mais la zone filetée peut être réduite en diamètre.  
Les entretoises de roulement sont libres.  
Les masses d'équilibrage des roues peuvent être supprimées, modifiées ou ajoutées.  
Les valves de gonflage coudées en aluminium ou en acier sont obligatoires.

#### **Article 14.2 – Catégories Moto 4 OGP BY MOTUL, Pré Moto 4 et Moto 5**

Les roues sont obligatoirement en aluminium ou en alliage d'aluminium, avec les dimensions suivantes :

Avant : 2.50 – 17"      Arrière : 3.50 – 17"

### **ARTICLE 15 – PNEUMATIQUES**

Le retailage des pneus est interdit.

#### **Article 15.1 – Catégories SBK, SSP**

Les types de pneumatiques autorisés sont pneumatiques slick, intermédiaires ou rain. Seuls les pneumatiques RAIN sont dispensés de stickage pendant les qualifications.

#### **Article 15.2 – Catégories Production 600 et Production 1000**

Sont seuls autorisés les pneumatiques de la marque Pirelli référencés ci-dessous :

| CATEGORIE       | PNEU | MODELE                             | DIMENSIONS                                     | GOMME                    | TARIF        |
|-----------------|------|------------------------------------|------------------------------------------------|--------------------------|--------------|
| Production 600  | AV   | DIABLO<br>SUPERBIKE<br>DIABLO RAIN | 120/70 R 17<br>NHS TL<br>120/70 R 17<br>NHS TL | SC1/SC2<br>SCR1          | 204€<br>189€ |
|                 | AR   | DIABLO<br>SUPERBIKE<br>DIABLO RAIN | 190/60 R 17<br>NHS TL 200/60<br>R 17 NHS TL    | SCX/SCO/SC1/<br>SC3 SCR2 | 204€<br>286€ |
| Production 1000 | AV   | DIABLO<br>SUPERBIKE<br>DIABLO RAIN | 125/70 R 17<br>NHS TL<br>120/70 R 17<br>NHS TL | SC1/SC2<br>SCR1          | 204€<br>189€ |
|                 | AR   | DIABLO<br>SUPERBIKE<br>DIABLO RAIN | 200/65 R 17<br>NHS TL<br>200/60 R 17<br>NHS TL | SCX/SCO/SC1/<br>SC2 SCR2 | 295€<br>286€ |

Le nombre de ces pneumatiques autorisés durant la manifestation est limité à :

7 pour le Production 600

8 pour le Production 1000

La restriction débute à compter des essais du **vendredi (du jeudi dans le cadre de l'épreuve de Magny-Cours)**. Tous les pneumatiques doivent être marqués à l'exception des pneus pluie référencés comme tels par le fournisseur.

Les stickers remis au pilote doivent être apposés sur les pneumatiques du côté droit sous la responsabilité du pilote.

Les pneumatiques réglementairement autorisés doivent être montés dans le sens de roulement et en respectant le montage défini par le manufacturier. En cas de non-respect, le pilote n'est déclassé que sur la course sur laquelle il a été déclaré non conforme.

L'absence de stickers lors des essais chronométrés ou des courses est passible d'une sanction par le jury de l'épreuve.

Le changement d'un pneumatique en raison d'une crevaison ou d'une autre "anomalie" ne peut être autorisé, qu'avec l'accord du responsable technique, et avis d'un technicien du manufacturier présent sur le circuit.

Le directeur de course doit être prévenu. Tous les cas non prévus sont tranchés par le jury.

Un pilote ayant pris le départ après avoir changé de pneumatiques sans autorisation est convoqué par le jury (une sanction pouvant aller jusqu'à l'exclusion de l'épreuve peut être prise par celui-ci).

#### **Article 15.2 – Catégories Moto 4 OGP BY MOTUL, Pré Moto 4 et Moto 5**

Sont seuls autorisés les pneumatiques de la marque Pirelli référencés ci-dessous :

| TYPE             | DIMENSIONS        | GOMME | TARIF       |
|------------------|-------------------|-------|-------------|
| Diablo Superbike | 100/70 R17 NHS TL | SC2   | <b>160€</b> |
| Diablo Superbike | 120/70 R17 NHS TL | SC2   | <b>205€</b> |
| Diablo Rain      | 100/70 R17 NHS TL | SCR1  | <b>160€</b> |
| Diablo Rain      | 125/70 R17 NHS TL | SCR1  | <b>205€</b> |

Le nombre de ces pneumatiques autorisés durant la manifestation est limité à 4 pour les essais chronométrés et les courses. Tous les pneumatiques doivent être marqués à l'exception des pneus pluie référencés comme tels par le fournisseur.

Les stickers remis au pilote doivent être apposés sur les pneumatiques du côté droit sous la responsabilité du pilote.

Les pneumatiques réglementairement autorisés doivent être montés dans le sens de roulement et en respectant le montage défini par le manufacturier. En cas de non-respect, le pilote n'est déclassé que sur la course sur laquelle il a été déclaré non conforme.

L'absence de stickers lors des essais chronométrés ou des courses est passible d'une sanction par le jury de l'épreuve.

Le changement d'un pneumatique en raison d'une crevaison ou d'une autre "anomalie" ne peut être autorisé, qu'avec l'accord du responsable technique, et avis d'un technicien du manufacturier présent sur le circuit.

Le directeur de course doit être prévenu. Tous les cas non prévus sont tranchés par le jury.

Un pilote ayant pris le départ après avoir changé de pneumatiques sans autorisation est convoqué par le jury (une sanction pouvant aller jusqu'à l'exclusion de l'épreuve peut être prise par celui-ci).



## ARTICLE 16 – FREINS

Les vis de fixation des étriers de freins avant devront être arrêtées par un fil métallique de sécurité efficace. Les épingles ou agrafes de sécurité sont autorisées.

Dans le but de réduire le transfert de chaleur vers le liquide de frein, il est permis d'ajouter une entretoise métallique dans l'étrier, entre les plaquettes et les pistons. Cette entretoise ne doit pas avoir des dimensions supérieures à celle de la plaquette de frein.

Les disques doivent impérativement être en matériau ferreux. Les disques en carbone sont interdits.

Les plaquettes de freins avant et arrière peuvent être changées. Les goupilles de fixation des plaquettes de frein peuvent être modifiées.

Seuls les disques de frein en métaux ferreux sont autorisés, la frette centrale peut être réalisée dans un alliage d'aluminium.

### Article 16.1 – Catégories SBK, SSP 600 et SSP Nouvelle Génération

Les disques de frein peuvent être remplacés mais doivent être conformes aux règles suivantes : les disques de frein de remplacement doivent être en matériaux ferreux, les disques ventilés intérieurement ne sont pas autorisés sauf s'ils sont présents d'origine sur la machine homologuée.

Les diamètres (extérieurs et intérieurs) du disque de frein ne peuvent pas être plus grands que ceux du modèle homologué.

Les étriers de freins arrière ainsi que tous leurs points de fixation(s) et toutes pièces d'ancrage doivent rester tels qu'originellement produits par le constructeur pour la machine homologuée. Un système d'ancrage sur un ou plusieurs points afin de maintenir l'étrier de frein arrière en place peut être ajouté au bras oscillant pour faciliter le changement de roue, le responsable technique reste seul juge de cet aménagement.

Les maîtres-cylindres avant et arrière peuvent être remplacés. Pour les SSP 600 NG le remplacement doit se faire par une unité de la liste des pièces éligibles pour la compétition « Eligible Parts for Competition List » de la FIM.

Le réservoir arrière de liquide de frein peut être supprimé et remplacé par une durite.

Le frein arrière au guidon est autorisé après validation par les contrôleurs techniques mais le système d'origine doit rester en place.

Les durites de freins avant et arrière peuvent être changées.

Des connecteurs « rapides » (ou des coupleurs rapides) sont autorisés.

Afin de réduire le transfert de chaleur au liquide hydraulique, il est permis d'ajouter des rondelles métalliques aux étriers, entre les plaquettes et les étriers. Cette entretoise ne doit pas avoir des dimensions supérieures à celle de la plaquette de frein.

Il est permis de remplacer les pistons en alliage léger par des pistons en acier fabriqués par le même constructeur que l'étrier.

#### Article 16.1.1 - Catégorie SBK

En complément de ce qui est énoncé précédemment, l'épaisseur du disque de frein peut être supérieure mais le disque doit rentrer dans l'étrier de frein homologué sans modification. Les disques de frein avant peuvent être de type flottant en utilisant les moyeux d'origine. Le nombre d'entretoises est libre.

Les supports des disques de frein (moyeux) peuvent être changés, mais doivent garder le même type de montage et la même distance avec la roue.

La vis de purge sur les étriers de freins d'origine homologués peut être remplacée.

Les étriers de freins avant peuvent être remplacés par des étriers figurant sur la liste des étriers homologués au prix maximum de 800€ HT en conservant les points d'ancrage tels qu'originellement produits par le constructeur pour la machine homologuée.

Le support d'étrier de frein arrière peut être fixé sur le bras oscillant, mais le support doit être maintenu par les mêmes points de fixation pour l'étrier tel que ceux utilisés sur la machine homologuée. Une modification de la partie du support d'étrier arrière est autorisée. L'ajout d'un filetage (par soudure, fraisage ou en utilisant un filet rapporté) au bras oscillant pour fixer l'emplacement du support de l'étrier arrière est autorisé.

Les tendeurs de chaîne (ronds ou carrés) de la roue arrière peuvent être percés pour maintenir le support d'étrier du frein arrière en place.

Le système ABS ne peut être utilisé que s'il est installé sur le modèle homologué pour usage routier. Le type d'opération (soit mécanique ou électronique) et la pompe ABS/régulateur de pression doivent demeurer tels qu'homologués sur la moto homologuée. Disques, capteur de vitesse (rotor), maître-cylindre et le logiciel du système ABS peuvent être modifiés ou remplacés.

Si le système ABS n'est pas souhaité, il peut être débranché et la pompe ABS/régulateur de pression peut être supprimée.

Des écopes ou conduits d'air sont autorisés.

#### Article 16.1.2 - Catégories SSP 600 et SSP Nouvelle Génération

En complément de ce qui est énoncé précédemment, les disques de freins avant et arrière peuvent être changés mais doivent incorporer les étriers d'origine, ainsi que le montage d'origine.

Les étriers des freins avant ainsi que tous leurs points de fixation(s) et toutes pièces d'ancrage doivent rester d'origine pour la machine homologuée.

Des conduits d'air supplémentaires ne sont pas autorisés.

Les réservoirs de liquide de frein peuvent être remplacés ou repositionnés. Le réservoir arrière de liquide de freins peut être supprimé et remplacé par une durite

Le système ABS peut être retiré.

#### **Article 16.2 – Catégorie Pré Moto 4**

Le changement des leviers de frein avant et arrière est autorisé.

Les étriers de frein (avant et arrière) sont libres.

Les flexibles de frein sont libres.

Les plaquettes de frein sont libres.

Aucune conduite d'air supplémentaire n'est autorisée.

Un seul disque et un seul étrier de frein sont autorisés sur chaque roue.

Le freinage arrière peut être actionné à la main, mais le frein au pied doit rester opérationnel. Le responsable technique peut refuser toute modification qui lui paraît inappropriée.

#### **Article 16.3 – Catégorie Moto 5**

Le diamètre maximum du disque de frein avant est 300mm. Étrier 4 pistons.

Le maître-cylindre du frein avant est libre.

### **ARTICLE 17 – GUIDON ET COMMANDES MANUELLES**

Les guidons peuvent être remplacés.

Les guidons et commandes manuelles peuvent être déplacés.

Les commandes des gaz doivent se fermer automatiquement lorsqu'elles ne sont pas tenues par la main.

Les leviers d'embrayage et de freins peuvent être remplacés par des modèles adaptables.

Le levier de frein peut être remplacé par un modèle comportant un système de rattrapage de jeu extérieur.

L'interrupteur du démarreur et le coupe contact doivent être placés sur le guidon, un seul bouton de couleur rouge (coupe-contact) est autorisé.

#### **Article 17.1 – Catégories SBK, SSP 600 et SSP Nouvelle Génération**

L'ensemble papillon et câbles associés peuvent être modifiés ou remplacés mais la connexion au corps de papillon et aux commandes d'accélérateur doit rester comme sur la moto homologuée. Les papillons contrôlés par électronique, également appelés système de contrôle électronique de l'ouverture des gaz ou 'ride-by-wire', ne peuvent être utilisés que si le modèle homologué est équipé de ce même système.

#### **Article 17.2 – Catégorie Moto 4 OGP BY MOTUL**

Le guidon doit avoir une largeur totale d'au minimum 450 mm et ses extrémités doivent se terminer par des bouchons solides.

L'angle de braquage doit être au minimum de 15° de chaque côté de l'axe de la machine. Les butées doivent être prévues pour ménager un espace d'au moins 30mm entre le guidon et le réservoir, lorsque l'angle de braquage est à son maximum.

La longueur des leviers ne doit pas être supérieure à 200mm depuis son axe de rotation.

#### **Article 17.3 – Catégorie Pré Moto 4**

Il doit y avoir un minimum de 15 degrés de mouvement de la direction de chaque côté de l'essieu. Des tampons pour assurer un espace d'au moins 30 mm entre le guidon et le réservoir sont autorisés.

Les demi-guidons peuvent être remplacés mais ils doivent conserver la configuration de la machine d'origine. La largeur hors tout est de 600mm.

Les poignées et leurs câblages correspondants sont libres. La longueur des poignées ne peut pas être supérieure à 200mm mesurés à partir de l'axe pivotant et achevés sur une sphère d'un diamètre de 16 mm.

#### **Article 17.4 – Catégorie Moto 5**

La largeur du guidon est au maximum de 700mm.

### **ARTICLE 18 – REPOSE-PIEDS ET COMMANDES AU PIED**

Les repose-pieds et commandes au pied peuvent être déplacés, mais les supports doivent être montés sur le cadre aux points de fixation d'origine.

Les repose-pieds **métalliques**, non rabattables, doivent se terminer par un embout en plastique, Téflon® ou autre matériau équivalent, fixé en permanence et d'un rayon minimal de 16mm².

**Pour la catégorie SSP 600 et Nouvelle Génération**, le sélecteur de vitesse et le frein arrière, doivent rester actionnés manuellement au pied.

### **ARTICLE 19 – RÉSERVOIR D'ESSENCE**

Le réservoir de carburant doit être installé d'origine ; aucune modification autorisée sur la pièce homologuée. Cela ne s'applique pas à la catégorie Moto 5.

Les réservoirs munis de reniflards doivent être pourvus de clapets antiretours se déversant dans un récupérateur d'une capacité minimale de 250ml fabriqué dans un matériau approprié.

Le bouchon de réservoir peut être changé. Le bouchon doit être étanche en position fermée. En outre, ils doivent avoir un système de sécurité pour éviter toute ouverture intempestive.

Un rembourrage/protection pour le coureur peut être fixé à l'arrière du réservoir par un adhésif non permanent. Il peut être en mousse ou en matériau composite. Il ne peut en aucun cas servir à augmenter la capacité du réservoir.

Le réservoir peut être recouvert d'une protection qui épouse sa forme. Les protections thermiques sous le réservoir sont autorisées.

### **Article 19.1 – Catégorie Moto 5**

Le diamètre du conduit d'admission d'air du carburateur doit être identique à celui d'origine, soit 28 mm.

Réglage des gicleurs et des aiguilles libres.

Le réservoir doit avoir une contenance maximum de 7 litres.

### **ARTICLE 20 – CARÉNAGE / PROFIL**

Le carénage peut être remplacé par des contretypes accessoires aux dimensions similaires aux pièces d'origine (avec une tolérance de +/-15mm) et présenté des différences visuelles mineures dues à l'utilisation en course (mélange de pièces différentes, points de fixation, fond du carénage, etc.). Le matériau peut être changé. Des renforts spécifiques en kevlar ou carbone ne sont autorisés qu'autour des trous et zones fragiles. Aucune ouverture ne pourra être créée et/ou rebouchée par rapport à celles figurant sur le carénage d'origine (en dehors de celles nécessaire à l'installation du bac de récupération des fluides).

La bulle peut être remplacée par un contretype transparent. Une augmentation de la hauteur de la bulle est autorisée avec une tolérance de +/- 15 mm par rapport à la distance verticale du té de fourche supérieur.

Il est interdit d'équiper des motocycles de carénage s'ils ne sont pas équipés de carénage d'origine, à l'exception d'un dispositif de carénage inférieur servant à récupérer les fluides en cas d'avarie mécanique. Ce dispositif ne peut dépasser une ligne tracée horizontalement d'un axe de roue à l'autre.

**Tous les supports de carénages et des instruments sur le carénage peuvent être modifiés ou remplacés.**

Les conduits d'air originaux entre le carénage et la boîte à air peuvent être modifiés ou remplacés. Les composants en fibre de carbone **sont interdits sauf si d'origine**. Des grilles de protection ou « wire-meshes » installées à l'origine dans les ouvertures des conduits d'air peuvent être enlevées.

Tout point d'attache pour la béquille de la roue avant/arrière doit être fixé soit au cadre, soit sur le bloc moteur ou sur les bras de suspension arrière (bras oscillants). Aucun élément de ce support ne peut dépasser n'importe quelle partie du carénage. Seules des modifications faites sur le carénage sont autorisées afin d'accepter cet élément. L'espace maximum entre ce dispositif et le carénage est de 5mm.

Les ouvertures de refroidissement d'origine sur les côtés du carénage peuvent seulement être fermées partiellement afin de permettre la fixation de lettrage/logos du sponsor. Ce type de modification sera fait en maille ou tôle perforé. Le matériel est libre mais la distance entre tous les axes d'ouverture, le centre des cercles et leur diamètre doivent rester identiques. Les trous ou perforations doivent avoir un rapport d'espace d'ouverture > 60%.

Le carénage inférieur doit être construit pour contenir, en cas d'incident moteur, au moins la moitié de la totalité de l'huile et du liquide de refroidissement du moteur (minimum 5 litres).

Le garde-boue avant peut être remplacé par un garde-boue contretype de la pièce d'origine. Toutes les dimensions, y compris les points de fixation, doivent rester comme sur la pièce homologuée. Le matériau est libre. Les montages souples par connecteurs « Zeus », clips, tie-raps « zip », colliers Rilsan, ...etc ne sont pas autorisés.

Le garde-boue arrière fixé sur le bras oscillant peut être modifié, supprimé ou changé mais le profil d'origine doit être respecté.

La selle (armature et garniture) peut être remplacée par des pièces d'apparence similaires à celles originellement produites par le constructeur pour la machine homologuée. L'apparence de l'avant, l'arrière et du profil doit être conforme à la forme homologuée.

La partie supérieure arrière de la selle peut être modifiée pour en faire une selle monoplace.

La modification de la selle et de sa partie arrière ne doit pas gêner le positionnement et la taille des plaques-numéros.

Le système de serrure de la selle homologuée (avec plaques, goupille, joint de caoutchouc, etc.) peut être enlevé.

### **Article 20.1 – Catégorie SSP Nouvelle Génération**

L'apparence exacte, la forme, la taille et l'emplacement des phares avant de la machine homologuée doivent être respectés et doivent être obtenus en appliquant un film plastique ou métallique sur l'avant de la moto.

### **Article 20.2 – Catégorie Moto 4 OGP BY MOTUL**

L'usage de fibre de carbone ou de matériaux composites de carbone n'est pas permis. Sont autorisés des renforts de Kevlar ou de carbone-Kevlar autour des orifices et des points de fixation dans un rayon de 10 cm autour de celui-ci.

La largeur maximale du carénage ne doit pas dépasser les 600mm. La largeur du siège ou la partie postérieure de la machine n'est pas supérieure à 450mm (inclus le pot d'échappement).

Le bord de la bulle et les bords de toutes les parties exposées doivent être arrondis ou protégés.

Les fixations du carénage sont libres, mais l'utilisation de titane ou carbone (ou matériaux composites similaires) est interdite.

Le garde boue est obligatoire.

**Un kit déco, obligatoire, doit être apposé sur le sabot moteur. Ce kit est fourni en annexe du présent règlement.**

#### **Article 20.3 – Catégorie Pré Moto 4**

Le carénage peut être remplacé par des contretypes accessoires aux dimensions similaires des carénages originaux produits par le constructeur de la machine homologuée. Ils doivent garder l'aspect extérieur d'origine avec une tolérance de +/- 10mm.

Seules les modifications indiquées aux points suivants sont autorisées :

- a) L'utilisation de fibres de carbone ou de matériaux composites de carbone n'est pas autorisée. Des renforts en Kevlar ou en carbone-Kevlar sont autorisés autour des trous et d'autres points de tension.
- b) La largeur hors tout du carénage ne doit pas dépasser 600 mm. La largeur du siège ou de la partie arrière du motocycle ne doit pas dépasser 450 mm (y compris le tuyau d'échappement).
- c) Le carénage ne doit pas s'étendre au-delà du bord avant de la roue avant et d'une ligne tracée verticalement sur le bord arrière du pneu arrière. La suspension doit être complètement étendue lorsque la mesure est prise.
- d) Le bord de la bulle et les bords de toutes les parties exposées doivent être arrondis par raisons de sécurité.
- e) Les ancrages du carénage sont libres, mais l'utilisation du titane et du carbone est interdite.
- f) Lorsque l'on regarde latéralement, il doit être possible de voir le pilote, assis dans une position normale, à l'exception des avant-bras. Aucun matériau transparent ne peut être utilisé pour contourner les précédentes règles.
- g) Le carénage inférieur doit être construit pour contenir, en cas d'incident sur le moteur, au moins la moitié de la totalité de l'huile et du liquide de refroidissement du moteur (minimum 2 litres). Les ouvertures du fond du carénage doivent être situés au moins à 50 mm au-dessus du fond du carénage.
- h) Les garde-boue avant et arrière peuvent être retirés. En cas de retrait du garde-boue avant doit être fixé le tuyau de frein pour qu'il ne touche pas la roue.
- i) L'installation de conduits d'air supplémentaires entre le carénage et l'airbox n'est pas autorisée si la machine homologuée n'en est pas équipée de série.

#### **ARTICLE 21 – FAISCEAUX ÉLECTRIQUES**

##### **Article 21.1 – Catégories SBK et SSP 600**

Le(s) faisceau(x) de câbles peut (peuvent) être modifié(s) ou remplacé(s). Des faisceaux supplémentaires peuvent être ajoutés. La coupure des faisceaux de câbles est autorisée.

Le tableau de bord est libre.

##### **Article 21.2 – Catégorie SSP Nouvelle Génération**

Le faisceau doit être conforme au schéma de câblage préconisé par Mectronik.

##### **Article 21.3 – Catégorie Pré Moto 4**

Le faisceau électrique est celui fourni par la marque GET, sans aucune modification.

Il n'est pas possible de modifier le schéma d'installation, la section des câbles ou des connecteurs.

Aucun raccordement, connexion ou installation d'un courant supplémentaire n'est autorisé sur les câbles électriques. Les câbles doivent être continus entre leurs extrémités de connexion.

La bougie est libre.

##### **Article 21.4 – Catégorie Moto 5**

Le faisceau électrique d'origine doit être conservé.

#### **ARTICLE 22 – BATTERIE**

La batterie doit être en bon état et fournir la tension prévue par le constructeur à tout moment de la manifestation.

La batterie peut être changée, les batteries lithium sont autorisées.

#### **ARTICLE 23 – RADIATEUR, SYSTÈME DE REFROIDISSEMENT ET RADIATEURS D'HUILE**

Une grille de protection peut être placée devant les radiateurs d'huile et/ ou d'eau.

Le ventilateur et le câblage du radiateur peuvent être changés, modifiés ou supprimés.

##### **Article 23.1 – Catégorie SBK**

La pompe à eau doit rester telle qu'homologuée.

Les radiateurs d'eau ou d'huile peuvent être modifiés ou remplacés.

Des radiateurs d'eau ou d'huile peuvent être ajoutés mais le devant, l'arrière et le profil de la silhouette du motocycle ne peuvent pas être changés. Des supports additionnels pour recevoir les radiateurs additionnels sont autorisés.

L'échangeur eau/huile d'origine peut être modifié, remplacé ou retiré.

Les tuyaux du circuit de refroidissement peuvent être modifiés ou remplacés ainsi que le vase à expansion.

Les réservoirs peuvent être changés mais ils doivent être fixés d'une manière sûre.

Les ventilateurs des radiateurs et les fils d'alimentation peuvent être changés, modifiés ou retirés. Les inter-

rupteurs thermiques, les capteurs de température pour l'eau et le thermostat peuvent être ôtés à l'intérieur du système de refroidissement.

Le bouchon de radiateur est libre.

#### **Article 23.2 – Catégorie SSP 600 et SSP Nouvelle Génération**

Le radiateur d'eau peut être modifié ou remplacé par rapport à celui monté sur la machine homologuée, uniquement s'il peut être fixé à l'endroit standard et qu'il n'exige aucune modification du cadre principal.

Cependant l'apparence de l'avant et de l'arrière ainsi que les profils de la machine doivent être conformes à la forme du modèle homologué.

Les flexibles du système de refroidissement et les réservoirs de récupération peuvent être changés.

Le radiateur d'huile, si la machine en est équipée, doit rester tel que l'origine. Des radiateurs d'huile supplémentaires ne sont pas autorisés.

**Pour la catégorie Nouvelle Génération**, les modifications du refroidisseur d'huile homologué ne sont autorisées que si elles ne nécessitent aucune modification du cadre principal ou de l'apparence extérieure des carénages. Un échangeur thermique (huile/eau) peut être remplacé par un refroidisseur d'huile.

Le refroidisseur d'huile ne doit pas être monté sur ou au-dessus du garde-boue arrière.

#### **Article 23.3 – Catégorie Pré Moto 4**

Les radiateurs d'huile sont libres, la modification des couvercles de filtre à huile est permise.

Configuration libre.

### **ARTICLE 24 – BOÎTE À AIR**

La boîte à air doit être la pièce d'origine et homologuée sans modification.

Le filtre à air peut être modifié ou remplacé mais il doit être présent et monté dans son emplacement d'origine.

Les évacuations et les reniflards de la boîte à air doivent être condamnés.

Toutes les machines doivent être équipées de reniflards en circuit fermé. Tous les reniflards doivent être reliés de manière étanche à la boîte à air mais peuvent passer par un récupérateur d'huile.

Aucun pare-chaleur ne peut être fixé à la boîte à air.

#### **Article 24.2 – Catégorie Pré Moto 4**

La boîte à air et le tube d'admission de la boîte peuvent être retirés.

Le filtre peut être supprimé ou remplacé.

La construction de la boîte à air est libre.

Il est interdit d'augmenter la pression dans la boîte à air en utilisant la vitesse de la machine. Pour se conformer à cette norme, la boîte à air doit répondre à minima aux conditions suivantes :

- avoir une sortie d'air d'au moins 50% de la surface totale d'entrée.
- cette sortie d'air doit se faire par 1 ou 2 ouvertures au maximum à l'arrière ou sur le côté le boîtier le plus arrière possible, jamais par la face avant, totalisant 50% du minimum admis.
- ces ouvertures de sortie doivent avoir les mêmes conditions de filtration de l'air que l'ouverture d'entrée.
- La décision du responsable technique concernant le respect de la norme fait foi.

Si le motorcycle ne dispose pas de boîte à air, l'évent moteur doit être déchargé dans un réservoir d'au moins 250cm<sup>3</sup>.

### **ARTICLE 25 – SYSTÈME D'INJECTION DE CARBURANT**

Aucune modification n'est autorisée pour le système d'injection.

Les systèmes d'injection de carburant désignent les corps d'admission et les cornets d'admission (venturi) de longueurs variables, la pompe à carburant et le régulateur de pression de carburant.

Le système d'injection de carburant d'origine homologué doit être utilisé sans aucune modification.

Les injecteurs de carburant doivent être d'origine de la machine homologuée et sans aucune modification.

Les papillons des gaz ne peuvent être ni changés, ni modifiés.

Les conduits d'admission variables ne peuvent pas être ajoutés s'ils ne figurent pas sur la machine homologuée. Ils doivent rester identiques et fonctionner de la même manière que le système homologué. Toutes les pièces du conduit d'admission variable doivent rester exactement comme homologuées.

#### **Article 25.1 – Catégorie Superbike**

Les cornets d'admission doivent rester tels qu'originellement produits par le constructeur pour la machine homologuée.

L'air ou le mélange air/carburant ne peut aller vers la chambre de combustion qu'au travers des papillons du corps d'admission.

Les papillons contrôlés par électronique, connus comme « ride-by-wire », peuvent être utilisés seulement si le modèle homologué est équipé de ce même système. Le logiciel peut être modifié mais tous les systèmes de sécurité et procédures conçus par le constructeur d'origine doivent être maintenus.

#### **Article 25.2 – Catégorie Pré Moto 4**

Le système d'alimentation doit se faire par carburateur.

Le carburateur doit être d'origine. Aucune modification n'est autorisée.

La configuration et le montage du carburateur est libre : gicleurs, aiguille et vis inférieure du bac de carburateur.

La conduite d'admission du mélange air-carburant doit être d'origine.

Les cornets d'admission sont libres. L'élimination de la bride extérieure à l'arrière est autorisée pour un meilleur ajustement des cornets d'admission.

#### **ARTICLE 26 – CIRCUIT DE CARBURANT**

Des connecteurs « rapides » (quick connectors) ou « break quick connectors » peuvent être utilisés.

Les conduits d'essence du réservoir jusqu'à l'arrivée aux injecteurs (conduits d'essence, conduits de pression, joints, colliers, brides, canister d'essence), peuvent être remplacés, pourvu que ceux-ci n'augmentent pas le volume de carburant.

La pression d'essence doit être conforme à l'homologation.

Les conduites d'essence reliant le réservoir au système d'injection de carburant doivent être placées de manière à être protégées contre d'éventuels dommages découlant d'une chute.

Les conduites de mise à l'air libre peuvent être remplacées. Des filtres de carburant peuvent être ajoutés.

Les capteurs de niveau de carburant peuvent être retirés ou fixés.

**Pour la catégorie Superbike**, un tuyau de raccordement entre chaque côté du réservoir est autorisé (diamètre intérieur maximum 10 mm).

#### **ARTICLE 27 – CULASSE**

Aucune modification n'est autorisée.

Aucun matériau ne peut être ajouté ou enlevé de la culasse.

#### **Article 27.1 – Catégories SBK**

Les soupapes, sièges de soupapes, guides de soupapes, ressorts de soupapes, poussoirs, joint de queue de soupapes, cales de poussoirs, clavette de soupape, siège de ressort de soupapes et couplettes des ressorts doivent être tels qu'originellement produits par le constructeur pour la machine homologuée.

Des rondelles de compensation pour les ressorts de soupape ne sont pas autorisées.

Le joint de culasse peut être changé.

**Pour la catégorie SSP Nouvelle Génération uniquement**, la rectification des sièges de soupapes ainsi que le rodage sont autorisés pour autant que l'angle des sièges de soupapes soit le même que celui d'origine.

#### **Article 27.2 – Catégorie Pré Moto 4**

Les soupapes, sièges de soupapes, guides de soupapes, ressorts de soupapes et couplettes (dispositifs de retenue) des ressorts doivent être ceux initialement produits par le fabricant pour le moteur.

Le joint de culasse doit être le modèle original.

#### **ARTICLE 28 – ARBRE À CAMES**

Aucune modification n'est autorisée pour les catégories Pré Moto 4, Moto 5, Moto 4 OGP BY MOTUL et SBK.

**Pour la catégorie SBK**, le calage de l'arbre à cames peut être modifié.

#### **Article 28.1 – Catégorie SSP Nouvelle Génération**

Seuls les arbres à cames d'origine ou listés dans la liste des pièces éligibles à la compétition « Eligible Parts for Competition List » de la FIM peuvent être utilisés.

#### **ARTICLE 29 – PIGNONS DES ARBRES À CAMES**

##### **Article 29.1 – Catégorie SBK**

Les pignons des arbres à cames peuvent être rainurés afin de permettre le réglage de la commande par came.

Les pignons d'arbres à cames peuvent être remplacés par un autre pignon permettant un décalage.

La chaîne doit rester telle qu'homologuée.

##### **Article 29.2 – Catégories SSP**

Les pignons des arbres à cames peuvent être modifiés ou remplacés afin de permettre un décalage de la distribution, uniquement pour la catégorie SSP 600.

Pour la catégorie SSP 600 Nouvelle Génération, aucune modification n'est autorisée.

##### **Article 29.3 – Catégories Moto 4 OGP BY MOTUL NSF, Pré Moto 4 et Moto 5**

Le calage doit rester d'origine.

##### **Article 29.3.1 – Catégorie Pré Moto 4**

Pièce d'origine sans aucune modification.

La modification de l'ensemble pignon et arbre à cames est autorisée uniquement pour la fixation de forme ces deux pièces. La décision du responsable technique, sur la modification effectuée, fait foi.

### **ARTICLE 30 – CYLINDRES**

Aucune modification n'est autorisée.

### **ARTICLE 31 – PISTONS**

Aucune modification n'est autorisée (y compris le polissage et l'allègement).

### **ARTICLE 32 – SEGMENTS**

Aucune modification n'est autorisée.

### **ARTICLE 33 – AXES DE PISTONS ET CLIPS**

Aucune modification n'est autorisée.

### **ARTICLE 34 – BIELLES**

Aucune modification n'est autorisée.

### **ARTICLE 35 – VILEBREQUIN**

Aucune modification n'est autorisée sur le vilebrequin.

Le polissage, l'allègement, l'équilibrage, etc... sont interdits.

### **ARTICLE 36 – POMPES À HUILE ET À EAU ET DURITES D'HUILE ET D'EAU**

Aucune modification des pompes n'est autorisée.

Les durites d'huile peuvent être modifiées ou remplacées. Les durites d'huile sous pression, si elles sont remplacées, doivent être construites en métal renforcé et avoir des embouts matricés ou filetés.

### **ARTICLE 37 – CARTERS MOTEURS – CARTERS ANNEXES (ALLUMAGE, CARTER D'EMBRAYAGE, ETC)**

Les carters doivent rester tels qu'homologués. Aucune modification n'est autorisée (y compris peinture, polissage et allègement).

Les carters latéraux peuvent être modifiés ou remplacés. Dans tous les cas, la résistance du carter doit être identique à celui d'origine. Dans le cas d'un remplacement, celui-ci doit être fait dans la même matière que celui d'origine ou un matériau avec une densité supérieure à l'origine et il ne doit pas être plus léger que la pièce d'origine homologuée.

Les protections de carter contenant de l'huile doivent être tenues par des vis en acier.

Des boulons en titane peuvent être utilisés pour fixer les carters latéraux.

Le carter de protection doit couvrir au minimum 1/3 du carter original. Il ne doit présenter aucune arête vive susceptible d'endommager la surface de la piste.

Les carters approuvés par la FIM sont autorisés sans restriction pour le matériau.

#### **Article 37.1 - Catégorie SBK**

L'ajout d'une pompe destinée à créer une dépression dans le carter n'est pas autorisée. Si une pompe à dépression est installée sur le motorcycle homologué, alors elle peut être utilisée uniquement telle qu'homologuée.

#### **Article 37.2 - Catégorie Pré Moto 4**

Aucune modification n'est autorisée mise à part la modification du carter pour accueillir un pignon d'attaque de 18 dents.

Le couvercle d'embrayage peut être remplacé par un adaptable pour faciliter l'accès à l'embrayage.

### **ARTICLE 38 – TRANSMISSION / BOÎTE DE VITESSES**

Aucune modification n'est autorisée.

Un système externe de changement de vitesse rapide (câblage et potentiomètre inclus) peut être ajouté.

D'autres modifications à la boîte de vitesses ou au mécanisme du sélecteur ne sont pas autorisées.

Le pignon de sortie de boîte, la couronne de la roue arrière, le pas de la chaîne et ses dimensions peuvent être modifiés.

Le couvercle de pignon de sortie de boîte peut être modifié.

Le garde-chaîne peut être retiré, s'il n'est pas intégré au garde boue arrière.

#### **Article 38.1 – Catégorie SSP Nouvelle Génération**

**Le constructeur doit fournir la désignation des rapports de boîte.**

Le mécanisme de sélection du neutre peut être supprimé.

L'indexeur de changement de vitesse, le ressort, le rouleau et la détente peuvent être remplacés ou modifiés mais doivent fonctionner comme prévu à l'origine.

Le polissage, le traitement de surface et le traitement thermique de tous les composants de la boîte de vitesses sont autorisés.

### **Article 38.2 – Catégorie Pré Moto 4**

La couverture du pignon peut être enlevée, à condition qu'elle soit couverte par le carénage. Dans le cas contraire, le couvercle du pignon est obligatoire. L'objectif est d'empêcher le pilote d'insérer accidentellement les doigts en cas de chute. En cas de doute la décision du responsable technique fait foi.

### **ARTICLE 39 – EMBRAYAGE**

Le système d'embrayage (humide ou sec) et le mode de fonctionnement (par câble ou hydraulique) doivent rester tels qu'homologués sauf pour les catégories SBK et SSP 600.

#### **Article 39.1 – Catégorie SBK**

L'embrayage peut être modifié par un modèle vendu dans le commerce au prix maximum de 1500€ HT.

Seuls les disques d'embrayage peuvent être remplacés.

Les ressorts d'embrayage peuvent être changés.

#### **Article 39.2 – Catégorie SSP Nouvelle Génération**

Les disques de friction et d'entraînement peuvent être changés.

Les ressorts d'embrayage peuvent être changés.

La cloche d'embrayage (extérieure) doit être la pièce montée et homologuée d'origine mais peut être renforcée.

L'ensemble interne de l'embrayage d'origine peut être modifié ou remplacé. Il est permis d'utiliser un embrayage anti dribble.

Aucune source d'énergie (c'est-à-dire hydraulique ou électrique) ne peut être utilisée pour la sélection des vitesses, si elle n'est pas installée dans le modèle homologué pour une utilisation sur route. La puissance humaine est exclue de l'interdiction.

#### **Article 39.3 – Catégorie Pré Moto 4**

Le type d'entraînement doit être identique à celui du motorcycle homologué.

Il est recommandé d'avoir un dispositif de démarrage (pédale de démarrage). L'utilisation de démarreurs externes est autorisée.

### **ARTICLE 40 – ALLUMAGE / BOITIER DE CONTRÔLE (ECU)**

#### **Article 40.1 – Catégorie SBK et SSP 600**

Le boîtier de contrôle d'allumage (ECU) peut être changé.

#### **Article 40.2 – Catégorie SSP Nouvelle Génération**

L'ECU doit être l'ECU Supersport Mectronik MKE7 (code WSS600\_A).

Le micrologiciel et la cartographie moteur du fabricant doivent être déclarés éligibles pour le championnat et faire partie des pièces éligibles pour la compétition « Eligible Parts for Competition List ».

L'ECU doit avoir la section « Paramètres FIM » à jour et il est de la responsabilité du pilote de s'assurer que tel est le cas. **Des contrôles des boîtiers ECU peuvent être réalisés par les commissaires techniques à n'importe quel moment de la compétition.**

Des modules/capteurs externes peuvent être installés mais ne peuvent fournir qu'un signal à l'ECU.

Aucun autre module externe ne peut être installé sauf : partie d'un quick-shifter où le module ne peut fournir qu'un signal à l'ECU, appareils mandatés par le championnat (par exemple, système RF à 2 voies) et enregistreur de données.

Un connecteur CAN doit être mise à disposition pour les contrôleurs techniques.

Il doit être situé à l'arrière du siège de la moto. Il doit être connecté au bus CAN de l'ECU et le système TPMS (le cas échéant) doit être connecté au même bus. L'alimentation 12V doit être disponible, commutée par l'interrupteur principal.

Spécifications du connecteur : JST 04R-JWPF-VSLE-S : masse, CAN Lo, CAN Hi et interrupteur principal 12V.

La lampe anti-pluie doit être alimentée par l'ECU (comme détaillé dans les schémas du faisceau)

- L'ECU peut être positionné librement mais doit être monté solidement, amorti et sans vibrations.

- Lors d'une épreuve, le responsable technique peut demander à un pilote de remplacer son ECU.

- Lors d'une épreuve, le responsable technique peut lire et sauvegarder le fichier d'étalonnage (amp), il ne sera pas partagé sauf pour les contrôles de conformité avec les partenaires du système électronique, et pourra être utilisé lors d'un contrôle de puissance.

- Les capteurs suivants doivent être connectés directement et uniquement à l'ECU, et doivent être les capteurs d'origine, sauf indication contraire :

- Position du papillon (plusieurs autorisées)

- Capteur de cartographique, Map Sync (capteur de pression sur l'orifice d'admission utilisé pour synchroniser le moteur lors du démarrage)

- Pression de la boîte à air

- Pick-ups moteur (Came, vilebrequin)

- Position de la poignée (Origine ou homologuée par le fabricant)

- Vitesse avant (à ajouter seulement si l'originale n'est pas disponible)

- Vitesse arrière (à ajouter seulement si l'originale n'est pas disponible)



- Vitesse de l'arbre de sortie de boîte de vitesses (si d'origine)
- Rapport engagé
- Pression atmosphérique
- Température de l'eau
- Température de l'air
- Switch de chute (pas d'angle d'inclinaison – sauf depuis l'ECU)

Les éléments suivants peuvent être ajoutés :

- Cellule/commutateur de changement de vitesse (peut uniquement fournir un signal à l'ECU)
- Multi-Lambda - Bosch LSU4.9 uniquement
- Position de la fourche
- Position de l'amortisseur
- Pression de freinage avant
- Pression de freinage arrière
- Pression du carburant (pas température)
- Pression d'huile
- Température de l'huile
- Commutateurs (gauche et droite)
- Moniteur TPMS arrière (température et pression, doivent être CAN). Doit provenir de la liste des pièces éligibles pour la compétition.
- Moniteur TPMS avant (température et pression, doivent être CAN). Doit provenir de la liste des pièces éligibles pour la compétition.

L'enregistreur de données doit provenir de la liste des pièces éligibles pour la compétition. Les caractéristiques des systèmes d'enregistrement de données éligibles doivent être les suivantes :

- Le prix de vente maximum de l'unité (matériel + logiciel, hors capteurs et faisceaux de câbles) ne peut pas dépasser 3 000 €HT. L'« unité » peut être composée de plusieurs éléments, d'un module d'entrée, d'un module d'enregistrement, etc.
- L'enregistreur de données doit être disponible à la vente au public.
- L'enregistreur de données peut uniquement être connecté au bus CAN et aux capteurs répertoriés dans cette section.
- Seuls les éléments suivants peuvent être connectés directement à l'enregistreur de données :
  - GPS (chronométrage du tour et position sur la piste).
  - Transpondeur / Signal de temps au tour.
  - Température du pneu arrière (infrarouge) (externe) (maximum 3).
  - Toutes les exceptions notées dans la liste des pièces éligibles pour la compétition.

La télémétrie n'est pas autorisée.

Aucune connexion à distance ou sans fil à la moto pour échange de données ou réglage n'est autorisée lorsque le moteur tourne ou que la moto est en mouvement.

Le tableau de bord est libre et peut intégrer un enregistreur de données. Il doit conserver un affichage fonctionnel du tachymètre.

Si les commodos au guidon sont remplacés par ceux fournis dans le kit, ils doivent alors répondre aux spécifications documentées par le fabricant. Leur disposition de base, leur fonction, leur position et leur couleur doivent suivre celles fournies dans le kit.

Les câbles électriques, le faisceau, les connecteurs, la batterie et les interrupteurs sont libres mais le faisceau doit être conforme au schéma de câblage préconisé par Mectronik.

Les bougies d'allumage et les fils peuvent être remplacés.

#### Article 40.3 – Catégorie Moto 4 OGP BY MOTUL

Le module central du moteur est d'origine en catégorie Moto 4 OGP BY MOTUL. Il est interdit aux pilotes d'accéder au contenu du boîtier.

Le faisceau électrique doit être celui utilisé sur la machine dont le moteur provient.

Aucune modification n'est autorisée par exemple section des câbles, hormis le rallongement fil à fil, par soudure ou sertissage. Les câbles doivent être continus entre les deux extrémités de la connexion. Il est interdit de faire des insertions ou des dérivations, sauf pour le shifter, l'alimentation électrique du tableau de bord, du feu arrière et de l'acquisition de données. Aucune autre modification de l'installation électrique n'est autorisée. Les commodos et coupe-circuit d'origine de la machine de cross dont est issu le moteur doivent être conservés. Aucun bouton et aucune commande ne peuvent être ajoutés en dehors de celui du feu arrière. Toutes les commandes électriques ou systèmes électriques dissimulés constituera une infraction à cette règle.

La boîte à air doit être d'origine.

#### Article 40.4 – Catégorie Pré Moto 4

Seuls des boîtiers de la marque GET sont autorisés.

Ces boîtiers doivent obligatoirement être associés au tableau de bord référence D30-EVO Dashboard ou au tableau de bord d'origine.

Il est interdit aux pilotes d'accéder au contenu du boîtier. Les boîtiers sont paramétrés directement par le fournisseur en fonction de la référence de la machine. La fiche permettant au prestataire de se brancher au boîtier doit être accessible sans aucun démontage.

Si le boîtier a été modifié avant les essais, il en est attribué un nouveau au participant. Si le boîtier est modifié après les essais et avant la course, le pilote est déclassé des essais et part de la dernière ligne. Si une modification est constatée après la course, le pilote est déclassé de la course si le contrôle intervient entre les 2 courses. Il est déclassé des deux manches si le contrôle se fait après la 2<sup>ème</sup> course.

Le faisceau électrique doit être celui utilisé sur la machine dont le moteur provient.

Aucune modification n'est autorisée par exemple section des câbles, hormis le rallongement fil à fil, par soudure ou sertissage. Les câbles doivent être continus entre les deux extrémités de la connexion. Il est interdit de faire des insertions ou des dérivations, sauf pour le shifter, l'alimentation électrique du tableau de bord, du feu arrière et de l'acquisition de données. Aucune autre modification de l'installation électrique n'est autorisée. Les commodos et coupe-circuit d'origine de la machine de cross dont est issu le moteur doivent être conservés. Aucun bouton et aucune commande ne peuvent être ajoutés en dehors de celui du feu arrière. Toutes les commandes électriques ou systèmes électriques dissimulés constituera une infraction à cette règle.

La boîte à air doit être d'origine.

Seuls les boîtiers CDI Moto 4 sont autorisés.

La limite maximale de vitesse du moteur est de 12.800 rpm.

Les données et valeurs utilisées pour les essais doivent pouvoir être mises à la disposition de la FFM à tout moment.

Les boîtiers sont disponibles soit à la location soit à l'achat directement auprès de GET aux tarifs suivants :

| CATEGORIE  | SKU             | DESCRIPTION       |
|------------|-----------------|-------------------|
| Pré Moto 4 | GK-D30EVO1-0001 | D30-EVO Dashboard |
|            |                 | CDI MOTO 4        |

#### **Article 40.5 – Catégorie Moto 5**

Seul le boîtier référence ZE05-001/Z292L08 est admis.

#### **ARTICLE 41 – CAPTEURS**

Les capteurs de gestion des paramètres moteurs doivent rester en nombre identique à celui du modèle homologué. Des capteurs permettant l'acquisition de données peuvent être ajoutés.

#### **ARTICLE 42 – GÉNÉRATEUR, ALTERNATEUR, DÉMARREUR ÉLECTRIQUE**

Aucune modification n'est autorisée. Le démarreur électrique doit toujours pouvoir mettre en marche normalement le moteur pendant toute la durée de la manifestation **jusqu'à l'expiration du délai de réclamation.**

#### **Article 42.1 – Catégories SSP Nouvelle Génération**

Le moteur doit démarrer et fonctionner dès que le démarreur n'est plus sollicité. L'utilisation de batterie autre que celle sur la machine est interdite.

Le générateur/ alternateur devra assurer la charge de la batterie.

Le contrôle s'effectue en mesurant la tension aux bornes de la batterie, dans l'état de passage de la ligne d'arrivée, sans démontage hormis ceux nécessaires pour accéder à celle-ci et sans changement de pièces. La tension est mesurée moteur à l'arrêt, puis moteur en marche. Elle doit présenter une élévation d'au moins un volt par rapport à celle mesurée moteur à l'arrêt. Le débit de l'alternateur peut être contrôlé et doit correspondre aux prescriptions du constructeur.

#### **ARTICLE 43 – ELÉMENTS DE FIXATION**

Les éléments de fixation d'origine peuvent être remplacés par des éléments de fixation de n'importe quel matériau et type mais les éléments de fixation en titane ne peuvent pas être utilisés. La solidité et le type doivent être égaux ou supérieurs à la solidité de l'élément de fixation standard qu'ils remplacent.

Les éléments de fixation peuvent être percés pour recevoir des fils de freinage de sécurité, mais des modifications en vue d'un allègement ne sont pas autorisées.

Les attaches de carénage peuvent être changées par des attaches de type rapide.

Les éléments de fixation en aluminium ne peuvent être utilisés que pour des emplacements qui ne sont pas sur la structure.

#### **ARTICLE 44 – ELÉMENTS POUVANT ÊTRE MODIFIÉS OU REMPLACÉS PAR RAPPORT À LA MACHINE HOMOLOGUÉE**

Il est recommandé que les machines soient équipées d'une lumière rouge sur le tableau de bord. Cette lumière doit s'éclairer en cas de chute de la pression d'huile.

On peut utiliser tout genre de lubrifiant, liquide de frein ou de suspension.

On peut utiliser tout type de bougies.

On peut utiliser tout type de chambre à air (si utilisée) ou tout type de valves.

On peut utiliser tout type joints et matériaux de joints (à l'exception du joint de la base de cylindre).

Les masselottes d'équilibrage des roues peuvent être enlevées, changées ou ajoutées.

On peut utiliser tout type de peinture et décalcomanies des surfaces peintes.

Le matériau des attaches maintenant les pièces de remplacement (attaches de carénage, d'échappement, etc.) au cadre (ou au moteur) ne peut pas être en titane ou en fibre de carbone.

Des protections pour le moteur, le cadre, la chaîne, les repose-pieds, etc. peuvent être fabriqués dans d'autres matériaux, si ces pièces ne remplacent pas des pièces d'origines montées sur le modèle homologué.

**Pour la catégorie SSP Nouvelle Génération**, tout type de roulement peut être utilisé (à billes, à rouleaux, coniques).

## ARTICLE 45 – ÉLÉMENTS POUVANT ÊTRE RETIRÉS

Les dispositifs du contrôle d'émission (anti-pollution) à l'intérieur ou autour du moteur et de la boîte à air (capteur O<sub>2</sub>, dispositifs d'injection d'air).

Le système de contrôle d'injection d'air (valve, solénoïde, durites) peut être retiré. Les durites branchées au couvercle de la culasse peuvent être bouchées.

Les boulons des accessoires de la boucle arrière.

### Article 45.1 – Catégorie SBK

Le garde-chaîne peut être retiré.

### Article 45.2 – Catégorie SSP Nouvelle Génération

Le compteur de vitesse et mes entretoises de roue associées peuvent être retirés.

## Article 46 – Éléments devant être retirés

- Indicateurs de phare, feu arrière et clignotants (lorsqu'ils ne sont pas intégrés au carénage). Les ouvertures doivent être recouvertes par des matériaux adaptés.

- Rétroviseurs.

- Klaxon.

- Support de plaque d'immatriculation.

- Boîte à outils.

- Crochets pour le casque et bagage.

- Repose-pieds du passager.

- Poignée(s) pour le passager.

- Les barres de protection, les béquilles centrales et latérales (les supports soudés doivent être maintenus).

Pour la catégorie SSP Nouvelle Génération, s'ajoute à cette liste :

Convertisseurs catalytiques

Garde-boue arrière fixés sur le siège

## Article 47 – Éléments devant être modifiés

Les motocycles doivent être équipés d'un interrupteur ou bouton coupe-contact en état de marche se trouvant au moins d'un côté du guidon ou demi-guidon ou bracelet (à portée de main) et pouvant arrêter le moteur en marche.

Tous les bouchons de vidange doivent être freinés avec du fil à freiner. Les vis et boulons du (des) filtre(s) à huile(s) externe(s) qui font partie du circuit de lubrification d'huile doivent être munis d'un fil de sécurité (sur carters).

Tous les motocycles doivent être munis d'un système de recyclage fermé. Les reniflards d'huile doivent être connectés et se déverser dans la boîte à air. Lorsqu'une machine est munie de tubes reniflards ou de trop plein, ces derniers doivent fonctionner par les sorties existantes. Le système de recyclage fermé d'origine doit être maintenu ; aucun échappement atmosphérique direct n'est autorisé.

## ARTICLE 48 – ÉLÉMENTS DEVANT ÊTRE AJOUTÉS

Une unité GPS à des fins de localisation/chronométrage/mesure de temps ou pour messages lisibles sur un écran embarqué peut être ajoutée.

L'acquisition de données est autorisée, la télémétrie est interdite.

### Article 48.1 – Catégorie Pré Moto 4

- Seuls les systèmes d'acquisition de données équipés des capteurs suivants sont autorisés :

- R.P.M. (Signal par installation Get)

- Position du gaz (TPS, signal par installation Get).

- Capteur de vitesse (par GPS).

- Capteur de température.

- Sonde Lambda.

- Capteur de suspension avant et arrière.

- Capteur de pression de frein.

## **Article 48.2 – Catégorie Moto 5**

Acquisition de données interdite sauf pour le chronométrage.

## **ARTICLE 49 – SPÉCIFICATIONS POUR LES SIDE CARS**

Les catégories side-cars doivent être conformes aux règles générales pour les contrôles techniques, "spécification complémentaires pour les side-cars" pour l'année 2025 à l'exception des règles spécifiques au Championnat de France définies dans le présent règlement.

Pour la catégorie F600, le règlement FIM prévaut. Les châssis longs moteurs 600cc peuvent être plus anciens que l'exigence FIM Superside.

Pour les châssis longs, les moteurs suivants sont autorisés :

|                                                                   |                   |             |                                      |
|-------------------------------------------------------------------|-------------------|-------------|--------------------------------------|
| Yamaha.....                                                       | 3 cylindres ..... | MT09 .....  | modèle 2021 à ce jour                |
| Kawasaki .....                                                    | 4 cylindres ..... | 636cc ..... | modèle 2010 à ce jour – lest de 10kg |
| Triumph.....                                                      | 3 cylindres ..... | 675cc ..... | modèle 2016 à ce jour – lest de 10kg |
| Moteurs "stock", échappement, boîte à air et électronique libres. |                   |             |                                      |

La décision de brider le régime ou d'appliquer une autre pénalisation sur le moteur Yamaha peut être prise en cours d'année.

Pour les châssis longs, les pneus doivent être conformes aux directives FIM. Pour les châssis courts, les pneus sont libres.

**En 2026, moteurs stocks, les adaptations side-car laissées libres seront spécifiées.**

### **Article 49.1 - Boîte à air**

Il n'y a pas de restrictions aux dimensions de l'admission de la boîte à air.

Une boîte à air doit être utilisée. La boîte à air doit fermer entièrement le conduit d'air. Les cornets d'admission, les carburateurs ou les corps d'admission peuvent être entièrement placés dans la boîte à air. Les tuyaux de drainage ou de reniflards doivent être connectés et se déverser dans la boîte à air.

La boîte à air doit être fabriquée de manière à empêcher l'huile déversée dans la boîte à air de couler sur la piste. Ce récipient d'huile doit pouvoir contenir un minimum de 1000 cc d'huile. La boîte à air doit être scellée pour empêcher toute fuite d'huile ou de carburant.

Tous les conduits d'air dans la boîte à air doivent être au-dessus de la partie inférieure des cornets d'admission.

### **Article 49.2 - Moteur**

Moteurs de motocycles produits en série uniquement basés sur une homologation Stocksport. Les modifications suivantes peuvent être apportées :

Le carter et les cylindres d'origine peuvent être modifiés, mais l'alésage (cote réparation admise) et la course doivent rester tels que produits à l'origine par le constructeur.

Le vilebrequin et le volant doivent être d'origine. Le polissage et l'équilibrage sont autorisés. La soudure n'est pas autorisée.

Le poids minimum ne doit pas être inférieur à 95% de la pièce d'origine.

Les bielles peuvent être modifiées ou remplacées. Leur longueur doit rester comme d'origine. Leur matériau doit être de même alliage que celui homologué. Le poids minimum d'une bielle modifiée ou remplacée ne doit pas être inférieur à 95% de la pièce d'origine.

Les pistons, les segments et les axes de pistons peuvent être modifiés ou remplacés, mais l'alésage (cote réparation admise) doit rester tel qu'homologué.

La culasse d'origine peut être modifiée. La soudure est autorisée en cas de réparations uniquement (cela signifie qu'il n'est pas autorisé d'avoir chaque chambre de combustion «soudée» de la même manière). Le nombre d'entrées et sorties d'air, de soupapes et le diamètre des soupapes doivent rester tels que produits à l'origine par le constructeur.

Les soupapes, les ressorts de soupapes et les couplettes de ressorts de soupapes peuvent être modifiés ou remplacés, mais le matériau des soupapes et des ressorts de soupapes doit rester comme d'origine.

Les carburateurs peuvent être modifiés ou remplacés. Le système d'injection de carburant est libre et peut être remplacé par des carburateurs.

Les arbres à cames peuvent être modifiés ou remplacés.

La méthode de transmission de l'arbre à cames doit rester telle que produite à l'origine par le constructeur.

Les pignons des arbres à cames peuvent être modifiés ou remplacés.

Le système d'allumage et le boîtier de contrôle d'allumage sont libres.

Les rapports de vitesses sont libres. Le nombre maximum de vitesses doit rester tel qu'originellement produit par le constructeur.

Le type d'embrayage doit rester tel que produit à l'origine par le constructeur. Les ressorts et les disques d'embrayage peuvent être modifiés ou remplacés. Les systèmes mécaniques contrôlant le patinage de l'embrayage (anti dribbling) sont autorisés. Aucun support électrique ou électronique n'est autorisé.

L'alternateur peut être ôté.

Le démarreur électrique doit rester en place et fonctionner. Le moteur doit démarrer sur la grille de départ au

moyen du démarreur électrique pour le warm up avant le départ de la course.

L'utilisation de matériaux «exotiques» tels que céramiques, métal matrix (aluminium, béryllium) n'est pas autorisée.

Le système de lubrification d'huile est libre.

Il est recommandé que les machines soient équipées avec une lumière rouge sur le tableau de bord. Cette lumière doit s'éclairer en cas de chute de la pression d'huile.

## COUPES DE FRANCE PROMOSPORT

Ce règlement vient compléter les règles générales sportives et techniques pour les épreuves de vitesse.

### ARTICLE 1 - DEFINITION

La Fédération Française de Motocyclisme met en compétition pour 2026 les Coupes de France Promosport. Un vainqueur est désigné dans chacune des **huit** classes suivantes :

| Catégorie                                                                | Age                 | Eligibilité                                                                                                                                                                      |
|--------------------------------------------------------------------------|---------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 125 Cup                                                                  | A partir de 13 ans* | <b>De 100cc à 125cc monocylindre 4 temps.</b><br><b>Puissance maximum de 15cv à la roue arrière.</b><br><b>Taille de roue minimum : 17"</b>                                      |
| Promo A2                                                                 |                     | <u>Cf. liste des machines homologuées</u><br><br>De 300cc à 500cc bicylindre au prix maximum de 9000 € TTC.<br>Puissance maximum de 47.5cv à la roue arrière.                    |
| Promo Découverte                                                         | A partir de 16 ans* | De 590cc à 1100cc 3 et 4 cylindres et de 1000cc à 1300cc bi cylindre produites à partir de l'année 2005.                                                                         |
| Promo 600                                                                | A partir de 15 ans* | <u>Cf. liste des machines homologuées</u><br><br>De 401cc et à 640cc (4 cylindres) et de 401cc et à 675cc (3 cylindres), au prix maximum de 19.500€ T.T.C., prix catalogue.      |
| Production 600<br><b>(PROD600)</b><br><i>Inclus dans le Promo 600</i>    |                     | <u>Cf. liste des machines homologuées</u><br><br><i>Conforme au règlement technique de la catégorie Production.</i>                                                              |
| Promo 1000                                                               | A partir de 16 ans* | <u>Cf. liste des machines homologuées</u><br><br>De 675cc à 1000cc (3 et 4 cylindres) et de 850cc et à 1200cc (bi cylindre), au prix maximum de 35.000 € T.T.C., prix catalogue. |
| Production 1000<br><b>(PROD1000)</b><br><i>Inclus dans le Promo 1000</i> |                     | <u>Cf. liste des machines homologuées</u><br><br><i>Conforme au règlement technique de la catégorie Production.</i>                                                              |
| Promo Master<br><i>Inclus dans le Promo 1000</i>                         | A partir de 40 ans* | Machines conforme au règlement Promo 1000                                                                                                                                        |

\*Âge minimum (à partir de) : révolus le jour de l'épreuve où ils sont engagés

Lors des courses Promo 1000cc : un classement scratch, un classement **Production 1000** et un classement Promo Master est établis. **Les Promo Master apparaissent dans leur classement et le scratch uniquement.**

Les prix catalogue pourraient subir une évolution en cours d'année en fonction de la conjoncture.

Le prix catalogue pris en compte, est le prix de la version homologuée par le Service des Mines avec les options catalogue du constructeur.

### ARTICLE 2 - EPREUVES

Les points permettant d'établir les classements des Coupes de France Promosport peuvent être acquis lors des manifestations organisées par la F.F.M. et ses Clubs qui se déroulent aux dates suivantes :

21 et 22 mars ..... NOGARO ..... ASM ARMAGNAC BIGORRE  
 11 et 12 avril ..... ALES ..... MC POLE MECANIQUE  
 16 et 17 mai ..... CAROLE ..... MC MOTORS EVENTS  
 25 et 26 juillet ..... PAU ARNOS ..... MC PAU ARNOS  
 22 et 23 août ..... LEDENON ..... MC LEDENON  
 26 et 27 septembre .... MAGNY-COURS ..... MC NEVERS ET DE LA NIEVRE (hors 125 Cup)

L'une ou l'autre de ces courses peut changer de date sous réserve d'accord de la Commission Nationale Vitesse, des épreuves peuvent également être rajoutées ou annulées en cours de saison.

### **ARTICLE 3 - CONCURRENTS**

Peuvent disputer les épreuves des Coupes de France PROMOSPORT, les coureurs de toute nationalité, détenteurs d'une licence NCO, NJ3, VEX, LUE et NPH (avec autorisation de départ groupé) délivrée par la F.F.M. et valable pour l'année en cours. Les licences LJA sont autorisées si le plateau n'est pas complet, toutefois les pilotes utilisant cette licence ne peuvent pas marquer de points au classement.

Les pilotes ne remplissant pas toutes ces conditions doivent prendre contact avec le service Promosport avant l'épreuve, pour informations complémentaires au 01.49.23.77.25.

#### **3.1 - Ne peuvent participer aux épreuves Coupe de France PROMOSPORT :**

- a) Les coureurs ayant été titulaires d'une licence internationale annuelle dans une discipline « vitesse » dans les 10 années précédentes (sauf Dragsters, Montagne et Endurance), dans la même catégorie (ou cylindrée inférieure) que celle où il a roulé avec la licence internationale.
- b) les pilotes ayant terminé dans les cinq premiers du Championnat de France Superbike (Scratch, toutes les catégories du Superbike sont comprises) dans les 5 années précédentes.
- c) le triple vainqueur des Promo 1000cc.

#### **3.2 - Ne peuvent participer dans leur classe 2025 ou dans une classe inférieure en cylindrée :**

- a) Les pilotes vainqueurs à deux reprises des Coupes de France Promosport dans ladite catégorie (sauf Promo 1000cc et Master).
  - b) les vainqueurs des différentes Coupes de Marque ou Courses Annexes des cinq années précédentes. Ils peuvent toutefois concourir en catégorie 600cc, 1000cc, voire Promo A2 pour la 125 Cup.
- La Commission se réserve le droit d'étudier les cas particuliers relatifs à ces clauses.

#### **3.3 - Promo Découverte**

**Ne peut pas participer à la catégorie Promo Découverte :**

- Le pilote ayant marqué des points dans un championnat de France relevant de la CNV (hors Promosport) ;
- Le pilote ayant possédé une licence FIM Europe ou internationale avant 2026 ;
- Le pilote ayant marqué plus de 10 points en Coupes de France Promosport (hors Promo Découverte).

Le vainqueur du Promo Découverte scratch ne peut pas participer à nouveau à cette catégorie. Le vainqueur du Promo Découverte 600 peut participer au Promo Découverte 1000cc.

La CNV se réserve en outre le droit de refuser tout engagement qui ne correspond pas à l'esprit de la formule.

### **ARTICLE 4 - MACHINES**

Les machines admises à disputer les Coupes de France Promosport doivent être homologuées par la F.F.M.

### **ARTICLE 5 - ENGAGEMENTS**

Chaque demande doit être accompagnée du montant des droits fixés pour 2026 comprenant 10€ de droit de transporteur :

- **180€** pour la 125 Cup
- **340€** pour les Promo A2.
- **365€** pour les catégories Promo 600cc, Promo 1000cc, Production 600 et 1000, Promo Master, Promo Découverte.

**Ces engagements sont majorés de 50€ par course pour les pilotes ne s'engageant pas sur la totalité du championnat (hors 125 Cup).**

Tout concurrent ayant reçu une confirmation d'engagement est assuré de pouvoir participer à :

- 4 séances libres, une séance qualificative et deux courses (sauf cas d'annulation pour une raison extérieure à la volonté de l'organisateur **et à l'exception de l'épreuve de Magny-Cours**).
- Pour la 125 Cup, l'épreuve est composée d'une séance d'essais libres de 20 minutes, suivie d'une **séance d'essais chronométrés de 20 minutes le samedi, puis d'une course le dimanche.**

Les concurrents ont la possibilité de s'engager dès l'ouverture des inscriptions pour le nombre d'épreuves auxquelles ils souhaitent participer par internet uniquement via le site : <https://ffm.engage-sports.com/>

Les priorités sont déterminées par le nombre de courses auxquelles le concurrent est inscrit à la date de confirmation des engagements (un mois avant la course), étant entendu qu'un pilote engagé sur toute la saison peut être confirmé dès son inscription.

Si les créneaux horaires disponibles pour la catégorie sont complets, les engagements qui continuent à arriver sont mis en liste d'attente.

En cas de désistement, les places devenues disponibles sont proposées aux pilotes figurant sur cette liste en fonction du nombre de courses auxquelles ils sont inscrits.

Les engagements sont accessibles à compter du **16 décembre 2025** et sont réservés pendant 7 jours aux pilotes s'engageant pour la totalité des courses.

Les engagements sont clos impérativement 30 jours avant la date de chaque manifestation.

Dans le cas où une catégorie comprend à la date de clôture des engagements moins de 20 participants, la CNV se réserve le droit de l'annuler. Passé ce délai et pour autant qu'il reste des places disponibles, les engagements ne peuvent être effectués que par le site internet et sont majorés d'un droit supplémentaire de 50€.

#### **En cas de paiement revenu impayé :**

Un courriel est adressé au pilote qui dispose alors d'un délai de 7 jours à réception de celui-ci pour régulariser sa situation. Cette régularisation peut intervenir uniquement par paiement carte bancaire (via le site Internet) ou espèces. **Une somme de 10 € pour impayé s'ajoute automatiquement au montant de l'engagement.**

En l'absence de régularisation pendant ce délai, le pilote est redevable à la FFM du droit d'engagement majoré des frais bancaires générés par l'impayé. Il est par ailleurs automatiquement désengagé de l'épreuve mais reste redevable de la totalité de ses frais d'engagement.

Un pilote ne peut prendre le départ d'une course sans avoir réglé, au préalable, ses impayés des courses précédentes.

#### **Pilote souhaitant déclarer forfait :**

Pour tout forfait plus d'un mois avant l'épreuve, un droit administratif de **100€** est retenu. Moins d'un mois avant l'épreuve, le droit administratif est de **180€** et ce, quelle que soit la raison. Cette déclaration doit obligatoirement être faite par écrit, courriel ou **sur Engage Sports**. Pour tout forfait à moins de 8 jours de l'épreuve la totalité de l'engagement est retenue.

En cas de force majeure, la C.N.V. se réserve le droit d'étudier la demande, toutefois le justificatif doit impérativement lui parvenir avant le début des vérifications administratives de l'épreuve.

Après l'ouverture des vérifications administratives, les droits d'engagement ne sont ni remboursés, ni remboursés.

## **ARTICLE 6 - DEROULEMENT DES EPREUVES**

### **6.1 - Vérifications**

**Le contrôle administratif a lieu à minima de 17h30 à 19h le jeudi et reprend à partir de 8h jusqu'à 12h le vendredi. Le contrôle technique a lieu le vendredi de 11 heures à 13 heures et de 14h00 à 18h30. Le samedi, les vérifications reprennent à 8h00 jusqu'à 12h00.**

**Pour la catégorie 125 Cup, les contrôles administratifs et techniques sont effectués le samedi entre 8h et 11h00.**

Chaque pilote doit obligatoirement se présenter aux opérations de vérifications administratives avec sa licence en cours de validité au moins une heure avant le début de la séance d'essais libres du samedi matin de sa catégorie. Tout pilote qui se présente hors délai peut se voir refuser l'accès à l'épreuve.

Le contrôle technique est obligatoire à partir des essais libres officiels du samedi matin.

Les pilotes doivent être présents en pré-grille, au moins 20 minutes avant l'heure théorique du départ de leur course, afin de pouvoir répondre à un léger décalage des horaires et de permettre le contrôle des transpondeurs, stickers partenaires et pneumatiques. Les pilotes ne peuvent prendre la piste qu'à l'issue de ces contrôles, toute tentative de s'y soustraire est sanctionnée par le jury de l'épreuve. Au cas où ceux-ci ne sont pas respectés, le pilote concerné ne peut prendre la piste qu'après s'être remis en conformité.

Aucune réclamation n'est admise à ce sujet.

Le passage en pré grille n'est pas obligatoire pour les séances d'essais. En revanche, les contrôles sont effectués à la sortie de la voie des stands.

Pour chaque séance de qualification et pour chaque course, les conditions de piste sont déclarées en pré grille et en sortie de la voie des stands 15 minutes avant le départ du tour de formation, un panneau WET (pluie) ou DRY (sec) est présenté à la pré grille. Une fois la pré grille ouverte, il n'est pas accordé de délai supplémentaire pour changer de roue.

### **Article 6.1.1 - Essais**

Les essais sont interdits du lundi au mercredi la semaine de la course. Tout pilote ayant enfreint cette restriction ne pourra pas participer à l'épreuve.

### **6.2 - Qualifications**

Des essais chronométrés d'une durée de 20 minutes déterminent la place sur la grille de départ des courses. Dans le cas où la séance d'essais qualificatifs est annulée, les positions sur la grille de départ sont détermi-

nées sur décision du jury de l'épreuve par les meilleurs temps enregistrés par les pilotes lors de la séance d'essais libres du samedi ou à défaut les meilleurs temps combinés lors des essais libres du vendredi.

Pour les catégories comportant deux séries, le nombre de qualifiés est déterminé en fonction de la capacité de la piste en course. Les pilotes n'étant pas qualifiés pour la finale A font deux courses en finale B. En cas de désistements de pilotes lors de la finale A, le jury se réserve la possibilité de repêcher des pilotes de la finale B.

### 6.2.1 - Pilotes qualifiés

Le nombre de pilotes admis en course pour chaque classe est indiqué sur le règlement particulier de chaque épreuve.

La participation à la séance d'essais chronométrés est obligatoire pour prendre le départ des courses sur la grille. Le jury de l'épreuve peut, avec l'accord du directeur de course, assouplir l'application de cette règle. Dans ces conditions, les pilotes repêchés partent depuis la voie des stands. Il n'est pas appliqué de temps limite de qualification.

Si un pilote a fait l'objet d'une chute, son équipement et sa moto doivent être représentés au contrôle technique avant tout nouveau départ.

### 6.3 - Courses

Les grilles sont identiques pour les courses 1 et 2.

Dans chaque classe et sur chaque circuit, les courses se disputent sur une course de 20' environ pour toutes les cylindrées sauf pour les 600cc, Production 600 & 1000, 1000cc et Master où les courses sont de 30' environ.

Pour être classé, un coureur doit avoir effectué 75 % de la distance effectuée par le vainqueur de la course et avoir passé la ligne d'arrivée après le passage de celui-ci dans un délai défini conformément à l'article 7 des règles générales.

### ARTICLE 7 - ARRET DE COURSE/NOUVEAU DEPART

Tels que définis à l'article 6 des règles générales pour les épreuves de vitesse.

Les machines peuvent être réparées durant le temps nécessaire à la remise en place des conditions pour donner un nouveau départ, il n'est pas octroyé de délai supplémentaire.

Dans le cas où il se met à pleuvoir lors une course commencée sur une piste déclarée DRY, elle n'est pas systématiquement arrêtée, les pneus DOT étant compatibles avec une piste mouillée. Toutefois si le directeur de course juge qu'elle doit l'être, quel que soit le moment de cet arrêt, aucun départ n'est redonné. Si 50 % au minimum et moins des 2/3 de la distance de la course sur le tour où est effectué le classement a été couvert, la moitié des points est attribuée.

### ARTICLE 8 - DEPART ANTICIPE

Tout coureur ayant effectué un départ anticipé ou volé tel que défini à l'article 5 des règles générales de vitesse est pénalisé.

### ARTICLE 9 - ECHELLE DES SANCTIONS

Les sanctions suivantes peuvent être appliquées en cas de non-observation de la réglementation fédérale et notamment de la réglementation technique des Promosport par le jury ou les instances disciplinaires fédérales :

- avertissement,
- sanction pécuniaire,
- pénalité de temps et de points,
- déclassement de l'épreuve,
- suspension pour une ou plusieurs épreuves
- éviction des Coupes de France Promosport (sanction décidée par le T.N.D.A.).

### ARTICLE 10 - POINTS

Les points comptant pour l'établissement du classement des Coupes de France Promosport sont attribués pour chaque course de la façon suivante, dans chaque classe :

|                              |                               |                                |
|------------------------------|-------------------------------|--------------------------------|
| 1 <sup>er</sup> .....25 pts  | 6 <sup>ème</sup> ..... 10 pts | 11 <sup>ème</sup> ..... 05 pts |
| 2 <sup>ème</sup> .....20 pts | 7 <sup>ème</sup> ..... 09 pts | 12 <sup>ème</sup> ..... 04 pts |
| 3 <sup>ème</sup> .....16 pts | 8 <sup>ème</sup> ..... 08 pts | 13 <sup>ème</sup> ..... 03 pts |
| 4 <sup>ème</sup> .....13 pts | 9 <sup>ème</sup> .....07 pts  | 14 <sup>ème</sup> ..... 02 pts |
| 5 <sup>ème</sup> .....11 pts | 10 <sup>ème</sup> .....06 pts | 15 <sup>ème</sup> ..... 01 pts |

Un point est ajouté pour la pole position lors des essais chronométrés ainsi qu'un point pour le meilleur temps en course (pour les 2 courses).

### ARTICLE 11 - PODIUMS

A l'issue de chaque finale un podium est organisé, une coupe est remise aux trois premiers de chaque classe. En catégorie Promo Découverte, une coupe est remise aux trois premiers du classement scratch ainsi qu'aux 3 premiers 600 de la catégorie.



**ARTICLE 12 - PRIX**

Dans chaque épreuve et les classes suivantes : **A2, Scratch 1000cc, Production 1000, Master, Scratch 600cc, Production 600**, Découverte (Scratch et 600cc) les pilotes se voient attribuer les prix suivants par course :

Primes F.F.M.

1<sup>er</sup> .....165€      2<sup>ème</sup> .....135€      3<sup>ème</sup> .....120€

Lorsqu'une classe comporte moins de 26 participants aux essais chronométrés (à condition d'avoir un minimum de 10 pilotes dans la catégorie), les primes sont les suivantes :

1<sup>er</sup> .....85€      2<sup>ème</sup> .....70€      3<sup>ème</sup> .....60€

**Pour la classe 125 Cup, les pilotes se voient attribuer les prix suivants par course :**

Primes F.F.M.

1<sup>er</sup> .....100€      2<sup>ème</sup> .....75€      3<sup>ème</sup> .....50€

**Lorsque la classe 125 Cup comporte moins de 26 participants aux essais chronométrés (à condition d'avoir un minimum de 10 pilotes dans la catégorie), les primes sont les suivantes :**

1<sup>er</sup> .....50€      2<sup>ème</sup> .....40€      3<sup>ème</sup> .....25€

**DOTATION PIRELLI**

Pirelli attribue aux participants, inscrits sur **au moins 2 épreuves** sur la saison, un welcome pack comprenant des goodies Pirelli sera remis dès la première participation de chaque pilote.

Des dotations sont à gagner, à l'occasion d'un tirage au sort organisé lors de chaque course pour les pilotes engagés sur minimum quatre épreuves pour toutes les catégories :

1<sup>er</sup> ticket : un pneumatique avant

2<sup>ème</sup> ticket : un pneumatique arrière

3<sup>ème</sup> ticket : un pneumatique avant et un pneumatique arrière

Seuls les pilotes présents lors du tirage au sort peuvent bénéficier des dotations. En cas d'absence du pilote tiré au sort, la dotation est remise en jeu.

Le tirage au sort se tient le samedi à 19h00 à la structure Pirelli en présence d'un représentant FFM.

Les pneumatiques gagnés sont de la référence et du type correspondant à la catégorie et remis directement lors du tirage au sort.

**Le nombre de courses auxquelles le pilote est inscrit, permettant de déterminer ses dotations et son éligibilité au tirage au sort, est évalué au 6 mars 2026.**

Pirelli organise un challenge « **Pirelli Best lap** » destiné à récompenser au sein de certaines catégories et course annexe, les pilotes qui ont réalisé le meilleur temps dans chaque course. Le/les pilotes ayant réalisé(s) le plus de meilleurs tours en course sur la saison se voient récompensés par Pirelli. **En cas d'ex-aequo, le pilote ayant le dernier meilleur résultat remporte le challenge.**

**Les catégories concernées sont les suivantes :**

- Promo A2
- **Scratch Promo 600, Production 600**
- Promo Découverte scratch
- **Championnat de France Vitesse Féminin Scratch**
- **Scratch Promo 1000, Master, Production 1000**

**DOTATION PRODUCTION 600 & 1000 : le vainqueur de chacune des catégories Production se verra offrir l'ensemble de ses pneumatiques lors de la saison suivante en cas d'engagement en Championnat de France Superbike.**

**ARTICLE 13 - CLASSEMENT FINAL DES COUPES DE FRANCE PROMOSPORT**

Les classements des Coupes de France Promosport sont établis dans chaque classe, sur les résultats obtenus sur l'ensemble des courses organisées.

Les ex aequo sont départagés en considération du nombre de places de 1<sup>er</sup>, 2<sup>ème</sup>, etc. S'il est impossible de les départager ils ont le même classement.

Il est offert dans chaque classe Promo A2, Scratch 600cc/Prod 600, Prod 600, Scratch 1000cc, Production 1000, Master et Découverte (Scratch et 600cc) :

Primes F.F.M.\*

1<sup>er</sup> .....1.250 €      2<sup>ème</sup> .....850 €      3<sup>ème</sup> .....550 €

\*Minimum 10 engagés à l'année **au 13 mars**. S'il y a moins de 10 engagés à l'année, les primes sont divisées par 2. **Pour la classe 125 Cup, les primes sont divisées par 2 indépendamment du nombre d'engagés à l'année.**

## ARTICLE 14 - VERIFICATIONS TECHNIQUES - PARC FERME - DEMONTAGE

### 14.1 - Vérifications techniques

Un pilote présentant une machine au contrôle technique (voir article 1 du règlement technique des Promosport) :

- non accompagnée de sa carte grise, de sa feuille des mines ou de son certificat de conformité U.E.
- les pilotes roulant sur des machines faisant l'objet d'un prêt importateur ou concessionnaire doivent être en possession d'une attestation officielle de prêt de ce dernier. Ce document permet l'identification de la machine, y figurent en plus de l'identité du bénéficiaire de ce prêt, l'appellation commerciale, le type mine et le numéro de châssis. Les machines dont les cartes grises sont barrées pour cause de cession, sont acceptées.
- en non-conformité avec le règlement technique des machines de sport, ne peut concourir, ni prétendre au remboursement du droit d'engagement.

Une seule machine par pilote peut être présentée aux contrôles techniques pour chaque catégorie. **Le changement de machine est interdit sur la même épreuve.**

A l'issue du contrôle technique, aucun changement de machine entre les pilotes n'est autorisé.

Les vérifications préliminaires sont des vérifications de sécurité, la conformité de la machine avec les règles techniques reste sous la responsabilité du pilote.

Il est remis à chaque pilote, lors de sa première participation, un passeport technique, sa présentation est obligatoire lors des vérifications techniques de chaque épreuve.

Lors du contrôle les machines doivent être en tous points conformes au règlement sans exception.

En cas de non-conformité à l'arrivée de la deuxième course, le pilote est sanctionné pour les deux courses.

**Une machine non conforme avec le règlement technique, ne peut courir, ni prétendre au remboursement du droit d'engagement.**

### 14.2 - Parc fermé, démontage et contrôle de conformité

Les procédures sont telles que définies à l'article 17 des règles générales pour les contrôles techniques de la vitesse.

## ARTICLE 15 - RECLAMATIONS

Les réclamations doivent être déposées conformément à l'article 8 des règles générales pour les épreuves de circuits de vitesse.

Tout démontage effectué sur demande du directeur de course, du président du jury ou du responsable technique donne lieu aux indemnités suivantes en cas de conformité :

- haut moteur 4 Temps : 100€ (uniquement si démontage de la culasse).
- haut moteur plus bas moteur 4 Temps : 200€

## ARTICLE 16 - APPLICATION DU REGLEMENT

Tous les cas non prévus au présent règlement sont tranchés par le jury de l'épreuve, conformément aux dispositions des règles générales C.N.V., du règlement particulier, du Code sportif national de la F.F.M. et de ses Annexes.

## ARTICLE 17 - OFFICIELS

Le directeur de course, les directeurs de course adjoints, les commissaires techniques et les chronométreurs sont désignés par la FFM.

Un commissaire sportif est désigné par l'organisateur.

Le directeur de course, son adjoint, le directeur de course stagiaire et les commissaires sportifs doivent avoir satisfait à un séminaire fédéral en cours de validité.

La commission désigne pour chaque épreuve un commissaire sportif et un délégué de son choix, si ce dernier est présent, il est de droit le président du jury, si celui-ci est absent, le club doit désigner un troisième commissaire sportif et nommer le président du jury suppléant.

Trois aides commissaires techniques, nommés par le club, doivent impérativement être présents durant toute l'épreuve. Ceux-ci doivent être titulaires de la licence de commissaire technique.

## ARTICLE 18 - OBLIGATION DES PILOTES VIS-A-VIS DE LA F.F.M.

Chaque pilote doit apposer sur sa machine un sticker F.F.M. de chaque côté, sur un emplacement visible et coudre un écusson F.F.M. sur le haut du torse ou le devant des épaules de sa combinaison.

Dans le cas où les Coupes de France Promosport ont un ou plusieurs partenaires, leurs logos doivent être obligatoirement apposés conformément au plan de stickage qui est fourni à chaque participant.

La présence d'annonceurs concurrents aux partenaires FFM est strictement interdite.

Outre le fait qu'il se voit refuser l'accès de la piste, tout pilote en infraction avec l'article 18 est sanctionné par un retrait de 3 points, et par le non-versement de la prime ou de la dotation correspondant au sticker manquant si le pilote est classé dans les trois premiers. Le jury est souverain dans les autres cas, en cas de récidive, le pilote peut être exclu des coupes de France Promosport.

## ARTICLE 19 - TRANSPONDEURS

Le chronométrage des machines s'effectue par système transpondeur. Les dispositions applicables figurent à l'article 25 des règles générales. **Les motos doivent être obligatoirement équipées de leur système d'identification sonore (étiquettes ou badge RFID) durant toute l'épreuve, y compris durant les essais libres.**

**ARTICLE 20 - RESPONSABILITES**

Les dispositions applicables figurent à l'article 23 des règles générales.

**ARTICLE 21 - LAISSEZ-PASSER**

Les dispositions applicables figurent à l'article 24 des règles générales.

**ARTICLE 22 - CIRCULATION DANS LE PARC COUREURS**

Pour raison de sécurité, la circulation de tous véhicules dans le paddock doit se faire à l'allure d'un piéton au pas. Les deux roues de service (transport de roues, matériel ou personnel, etc.) doivent être identifiés aux machines pour lesquelles ils sont utilisés, il est recommandé aux pilotes et passagers de porter un casque, ils ne doivent également pas émettre un bruit supérieur à 90 db. La pratique du deux roues, vélo et tout engin motorisé, par des enfants de moins de 10 ans est interdite dans le paddock. Rappelant que le pilote est responsable de ses accompagnateurs, celui-ci peut être sanctionné par le jury de l'épreuve, la sanction prononcée peut aller jusqu'à l'exclusion de la manifestation.

**ARTICLE 23 - BRIEFING**

Un briefing obligatoire par catégorie est organisé à chaque épreuve. Toute absence aux briefings est passible d'une amende de 75 €.

**Pour les catégories Promo 600, Promo 1000, Promo Master, Production 600 et 1000 :** les pilotes engagés à l'année ne devront assister qu'au premier briefing qui se tiendra lors de la première épreuve des Coupes de France Promosport. Ces pilotes seront dispensés de briefing sur les autres épreuves.

## **REGLEMENT DES MACHINES PROMOSPORT POUR LES CATEGORIES A2 - 600cc - 1000cc – MASTER et DECOUVERTE**

Ce règlement vient en complément des règles générales pour les contrôles techniques relevant des circuits de vitesse et des courses de côte 2026.

Il est rappelé que tout ce qui n'est pas expressément autorisé et précisé dans ce règlement est strictement interdit. Tout litige sur une épreuve est tranché en premier ressort par le jury après avis et notification des commissaires techniques. En cas de contestation de la décision, l'instance compétente est le Tribunal National de Discipline et d'Arbitrage.

Tout litige consécutif à un démontage après la manifestation est tranché par la C.N.V. après avis des commissaires techniques responsables du contrôle. En cas de contestation de la décision, l'instance compétente est le Tribunal National de Discipline et d'Arbitrage.

**ARTICLE 1 - DEFINITION**

Le motorcycle de Promosport doit être fabriqué en série, faire l'objet d'une construction suivie (réseaux, importateurs et constructeurs) et faire l'objet d'une homologation FFM (« compétition client »).

Il doit avoir obtenu l'agrément du Service des Mines dans sa configuration d'origine (sauf dérogation expresse de la CNV).

Les machines doivent être accompagnées de la carte grise, de la feuille des mines ou du certificat de conformité U.E. Les immatriculations WW sont admises à condition que le pilote soit en mesure de présenter la feuille des mines correspondant à la machine. Le numéro du cadre doit correspondre en tous points au numéro figurant sur la carte grise, la feuille des mines ou le certificat de conformité U.E. Le remplacement du cadre est autorisé uniquement par un modèle identique à celui d'origine. Dans ce cas, la facture d'achat doit être présentée lors du contrôle technique.

Les véhicules faisant l'objet d'une procédure VGA, VGE, VEI ou RSV ne sont pas autorisés à participer aux Coupes de France Promosport sauf en catégorie Promo Découverte. Dans cette catégorie, elles sont autorisées pour autant que son propriétaire fournisse une attestation émanant d'un professionnel de la moto certifiant que la machine ne présente pas de danger pour la pratique en compétition.

**ARTICLE 2 - HOMOLOGATION**

Les machines doivent avoir obtenu une homologation F.F.M. avant la première épreuve à laquelle elles participent. Cette homologation est valable cinq ans. Un dossier d'homologation doit être constitué par le constructeur ou l'importateur.

Lorsqu'un modèle homologué fait l'objet de modification(s) ne remettant pas en cause ses caractéristiques principales, une extension d'homologation est possible.

La F.F.M. est seule juge pour apprécier le bien-fondé de cette demande d'extension.

Après cinq années, la F.F.M. peut décider en fonction du potentiel des machines en course de prolonger cette homologation.

Seules sont admises en Promosport, les machines de marque et type figurant sur la liste des machines homologuées par la F.F.M. pour les courses en Promosport et achetées initialement dans le réseau commercial français ou européen (uniquement pour les pilotes européens non français).

**Cet article ne s'applique pas au Promo Découverte où la seule contrainte est que la machine soit fabriquée à partir de l'année 2005.**

### ARTICLE 3 - CARACTERISTIQUES GENERALES

Pour toutes les pièces où il est stipulé «Aucune modification n'est autorisée» ou «d'origine...» sauf indications explicites d'une quelconque dérogation, aucune modification n'est tolérée, la pièce doit être dans son état d'origine et ne doit avoir subi, ni polissage, ni traitement de surface, ni traitement thermique, ni allègement, ni retrait ou apport de matière.

Seules les modifications ou transformations précisées dans ce règlement sont autorisées.

Les machines doivent être conformes à leur notice descriptive des Mines ou du certificat de conformité U.E. et à la fiche d'homologation et d'identification de la C.N.V.

En complément d'information, il est fait appel aux documents d'homologation FIM des machines Superbike et Supersport.

Les cotes moteurs (alésage et course) figurant sur la notice descriptive ne peuvent être **modifiées**.

Les machines doivent être d'un aspect général correct (propreté, carrosserie, etc.). Toutes les marques d'approbation des épreuves précédentes doivent être retirées.

Les machines doivent être présentées aux vérifications techniques avec la partie inférieure du carénage déposée.

Les étriers de freins avant ont leurs vis de fixation freinées par un fil métallique de sécurité.

#### 3.1. - Carburant

Le carburant doit être du type sans plomb ou bio éthanol, conformément à l'article 20 des règles générales pour les contrôles techniques. **Un point approvisionnement unique en carburant sera déterminé pour chacune des manches du championnat. Les concurrents ne pourront s'approvisionner sur d'autres stations.**

Des prélèvements peuvent être effectués. Les analyses d'essence sont effectuées aux frais de la F.F.M., si elles se révèlent négatives. Si elles se révèlent positives, le concurrent doit régler les frais correspondants. Dans tous les cas, la contre-expertise est aux frais du concurrent.

#### 3.2. - Pneumatiques

Sont seuls autorisés sur piste déclarée sèche les pneus de marque **PIRELLI** tels que définis ci-dessous :

**Piste sèche (DRY) :**

| CATEGORIE                                                                  | DIMENSION                        | MODELE                                       | GOMME      | TARIF TTC    |
|----------------------------------------------------------------------------|----------------------------------|----------------------------------------------|------------|--------------|
| 125 Cup                                                                    | AV 100/70 R 17                   | Diablo Superbike                             | SC1        | 160€         |
|                                                                            | AV 110/70 R 17                   | Diablo Superbike                             | SC1        | 180€         |
|                                                                            | AR 120/70 R 17                   | Diablo Superbike                             | SC2        | 205€         |
|                                                                            | AR 140/70 R 17                   | Diablo Superbike                             | SC2        | 205€         |
| A2                                                                         | AV 110/70 ZR17                   | Diablo Supercorsa V3                         | SC1        | 135€         |
|                                                                            | AR 140/70 ZR17                   | Diablo Supercorsa V3                         | SC1        | 165€         |
|                                                                            | AV 120/70 ZR17                   | Diablo Supercorsa V3                         | SC2        | 155€         |
|                                                                            | AR 160/60 ZR17                   | Diablo Supercorsa V3                         | SC2        | 175€         |
|                                                                            | AR 180/60 ZR17                   | Diablo Supercorsa V3                         | SC2        | 205€         |
| Promo 600cc<br><b>Production 600</b><br>Promo Découverte                   | AV 120/70 ZR17<br>AR 180/60 ZR17 | Diablo Supercorsa V3<br>Diablo Supercorsa V3 | SC2<br>SC2 | 155€<br>205€ |
| Promo 1000cc<br><b>Production 1000</b><br>Promo Master<br>Promo Découverte | AV 120/70 ZR17<br>AR 200/55 ZR17 | Diablo Supercorsa V3<br>Diablo Supercorsa V3 | SC2<br>SC2 | 155€<br>225€ |

Seuls les paiements en espèces ou cartes bancaires sont acceptés par la structure PIRELLI sur le circuit. Aucune autre référence n'est admise, et ce dès la première course. Les références revendeur sont disponibles sur simple demande.

Le nombre de ces pneumatiques autorisés durant la manifestation est limité à 2 (un avant, un arrière) pour toutes les catégories.

Lors du contrôle technique deux stickers, un pour le pneu avant et un pour le pneu arrière, sont remis au pilote. Ces stickers doivent être apposés sur les pneumatiques du côté droit sous la responsabilité du pilote. Un pilote n'ayant pas ses stickers de collé sur les pneus référencés ci-dessus lors de son passage en prégrille n'est pas autorisé à rentrer sur la piste, quelles que soit les conditions de piste (DRY ou WET).

Les pneumatiques réglementairement autorisés pour chaque catégorie doivent être montés dans le sens de roulement et en respectant le montage défini par le fabricant. En cas de non-respect, le pilote n'est déclassé que sur la course **lors de laquelle** il a été déclaré non conforme.

Le changement d'un pneumatique en raison d'une crevaisson ou d'une autre "anomalie" ne peut être autorisé, qu'avec l'accord du responsable technique, et avis d'un technicien du fabricant présent sur le circuit.

Le directeur de course doit être prévenu. Tous les cas non prévus sont tranchés par le jury.

Le pilote ayant procédé au changement de pneumatique, doit effectuer un passage par la voie des stands à son prochain départ (demi-finale, finale 1 ou finale 2).

Si un pilote se présente en pré-grille en ayant effectué un changement de pneumatique sans respecter la procédure définie ci-dessus, il est renvoyé de la pré-grille et ne peut prendre le départ.

Un pilote ayant pris le départ après avoir changé de pneumatiques sans autorisation est convoqué par le jury (une sanction pouvant aller jusqu'à l'exclusion de l'épreuve peut être prise par celui-ci).

Aucune modification de la surface extérieure du pneumatique n'est autorisée.

Sont également autorisés uniquement sur piste déclaré WET (mouillée) les pneus de marque PIRELLI tels que définis ci-dessous :

#### Piste mouillée (WET) :

| CATEGORIE                                               | DIMENSION      | MODELE      | GOMME | TARIF TTC |
|---------------------------------------------------------|----------------|-------------|-------|-----------|
| 125 Cup                                                 | AV 100/70 R 17 | Diablo Rain | SCR1  | 160€      |
|                                                         | AV 110/70 R 17 | Diablo Rain | SCR1  | 170€      |
|                                                         | AR 125/70 R 17 | Diablo Rain | SCR1  | 205€      |
|                                                         | AR 140/70 R 17 | Diablo Rain | SCR1  | 215€      |
| Promo A2                                                | AV 110/70 R17  | Diablo Rain | SCR1  | 170€      |
|                                                         | AR 140/70 R17  | Diablo Rain | SCR1  | 220€      |
|                                                         | AR 120/70 R17  | Diablo Rain | SCR1  | 185€      |
|                                                         | AR 160/60 R17  | Diablo Rain | SCR1  | 240€      |
|                                                         | AR 200/60 R17  | Diablo Rain | SCR1  | 280€      |
| 600cc<br>Prod 600<br>Promo Découverte                   | AV 120/70 R17  | Diablo Rain | SCR1  | 185€      |
|                                                         | AR 200/60 R17  | Diablo Rain | SCR1  | 280€      |
| 1000cc<br>Prod 1000<br>Promo Master<br>Promo Découverte | AV 120/70 R17  | Diablo Rain | SCR1  | 185€      |
|                                                         | AR 200/60 R17  | Diablo Rain | SCR1  | 280€      |

Aucune autre référence n'est admise, et ce dès la première course.

Ces pneus ne font l'objet d'aucun marquage. Leur nombre n'est pas limité.

Les pneus pluie peuvent être montés sur des jantes adaptables de matière et dimensions identiques à l'origine. Ces jantes peuvent également être équipées de disques de frein adaptables de forme, matière et dimensions strictement identiques à l'origine.

Les pneumatiques réglementairement autorisés pour chaque catégorie doivent être montés dans le sens de roulement et à l'emplacement prévu par le fabricant.

Tout autre montage est considéré comme non-conformité technique avec les conséquences qui en découlent. Le pilote n'est déclassé que sur la course sur laquelle il a été déclaré non conforme.

Les couvertures chauffantes branchées à un groupe électrogène de 2400 watts maximum, sont autorisées en pré-grille.

### 3.3. Système d'échappement / niveau sonore

Les systèmes d'échappements et silencieux peuvent être changés ou modifiés.

Pour des raisons de sécurité les bords de la ou des sorties des silencieux doivent être arrondis pour éviter les bords tranchants.

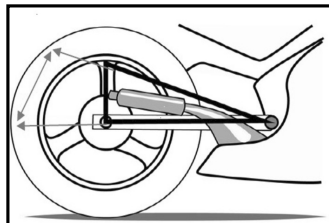
Les machines dotées d'un échappement « bas » (**catalyseur** sous le moteur et silencieux court) pourront déroger à la règle de profil pour autant que le silencieux se trouve dans un triangle selon le croquis ci-dessous.

Le niveau sonore doit être conforme à l'article 19 des règles générales pour les contrôles techniques.

### ARTICLE 4 – MARQUAGE - PLOMBAGE

A tout instant de la manifestation, le moteur ou toute autre partie de la machine peut être plombé (ou marqué).

Les pilotes dont les machines ont fait l'objet de ce plombage doivent impérativement présenter celles-ci avec les marques de plombage lors de la ou des épreuves suivantes, où elles sont susceptibles d'être contrôlées. A défaut, les points marqués dans les épreuves à compter et y compris celle où les marquages ont été apposés leur sont retirés. Le déplombage n'est autorisé qu'en présence d'un commissaire technique désigné par la CNV.



En cas de non-conformité technique constatée sur une machine plombée/marquée, l'ensemble des points inscrits par le pilote depuis le plombage/marquage de sa machine lui est retiré.

Les machines peuvent être passées au banc aléatoirement et à tout moment.

## ARTICLE 5 - EQUIPEMENT A RETIRER

Doivent être retirés obligatoirement :

- les béquilles,
- les clignotants,
- le(s) rétroviseur(s),
- les repose-pied passager,
- la plaque minéralogique,
- le phare,
- le feu de route arrière.

## ARTICLE 6 – REGLEMENT TECHNIQUE

Les numéros doivent être conformes à l'article 16 des règles générales pour les contrôles techniques.

L'usage de la visserie alliée et titane, autre que celle prévue d'origine, est interdit.

### 6.1. - Partie cycle :

D'origine du type considéré. Les procédés de peinture ne sont pas restreints, polissage interdit. Si la boucle arrière est démontable d'origine, elle peut être changée ou modifiée, mais le type de matériau utilisé doit rester le même que celui d'origine ou avoir une densité supérieure à celle d'origine. Si elle n'est pas démontable, alors il n'y a aucune modification autorisée sauf les points suivants :

- ajout de supports pour la selle
- retrait de supports non utilisés à condition qu'ils n'affectent pas la structure de la boucle arrière ni la sécurité
- tous les accessoires vissés peuvent être retirés ou déplacés. Celle-ci doit présenter toutes les sécurités nécessaires. En cas de doute, l'avis du responsable technique est prépondérant. Les côtés du cadre peuvent être protégés par des protections en composites de carbone kevlar, ces protections épousent la forme du cadre. Les vis de fixation doivent être positionnées en retrait dans ce matériau.

### 6.1.0. - Bras oscillant

D'origine du type considéré, apport ou enlèvement de matière interdit.

L'axe et les écrous reliant le bras oscillant au cadre doivent rester accessibles.

Une protection fixée sous le bras oscillant, empêchant le pied ou la main d'atteindre la couronne arrière est obligatoire. Elle doit être en matériau de type nylon ou téflon ou matériaux composites ayant des bords arrondis et une épaisseur minimum de 5 mm. Les côtés du bras oscillant peuvent être protégés par des protections en composites de carbone kevlar, ces protections épousent la forme du bras oscillant. Les vis de fixation doivent être positionnées en retrait dans ce matériau.

### 6.1.1. - Carénage

Le carénage peut être remplacé par des contretypes accessoires aux dimensions similaires aux pièces d'origine (avec une tolérance de +/-15mm) et présenté des différences visuelles mineures dues à l'utilisation en course (mélange de pièces différentes, points de fixation, fond du carénage, etc.). Le matériau peut être changé. L'utilisation de matériaux en fibres de carbone ou composite de carbone n'est pas autorisée. Des renforts spécifiques en kevlar ou carbone ne sont autorisés qu'autour des trous et zones fragiles. Aucune ouverture ne peut être créée et/ou rebouchée par rapport à celles figurant sur le carénage d'origine (en dehors de celles nécessaire à l'installation du bac de récupération des fluides).

La bulle peut être remplacée par un contretype transparent. Une augmentation de la hauteur de la bulle est autorisée avec une tolérance de +/- 50 mm par rapport aux plans côtés FIM.

Il est interdit d'équiper des motocycles de carénage s'ils ne sont pas équipés de carénage d'origine, à l'exception d'un dispositif de carénage inférieur servant à récupérer les fluides en cas d'avarie mécanique. Ce dispositif ne peut dépasser une ligne tracée horizontalement d'un axe de roue à l'autre.

L'ensemble des supports des instruments sur le carénage peuvent être remplacées, mais l'utilisation du titane et du carbone (ou matériaux en composite similaire) est interdit. Tous les autres supports de carénage peuvent être modifiés ou remplacés.

Les conduits d'air originaux entre le carénage et la boîte à air peuvent être modifiés ou remplacés. Des composants en fibre de carbone **sont interdits sauf si d'origine**. Des grilles de protection ou « wire-meshes » installées à l'origine dans les ouvertures des conduits d'air peuvent être enlevées.

Tout point d'attache pour la béquille de la roue avant/arrière doit être fixé soit au cadre, soit sur le bloc moteur ou sur les bras de suspension arrière (bras oscillants). Aucun élément de ce support ne peut dépasser n'importe quelle partie du carénage. Seules des modifications faites sur le carénage sont autorisées afin d'accepter cet élément. L'espace maximum entre ce dispositif et le carénage est de 5mm.

Les ouvertures de refroidissement d'origine sur les côtés du carénage peuvent seulement être fermées partiellement afin de permettre la fixation de lettrage/logos du sponsor. Ce type de modification sera fait en maille ou tôle perforée. Le matériel est libre mais la distance entre tous les axes d'ouverture, le centre des cercles et leur diamètre doivent rester identiques. Les trous ou perforations doivent avoir un rapport d'espace d'ouverture > 60%.

Le carénage inférieur doit être construit pour contenir, en cas d'incident moteur, au moins la moitié de la totalité de l'huile du moteur (minimum 5 litres).

Le garde-boue avant peut être remplacé par un garde-boue contretype de la pièce d'origine. Toutes les

dimensions, y compris les points de fixation, doivent rester comme sur la pièce homologuée. Le matériau est libre. Les montages souples par connecteurs « Zus », clips, tie-raps « zip », colliers Rislan, etc. ne sont pas autorisés.

Le garde-boue arrière fixé sur le bras oscillant peut être modifié, supprimé ou changé mais le profil d'origine doit être respecté.

#### **6.1.2. - Fourche**

Pièce d'origine du type considéré. Le positionnement en hauteur par rapport aux Tés de fourche ne doit pas excéder 50mm. Les commissaires techniques peuvent refuser tout positionnement qu'ils considèrent dangereux.

Qualité et quantité d'huile libres. Modification des Tés interdite.

Les bouchons de l'extrémité de la fourche peuvent être modifiés.

Les pièces internes peuvent être modifiées ou changées (rondelles, piston hydraulique, clapet, canalisation d'huile, ressort et collier d'écartements).

#### **6.1.3. - Réservoir d'essence**

Pièce d'origine du type considéré. Tous les réservoirs de carburant doivent être complètement remplis de produit ignifugé (structure à cellules ouvertes, par exemple. Explosafe®). Le remplacement du bouchon de réservoir est autorisé.

#### **6.1.3a. - Pompe à essence**

Pièce d'origine du type considéré.

#### **6.1.4. - Réservoir d'huile**

Pièce d'origine du type considéré.

#### **6.1.5 - Jantes**

D'origine du type considéré.

Entretoises des roues avant et arrière libres.

Les valves coudées de contrôle de pression sont autorisées.

#### **6.1.6. - Selle**

La selle peut être modifiée ou changée.

#### **6.1.7. - Commandes au pied**

Libres.

Exception : La longueur minimum des repose-pieds doit être de 65 mm, et présenter des extrémités arrondies (rayon minimum 8 mm). Lorsque les repose-pieds ne sont pas pliables, ils devront comporter un embout fabriqué dans une matière téflon, plastique ou équivalent.

#### **6.1.8. - Guidon**

Libre du commerce. Les extrémités doivent être obligatoirement bouchées.

La réparation des guidons est interdite.

Les guidons doivent être positionnés tels que d'origine par rapport aux Tés du modèle homologué.

#### **6.1.9. - Leviers**

D'origine ou adaptables, ils peuvent être de type repliable.

Pour les catégories Promo 600cc, Promo 1000cc un levier à rattrapage de jeux est autorisé.

#### **6.1.10. - Garde-boue**

Tout garde-boue du commerce est admis à condition que sa fixation présente toutes les garanties de sécurité et qu'il conserve l'aspect et la forme générale du modèle d'origine.

La partie démontable du garde-boue arrière peut être retirée (il s'agit uniquement de la partie servant de support de la plaque minéralogique). Dans tous les cas, le dessous de selle doit être intégralement couvert.

#### **6.1.11. - Amortisseurs arrières**

Changement autorisé en conservant les ancrages d'origine sur le cadre et le bras oscillant. Lorsqu'un système de biellettes ou de renvoi existe, celui-ci doit être conservé d'origine.

Seuls sont admis les amortisseurs adaptables se montant sans aucun changement ou modification du système existant homologué.

#### **6.1.12. - Amortisseur de direction**

Recommandé.

#### **6.1.13. - Freins**

Il est permis le changement des flexibles, du liquide et des plaquettes de frein à condition que le dispositif adopté présente toutes les garanties de sécurité.

Pour toutes les catégories, les vis de fixation des étriers de freins avant doivent être arrêtées par un fil métal-

lique de sécurité efficace. Les épingles ou agrafes de sécurité sont autorisées.

La séparation des durites de frein avant doit se faire au-dessus du té de fourche inférieur.

Le système et l'équipement ABS, des motos qui en sont équipées d'origine, peut-être déconnecté et/ou retiré.

A l'inverse un système ABS ne peut être monté sur une moto qui n'en est pas équipée d'origine.

Les pistons d'origine peuvent être remplacés mais les modèles en titane sont interdits.

#### **6.1.14. - Tableau de bord**

Peut être retiré, une modification des supports est autorisée.

Un compte-tours en état de marche et étalonné, indiquant les valeurs réelles du régime moteur de la machine est obligatoire.

Un témoin de température d'eau adaptable est autorisé, la sonde doit rester à son emplacement d'origine.

Un système d'acquisition de données peut être utilisé. Les seuls capteurs autorisés sont ceux montés comme équipement d'origine sur la moto telle qu'homologuée.

#### **6.1.15. - Faisceau électrique**

Les connexions suivantes peuvent être retirées :

- le phare avant,
- les feux arrière et les stops,
- les clignotants,
- l'avertisseur sonore,
- le tableau de bord,
- les interrupteurs de sécurité de béquille.
- le contacteur à clef pourra être retiré ou déplacé.
- tous les commodos de guidon à l'exception de celui qui commande le coupe-contact et le démarreur.

Les commodos d'origine homologués ayant, entre autres, une fonction de réglage servant au bon fonctionnement de la machine, peuvent également être conservés.

L'utilisation d'un commodo à d'autres fins que sa fonction initiale est interdite.

Les commodos accessoires (type Binder ou autres) sont autorisés pour autant que le fabricant présente à la FFM son modèle et ses fonctions possibles.

Le faisceau électrique et le boîtier CDI d'origine peuvent être remplacés seulement par un faisceau électrique et un boîtier CDI du Kit référencé par l'importateur de la marque. La fonction shifter est autorisée.

### **6.2. - PARTIE MOTEUR**

#### **6.2.1. - Démarreur**

Les motos homologuées avec un démarreur électrique doivent conserver celui-ci. Le système de démarrage doit être en état de fonctionnement. Ces éléments peuvent être contrôlés à tout moment.

#### **6.2.2. - Carters**

Moteur et boîte d'origine du type considéré. Apport et enlèvement de matière interdit sauf la découpe du carter pour le passage du pignon de sortie de boîte qui est autorisée.

Dans tous les cas, un système de protection du pignon de sortie de boîte doit exister.

#### **6.2.3. - Vilebrequin**

Pièce d'origine du type considéré, sans modification. Apport et enlèvement de matière interdit.

#### **6.2.4. - Roulements et paliers**

Tous les roulements et paliers doivent rester d'origine. Leurs nombres, dimensions et matériaux doivent rester identiques au modèle homologué.

#### **6.2.5. - Cylindre**

Pièce d'origine du type considéré. Sans modifications. Hauteur cylindre, dimension des pièces, lumière et transfert d'origine. Apport et enlèvement de matière interdits.

#### **6.2.6. - Piston / Segments**

Pièce d'origine du type considéré. Sans modifications. Apport et enlèvement de matière interdits.

#### **6.2.7. - Culasse**

Pièces d'origine. Apport et enlèvement de matière interdits.

Les systèmes de contrôles des émissions de polluants dans et autour de la boîte à air et du moteur peuvent être retirés. Le système de contrôle d'injection d'air (valve, solénoïde, durite) peut être retiré. Les couvercles de la culasse peuvent être retirés et bouchés par des plaques.

#### **6.2.8. - Distribution**

Le diagramme doit rester identique à celui d'origine sans modifications. Les pistons, lumières, soupapes et arbres à cames doivent rester d'origine du type considéré sans modifications. Si dans la distribution d'ori-



gine du type considéré, un système de clapets, de soupapes ou de disques est incorporé, celui-ci doit être maintenu tel que d'origine.

### 6.2.9.1. - Injecteurs

Pièce d'origine considérée sans modifications.

### 6.2.9.2 - Réglage d'injection

L'adjonction d'un dispositif supplémentaire pour changer le mélange de carburant est autorisée, conformément à l'article 18 des règles générales pour les contrôles techniques.

### 6.2.9.3. - Boîte à air

Filtre à air adaptable autorisé.

La boîte à air doit rester telle que d'origine, aucune modification n'est autorisée.

### 6.2.10. - Circuit de lubrification

D'origine du type considéré.

### 6.2.11. - Allumage – Générateur

Pièce d'origine du type considéré, sans modification.

L'indice thermique des bougies est libre. Le générateur doit assurer la charge de la batterie. Le contrôle s'effectue en mesurant la tension aux bornes de la batterie, dans l'état de passage de la ligne d'arrivée, sans démontage hormis ceux nécessaires pour accéder à celle-ci et sans changement de pièces.

La tension est mesurée moteur à l'arrêt, puis moteur en marche. Elle doit présenter une élévation d'au moins un volt par rapport à celle mesurée moteur à l'arrêt. Le débit de l'alternateur peut être contrôlé et doit correspondre aux prescriptions du constructeur.

### 6.2.12. - Embrayage

Noix, plateau de pression, cloche et disques (lisses et garnis) d'origine du type considéré. Nombre de disques garnis identiques à l'origine. Ressorts de pression d'embrayage libre. Apport et enlèvement de matière interdits.

### 6.2.13. - Boîte de Vitesses

Boîte d'origine du type considéré. Le changement de la démultiplication finale est autorisé. La largeur de la chaîne de transmission finale peut être changée, mais le pas doit rester d'origine.

Nombre de rapports et démultiplication primaire strictement d'origine.

En cas de bridage partiel par la boîte de vitesses, celui-ci peut être désactivé.

### 6.2.14. - Roulement de boîte

Tous les roulements et les paliers doivent rester d'origine. Leur nombre, dimensions et matériaux doivent rester identiques au modèle homologué.

### 6.2.15. - Système de refroidissement

D'origine du type considéré. Le calorstat peut être retiré. La mise en marche forcée du ventilateur est autorisée.

### 6.2.16. - Joints moteurs

Les joints moteurs doivent être identiques à l'origine. Leur épaisseur doit correspondre à la norme du constructeur (avec serrage correspondant au couple préconisé par le constructeur).

### 6.2.17. - Batterie

La batterie doit conserver la dimension et les caractéristiques d'origine, elle doit être en bon état et fournir la tension prévue par le constructeur à tout moment de la manifestation. Les batteries au lithium sont interdites sauf si elles sont montées d'origine sur la moto.

## ARTICLE 7 – SPECIFICATIONS POUR LA CATEGORIE A2

### 7.1. Poids des machines

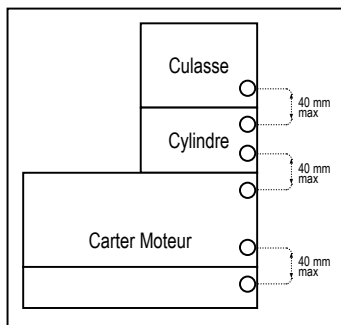
Le poids de la moto doit correspondre au poids à vide de la machine avec une tolérance de 10%.

### 7.2. Marquage – plombage des moteurs

**La conformité des moteurs des motos A2 est contrôlée par le banc de puissance FFM, la puissance maximale ne doit pas être supérieure à 47.50 cv sans tolérance.**

Les machines sont plombées lors de leur passage au contrôle technique. Deux déplombages maximums par machine sont autorisés pendant la saison.

Si un déplombage supplémentaire est réalisé, le pilote est sanctionné d'un départ de course depuis la sortie de la voie des stands. Un moteur plombé ne peut correspondre qu'à une seule moto.



Trois zones doivent être aménagées par le concurrent afin de permettre le plombage de la culasse au cylindre et du cylindre au carter moteur et des carters moteurs entre eux. Pour cela, des trous de Ø2mm mini doivent être réalisés dans les 3 pièces mentionnées ci-dessus, avec une distance de 40mm maximum (voir croquis ci-dessus).

### 7.3 - Freins

L'utilisation du disque de frein avant d'origine de la Kawasaki Ninja 400 (référence 41080-0695-32L) n'est pas autorisée.

### 7.4 - Tableau de bord et faisceau électrique

Le tableau de bord doit être celui d'origine, en état de marche et sans modifications.

Le faisceau électrique d'origine doit être conservé, seules les connexions susmentionnées peuvent retirées. La modification du boîtier ECU d'origine est strictement interdite. L'utilisation du boîtier additionnel de la marque Dyno Jet, modèle : Power Commander est autorisé.

Les boîtiers ECU d'origine peuvent être inter-changés, avec ceux d'un autre concurrent ou de la FFM, du même modèle à la seule discrétion des officiels de la manifestation.

Il est permis d'utiliser le kit sonde lambda de la marque Dyno Jet, modèle Auto tune, dont la référence commerciale est DYPCVAT200.

### 7.5 - Distribution

Uniquement pour les Yamaha R3 :

Il est possible d'utiliser :

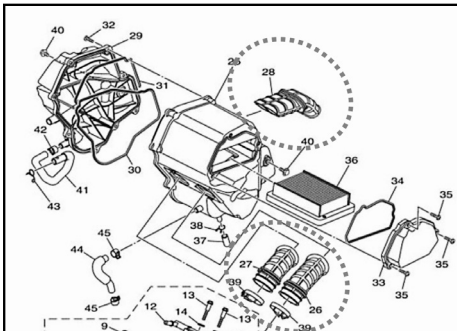
- l'arbre à cames d'admission référence 2MS – E2170 – 01
- le pignon d'arbre à cames 1WD – E2176 – 00

Aucune autre pièce ne peut être changée ou modifiée.

### 7.6 - Boîte à air

Yamaha R3 :

Il est permis de modifier le couvercle du filtre à air (pièce #33 sur l'éclaté ci-après) selon les photos suivantes.



Le conduit d'entrée de la boîte à air peut être supprimé (pièce #28), les 2 trompettes d'admissions peuvent être réduites en longueur autant que souhaité (pièces #26 et #27).

## **REGLEMENT DES MACHINES** **PROMO DECOUVERTE**

Ce règlement vient en complément des règles générales pour les contrôles techniques relevant des circuits de vitesse et des courses de côte 2026.

### ARTICLE 1 - DEFINITION

Le Motorcycle de Promo Découverte doit être fabriqué en série, faire l'objet d'une construction suivie et être vendu dans le commerce.

Il doit avoir obtenu l'agrément du Service des Mines dans sa configuration d'origine.

Les machines doivent être accompagnées de la carte grise, de la feuille des mines ou du certificat de conformité U.E.

Les véhicules faisant l'objet d'une procédure RSV peuvent participer aux épreuves Promo-Découverte.

Pour autant que son propriétaire fournisse une facture émanant d'un professionnel de la moto certifiant que la machine ne présente pas de danger.

Les pilotes roulant sur des machines faisant l'objet d'un prêt importateur ou concessionnaire doivent être en possession d'une attestation officielle de prêt de ce dernier. Ce document permet l'identification de la machine, y figurent en plus de l'identité du bénéficiaire de ce prêt, l'appellation commerciale, le type mine et le numéro de châssis.

## ARTICLE 2 - CARACTERISTIQUES GENERALES

La cylindrée (alésage et course) du moteur figurant sur la notice descriptive ne peuvent être modifiées.

Les machines doivent être d'un aspect général correct (propreté, carrosserie, etc.). Toutes les marques d'approbation des épreuves précédentes doivent être retirées.

Le générateur doit assurer la charge de la batterie.

Le contrôle s'effectue en mesurant la tension aux bornes de la batterie, dans l'état de passage de la ligne d'arrivée, sans démontage hormis ceux nécessaires pour accéder à celle-ci et sans changement de pièces. La tension est mesurée moteur à l'arrêt, puis moteur en marche. Elle doit présenter une élévation d'au moins un volt par rapport à celle mesurée moteur à l'arrêt. Le débit de l'alternateur peut être contrôlé et doit correspondre aux prescriptions du constructeur.

La batterie doit conserver les dimensions d'origine, elle doit être en bon état et fournir la tension prévue par le constructeur à tout moment de la manifestation. Les batteries lithium sont interdites sauf si elles sont d'origine homologuées sur le modèle du type considéré.

Le système de démarrage doit être en état de fonctionnement. Ces éléments peuvent être contrôlés à tout moment. Le phare dans son ensemble doit être retiré.

Les reniflards (réservoirs d'essence, d'eau, d'huile ainsi que le carter moteur) doivent tous aboutir dans un ou plusieurs récupérateurs d'une capacité de 125 cc minimum chacun et d'une capacité totale de 0,5 litre minimum fixés correctement. Les machines équipées d'un système de recyclage automatique conservent ce dispositif d'origine. Tous les bouchons de remplissage, de vidange ou de niveau, trappes de vidange, filtres à huile extérieurs (de type automobile) et niveaux d'huile, ainsi que les vis de raccord des circuits de lubrification doivent être obligatoirement arrêtés par un fil métallique de sécurité. Les machines doivent être présentées aux vérifications techniques avec la partie inférieure du carénage déposée.

Les étriers de freins avant ont leurs vis de fixation freinées par un fil métallique de sécurité.

L'installation sur la moto d'un coupe-circuit interrompant le circuit primaire d'allumage et coupant le moteur lorsque le pilote quitte sa machine (notamment en cas de chute) est recommandée. Ce système peut être commandé soit par un cordon relié au pilote ou par un système sans fil.

### 2.1. - Pneumatiques

Sont seuls autorisés les pneus de marque PIRELLI tels que définis dans le règlement Promosport; Les pneus pluie sont autorisés.

Les couvertures chauffantes branchées à un groupe électrogène de 2400 watts maximum, sont autorisées en pré-grille.

La catégorie Promo Découverte est limitée à un seul train de pneumatiques par week end de course.

Les pneumatiques réglementairement autorisés pour chaque catégorie doivent être montés dans le sens de roulement et à l'emplacement prévu par le fabricant. Le pilote n'est déclassé que sur la course sur laquelle il a été déclaré non conforme.

### 2.2. - Système d'échappement / niveau sonore

Les systèmes d'échappements et silencieux peuvent être changés ou modifiés.

Le niveau sonore doit être conforme à l'article 19 des règles générales pour les contrôles techniques.

## ARTICLE 3 - MARQUAGE

Toute partie ou pièce des machines utilisées peut subir un ou plusieurs marquages d'identification par les commissaires techniques.

## ARTICLE 4 - EQUIPEMENT A RETIRER

Doivent être retirés obligatoirement :

- les béquilles,
- les clignotants,
- le(s) rétroviseur(s),
- les repose-pied passager,
- la plaque minéralogique,
- les phares,
- les feux de route et stop arrière.

## ARTICLE 5 - TABLEAU DES MODIFICATIONS

L'usage de la visserie alliage et titane, autre que celle prévue d'origine, est interdit.

### 5.1. - PARTIE CYCLE

D'origine du type considéré. Les procédés de peinture ne sont pas restreints.

Les supports de béquilles doivent être réalisés en nylon, téflon, ou matière équivalente, ont les dimensions maximums suivantes :

- Diamètre 30 mm, longueur 40 mm, vis de fixation en retrait,
- Les côtés du cadre peuvent être protégés par des protections en composites de carbone kevlar, ces protections épousent la forme du cadre.

Les vis de fixation doivent être positionnées en retrait dans ce matériau.

### 5.1.0. - Bras oscillant

D'origine du type considéré, apport ou enlèvement de matière interdit.

Une protection fixée sous le bras oscillant, empêchant le pied ou la main d'atteindre la couronne arrière est obligatoire. Elle doit être en matériau de type nylon ou téflon ou matériaux composites ayant des bords arrondis et une épaisseur minimum de 5 mm.

### 5.1.1. Carénage

Le carénage peut être remplacé par des contretypes accessoires aux dimensions similaires aux pièces d'origine (avec une tolérance de +/-15 mm) et présenté des différences visuelles mineures dues à l'utilisation en course (mélange de pièces différentes, points de fixation, fond du carénage, etc.). Le matériau peut être changé. L'utilisation de matériaux en fibres de carbone ou composite de carbone n'est pas autorisée. Des renforts spécifiques en kevlar ou carbone ne sont autorisés qu'autour des trous et zones fragiles. Aucune ouverture ne peut être créée et/ou rebouchée par rapport à celles figurant sur le carénage d'origine (en dehors de celles nécessaire à l'installation du bac de récupération des fluides).

La bulle peut être remplacée par un contertype transparent. Une augmentation de la hauteur de la bulle est autorisée avec une tolérance de +/- 50 mm par rapport à la distance verticale du té de fourche supérieur.

Il est interdit d'équiper des motocycles de carénage s'ils ne sont pas équipés de carénage d'origine, à l'exception d'un dispositif de carénage inférieur servant à récupérer les fluides en cas d'avarie mécanique. Ce dispositif ne peut dépasser une ligne tracée horizontalement d'un axe de roue à l'autre.

L'ensemble des supports des instruments sur le carénage peuvent être remplacées, mais l'utilisation du titane et du carbone (ou matériaux en composite similaire) est interdit. Tous les autres supports de carénage peuvent être modifiées ou remplacées.

Les conduits d'air originaux entre le carénage et la boîte à air peuvent être modifiés ou remplacés. Des composants en fibre de carbone **sont interdits sauf si d'origine**. Des grilles de protection ou « wire-meshes » installées à l'origine dans les ouvertures des conduits d'air peuvent être enlevées.

Tout point d'attache pour la béquille de la roue avant/arrière doit être fixé soit au cadre, soit sur le bloc moteur ou sur les bras de suspension arrière (bras oscillants). Aucun élément de ce support ne peut dépasser n'importe quelle partie du carénage. Seules des modifications faites sur le carénage sont autorisées afin d'accepter cet élément. L'espace maximum entre ce dispositif et le carénage est de 5mm.

Les ouvertures de refroidissement d'origine sur les côtés du carénage peuvent seulement être fermées partiellement afin de permettre la fixation de lettrage/logos du sponsor. Ce type de modification est fait en maille ou tôle perforé. Le matériel est libre mais la distance entre tous les axes d'ouverture, le centre des cercles et leur diamètre doivent rester identiques. Les trous ou perforations doivent avoir un rapport d'espace d'ouverture > 60%.

Le carénage inférieur doit être construit pour contenir, en cas d'incident moteur, au moins la moitié de la totalité de l'huile et du liquide de refroidissement du moteur (minimum 5 litres).

Le garde-boue avant peut être remplacé par un garde-boue contertype de la pièce d'origine. Toutes les dimensions, y compris les points de fixation, doivent rester comme sur la pièce homologuée. Le matériau est libre. Les montages souples par connecteurs « Dzus », clips, tie-raps « zip », colliers Rislan, etc. ne sont pas autorisés.

Le garde-boue arrière fixé sur le bras oscillant peut être modifié, supprimé ou changé mais le profil d'origine doit être respecté.

### 5.1.2. - Fourche

Libre.

### 5.1.3. - Réservoir d'essence

Pièce d'origine du type considéré. Le remplissage complet des réservoirs avec une mousse de rétention du carburant est obligatoire.

### 5.1.4. - Jantes

Libres.

Les jantes en carbone sont interdites sauf si elles sont d'origine du type considéré.

Entretoises des roues avant et arrière libres.

### 5.1.5. - Selle

La selle peut être modifiée ou changée.

### 5.1.6. - Commandes au pied

Libre.

Exception : La longueur minimum des repose-pieds doit être de 65 mm, et présenter des extrémités arrondies (rayon minimum 8 mm). Lorsque les repose-pieds ne sont pas du genre pliable, ils doivent comporter un embout fabriqué dans une matière téflon, plastique ou équivalent.

### 5.1.7. - Guidon

Libre du commerce. Les extrémités doivent être obligatoirement bouchées.

La réparation des guidons est interdite.

### 5.1.8. - Leviers

D'origine ou adaptables, pliables en cas de chute, rattrapage de jeux autorisé.

Les motos doivent être équipées d'une protection du levier de frein avant, afin de protéger le levier de frein au guidon d'un actionnement accidentel en cas de collision avec une autre machine. Ces protections doivent faire l'objet de fabrication en série et distribuées par un professionnel.

### 5.1.9. - Garde-boue

Tout garde-boue du commerce est admis à condition que sa fixation présente toutes les garanties de sécurité et qu'il conserve l'aspect et la forme générale du modèle d'origine.

La partie démontable du garde-boue arrière peut être retirée (il s'agit uniquement de la partie servant de support de la plaque minéralogique). Dans tous les cas, le dessous de selle doit être intégralement couvert.

### 5.1.10 - Amortisseurs arrière

Changement autorisé en conservant les ancrages d'origine sur le cadre et le bras oscillant. Lorsqu'un système de biellettes ou de renvoi existe, celui-ci doit être conservé d'origine.

### 5.1.11. - Amortisseur de direction

Recommandé. Il ne doit pas servir de butée de direction.

### 5.1.12. - Freins

Est autorisé le changement des flexibles, du liquide et des plaquettes de frein à condition que le dispositif adopté présente toutes les garanties de sécurité.

Le remplacement des flexibles, du liquide et des plaquettes de frein sont autorisés à condition que le dispositif adopté présente toutes les garanties de sécurité.

Pour toutes les catégories, les vis de fixation des étriers de freins avant devront être arrêtées par un fil métallique de sécurité efficace.

La séparation des durites de frein avant doit se faire au-dessus du té de fourche inférieur.

### 5.1.13. - Compteur kilométrique et compte tours

Peuvent être retirés, une modification des supports est autorisée.

Un compteur compte-tours en état de marche et indiquant les valeurs réelles du régime moteur est obligatoire.

Un témoin de température d'eau adaptable est autorisé.

Un système d'acquisition de données peut être utilisé. Les seuls capteurs autorisés sont ceux montés comme équipement d'origine sur la moto telle qu'homologuée.

### 5.1.14. - Faisceau électrique

Tous les commodos de guidon à l'exception de celui qui commande le coupe-contact et le démarreur peuvent être retirés.

Les commodos d'origine homologué ayant, entre autres, une fonction de réglage servant au bon fonctionnement de la machine peuvent être conservés.

### 5.1.15. - Cadre

Le numéro du cadre doit correspondre en tous points au numéro figurant sur la carte grise, la feuille des mines, le certificat de conformité UE ou la facture.

Le remplacement du cadre est autorisé uniquement par un modèle identique à celui d'origine. Dans ce cas, la facture d'achat doit être présentée lors du contrôle technique.

Tous les cas non conformes sont soumis au Jury de l'épreuve.

### 5.1.16. Feu rouge arrière

Conforme à l'article 23 des règles générales pour les contrôles techniques.

## 5.2. - PARTIE MOTEUR

### 5.2.1. - Démarreur

Les motos homologuées avec un démarreur électrique doivent conserver celui-ci.

### 5.2.2 - Réglage d'injection

Pour les machines équipées d'injection, l'adjonction d'un dispositif supplémentaire pour changer le mélange de carburant est autorisé.

### 5.2.3. - Filtre à air

Adaptable autorisé.

### 5.2.4. Système de refroidissement

D'origine du type considéré. Le calorstat peut être retiré. Le seul liquide de refroidissement autorisé est l'eau pure. Tout additif, quel qu'il soit, est strictement interdit.

La mise en marche forcée du ventilateur est autorisée.

## ARTICLE 6 - PLAQUES NUMEROS

Les machines doivent être équipées de plaques jaune mat avec des numéros noir mat uniquement pour la catégorie Promo Découverte.

Les numéros doivent être conformes à l'article 16 des règles générales pour les contrôles techniques.

# CHAMPIONNAT DE FRANCE VITESSE FEMININ

## ARTICLE 1 - DÉFINITION

La Fédération Française de Motocyclisme met en compétition pour 2026 le Championnat de France Vitesse Féminin qui se déroulera aux dates suivantes :

|                         |                   |                           |
|-------------------------|-------------------|---------------------------|
| 21 et 22 mars .....     | NOGARO.....       | ASM ARMAGNAC BIGORRE      |
| 16 et 17 mai .....      | CAROLE.....       | MC MOTORS EVENTS          |
| 22 et 23 août.....      | LEDENON .....     | MC LEDENON                |
| 26 et 27 septembre .... | MAGNY-COURS ..... | MC NEVERS ET DE LA NIEVRE |

Ces épreuves, réservées aux concurrentes féminines, sont organisées conformément au code sportif, aux règles générales pour les épreuves vitesse de la FFM 2026 et en fonction de ce règlement particulier.

## ARTICLE 2 – MACHINES ADMISES

Les machines éligibles pour participer sont :

Classe 600cc : jusqu'à 640cc (4 cylindres), 675cc (3 cylindres) et 690cc (bicylindres).

Classe 1000cc :

de 601cc et à 1200cc (4 cylindres)

de 676cc et à 1200cc (3 cylindres)

de 750cc et à 1200cc (bi cylindres)

Roadster ou sportives acceptées (sous réserve d'éligibilité au règlement technique).

## ARTICLE 3 – PILOTES ADMISES

Peuvent disputer ce championnat réservé aux concurrentes féminines, les pilotes de toute nationalité, détentrices d'une licence NCO ou NPH (avec autorisation de départ groupé) délivrée par la FFM et valable pour l'année en cours.

La participation ponctuelle à une épreuve peut également se faire avec une licence « LJA » de la FFM, disponible uniquement sur le site internet fédéral en suivant le lien ci-dessous : <http://www.ffmoto.org/journee-licence>.

Les pilotes titulaires d'une licence une manifestation délivrée par la FFM ne marquent pas de points dans le cadre du Championnat de France. Les points sont réattribués aux pilotes suivantes.

## ARTICLE 4 - INSCRIPTIONS

### 1/ Demandes d'engagement

Le tarif d'engagement est de 365€ par course. Ce tarif est majoré de 35€ pour les concurrentes ne participant pas à l'intégralité du championnat.

L'ensemble des engagements s'effectuent sur le site : <https://ffm.engage-sports.com/> et sont accessibles à compter du **16 décembre 2025** et sont réservés pendant 7 jours aux pilotes s'engageant pour la totalité des courses. **Les inscriptions se font via la catégorie « Promo Découverte »** (le tarif d'engagement du Promo Découverte s'appliquera de manière automatique. Veuillez solliciter, lors de l'inscription, l'application du tarif CF Vitesse Féminin). **A ce titre, les pilotes éligibles à la catégorie Promo Découverte pourront demander, lors de l'inscription, d'apparaître également dans le classement de cette catégorie.**

Les pilotes sont sélectionnées en fonction de la date et de l'heure de leur inscription, sous réserve que cette dernière ait été réglée.

Si les créneaux horaires disponibles pour la catégorie sont complets, les engagements qui continuent à arriver sont mis en liste d'attente. Les engagements sont payés par CB uniquement.

### Clôture des engagements

Les engagements sont clos impérativement le lundi précédent la manifestation. Passé ce délai et pour autant qu'il reste des places disponibles, les engagements ne peuvent se faire que par le site internet et le paiement ne peut alors être fait que par carte bancaire avec une majoration de 30€.

### Forfaits

La pilote qui ne peut se rendre à l'épreuve doit prévenir obligatoirement la FFM par mail à : [vitesse@ffmoto.com](mailto:vitesse@ffmoto.com) ou se déclarer forfait directement sur le site internet : <https://ffm.engage-sports.com/>.

### Pilote souhaitant déclarer forfait :

Pour tout forfait plus d'un mois avant l'épreuve, un droit administratif de **100€** est retenu. Moins d'un mois avant l'épreuve, le droit administratif est de **180€** et ce, quelle que soit la raison. Cette déclaration doit obli-

toirement être faite par écrit, courriel ou **sur Engage Sports**. Pour tout forfait à moins de 8 jours de l'épreuve la totalité de l'engagement est retenue.

En cas de force majeure, la C.N.V. se réserve le droit d'étudier la demande, toutefois le justificatif doit impérativement lui parvenir avant le début des vérifications administratives de l'épreuve.

Après l'ouverture des vérifications administratives, les droits d'engagement ne sont ni remboursés, ni reportés.

### **Impayés**

En cas de paiement revenu impayé, un courriel est adressé à la pilote qui disposera alors d'un délai de 7 jours à réception de celui-ci pour régulariser sa situation. Cette régularisation peut intervenir uniquement par paiement carte bancaire via le site internet, avec majoration du droit d'engagement du montant des frais bancaires liés à cet impayé (10€).

En l'absence de régularisation pendant ce délai, la pilote est redevable à la FFM du droit d'engagement majoré des frais bancaires générés par l'impayé. Elle est par ailleurs automatiquement désengagée de l'épreuve.

## **2/ Equipement pilote**

La pilote doit se présenter au contrôle technique munie de :

- sa combinaison de cuir ou matériaux équivalents 1 pièce ;
- ses gants en cuir en bon état ;
- sa protection dorsale répondant à la norme EN 1621-2 ;
- sa protection pectorale répondant à la norme EN 1621-3 (recommandée) ;
- son casque intégral non modulable à la norme ECE 22/05, ECE 22/06 ou aux normes FIM de moins de 5 ans (la norme ECE 22/05 ne sera plus autorisée en 2027) ;
- le port d'un airbag figurant sur la liste des airbags auto-certifiés de la FFM est **obligatoire**.

## **ARTICLE 5 – DÉROULEMENT DES ÉPREUVES**

### **1/ Vérifications**

Les dates et horaires des vérifications administratives sont le jeudi à partir de 17h jusqu'à 19h pour les vérifications administratives et reprennent le vendredi à partir de 8h. Les vérifications techniques ont lieu le vendredi de 11h à 13h et de 14h à 18h30.

### **2/ Briefing**

Un briefing pour toutes les pilotes est organisé par un directeur de course sur l'épreuve et la présence des pilotes est obligatoire. Seules les pilotes inscrites en course sont autorisées à participer au briefing (pas d'accompagnant, membre du team, etc.). Toute absence à celui-ci peut être sanctionnée d'une amende de 75 €.

### **3/ Horaires**

Les horaires sont fixés dans le règlement particulier de chaque épreuve et doivent répondre à minima au schéma de course suivant (sauf cas d'annulation pour une raison extérieure à la volonté de l'organisateur et **à l'exception de l'épreuve de Magny-Cours**) :

- 4 séances d'essais libres
- Une séance d'essais chronométrés
- 2 courses de 25 minutes environ.

Un classement général des essais chronométrés est effectué en tenant compte du meilleur temps **réalisé par la pilote lors de la séance d'essais chronométrés**. Ce classement des essais **détermine les grilles de départ des deux courses**.

La participation à la séance d'essais chronométrés est obligatoire pour prendre le départ des courses sur la grille. Le jury de l'épreuve peut, avec l'accord du directeur de course, assouplir l'application de cette règle. Dans ces conditions, les pilotes repêchées partent depuis la voie des stands.

Il n'est pas appliqué de temps limite de qualification.

Si une pilote a fait l'objet d'une chute, son équipement et sa moto doivent être représentés au contrôle technique avant tout nouveau départ.

Le déroulement des courses se fait conformément au règlement des Coupes de France Promosport 2026.

### **4/ Chronométrage**

Le chronométrage des machines se fait par un système de transpondeurs mis à disposition par le service chronométrage de la manifestation en échange d'une caution. Le transpondeur doit être fixé conformément aux prescriptions du service de chronométrage. Retour obligatoire du transpondeur dans l'heure qui suit l'arrivée de la course. En cas de perte ou de non-restitution du transpondeur, une amende forfaitaire de 200€ est appliquée.

## **ARTICLE 6 - CLASSEMENTS**

L'affichage des classements a lieu sur le panneau d'affichage officiel.

Des coupes seront remises sur le podium **à l'arrivée de chaque course** aux trois premières classées des catégories suivantes :

- Classe 600cc (**1<sup>ère</sup>, 2<sup>ème</sup>, 3<sup>ème</sup>**)
- Classe 1000cc (**1<sup>ère</sup>, 2<sup>ème</sup>, 3<sup>ème</sup>**)

Un classement Rookie à l'épreuve est mis en place pour les pilotes possédant pour la première année une licence compétition NCO (primo-licenciée 2025/2026 compris). Le classement rookie est établie à l'issue des courses du championnat de France Féminin.

Des dotations, lots, prix peuvent être attribués pour des challenges de partenaires ou spécifiquement par l'organisation.

Dans chaque course et les catégories suivantes : 600cc, 1000cc et Rookie, les pilotes se voient attribuer les points suivants :

|                  |                  |                  |
|------------------|------------------|------------------|
| 1ère .....25 pts | 6ème .....10 pts | 11ème .....5 pts |
| 2ème .....20 pts | 7ème .....9 pts  | 12ème .....4 pts |
| 3ème .....16 pts | 8ème .....8 pts  | 13ème .....3 pts |
| 4ème .....13 pts | 9ème .....7 pts  | 14ème .....2 pts |
| 5ème .....11 pts | 10ème .....6 pts | 15ème .....1 pt  |

Auxquels s'ajoutent, par catégories :

\*1 point pour la pilote ayant réalisé le meilleur temps lors des essais chronos.

\*1 point pour la pilote ayant réalisé le meilleur temps au tour pendant la course.

Le classement final est obtenu en additionnant les résultats acquis sur la totalité des courses disputées. En cas d'égalité, est déclarée vainqueur la pilote ayant obtenu le meilleur résultat sur la dernière course.

### Remise de prix

La remise des prix du Championnat de France Vitesse Féminin est composée d'un podium pour la catégorie 600cc et d'un podium de la catégorie 1000cc. Le titre de Championne de France 2025 n'est attribué que pour les catégories 600cc et 1000cc sous réserve que 5 pilotes figurent au classement du championnat.

**Un classement rookie est instauré permettant de récompenser la pilote dans sa première année de licence NCO. Le classement est établi à l'issue de la dernière course du championnat de France Vitesse Féminin.**

### ARTICLE 7 - OFFICIELS

Le directeur de course, le directeur de course adjoint, directeur de course stagiaire éventuel, les commissaires techniques et les chronométreurs sont désignés par la FFM.

### ARTICLE 8 – VISA / ASSURANCES

Les manifestations sont assurées conformément aux prescriptions en vigueur auprès de la société d'assurance couvrant celles-ci.

### ARTICLE 9 - RESPONSABILITÉS

Il est rappelé aux concurrentes que leur matériel est placé sous leur entière responsabilité durant toute la manifestation. Elles doivent notamment en assurer la surveillance constante et ne peuvent en aucun cas invoquer la responsabilité civile du club organisateur en cas de vol ou de dégradation.

Il est interdit aux concurrentes et autres utilisateurs du Paddock de planter tout objet métallique dans les surfaces bitumées tels que piquets, pointes...En cas de non-respect, une pénalité sportive ou financière pourra être appliquée.

Aucun ravitaillement ne peut avoir lieu dans les stands, ce qui signifie qu'aucun stockage, de carburant, transvasement, n'est autorisé dans les stands et sur la piste.

## **REGLEMENT DES MACHINES DU CHAMPIONNAT DE FRANCE VITESSE FEMININ**

Ce règlement vient en complément des règles générales pour les contrôles techniques relevant des circuits de vitesse et des courses de côte 2025.

### ARTICLE 1 - DEFINITION

Le motorcycle doit être fabriqué en série, faire l'objet d'une construction suivie et être vendu dans le commerce.

Il doit avoir obtenu l'agrément du Service des Mines dans sa configuration d'origine.

Les machines doivent être accompagnées de la carte grise, de la feuille des mines ou du certificat de conformité U.E. Les immatriculations VVV sont admises à condition que l'on soit en mesure de présenter la feuille des mines correspondant à la machine.

Les véhicules faisant l'objet d'une procédure RSV peuvent participer aux épreuves Promo-Découverte.

Pour autant que son propriétaire fournisse une facture émanant d'un professionnel de la moto certifiant que la machine ne présente pas de danger.

Les pilotes roulant sur des machines faisant l'objet d'un prêt importateur ou concessionnaire doivent être en possession d'une attestation officielle de prêt de ce dernier. Ce document permet l'identification de la machine, y figurent en plus de l'identité du bénéficiaire de ce prêt, l'appellation commerciale, le type mine et le numéro de châssis.



## ARTICLE 2 - CARACTERISTIQUES GENERALES

La cylindrée (alésage et course) du moteur figurant sur la notice descriptive ne peuvent être modifiées.

Les machines doivent être d'un aspect général correct (propreté, carrosserie, etc.). Toutes les marques d'approbation des épreuves précédentes doivent être retirées.

Le générateur doit assurer la charge de la batterie.

Le contrôle s'effectue en mesurant la tension aux bornes de la batterie, dans l'état de passage de la ligne d'arrivée, sans démontage hormis ceux nécessaires pour accéder à celle-ci et sans changement de pièces. La tension est mesurée moteur à l'arrêt, puis moteur en marche. Elle doit présenter une élévation d'au moins un volt par rapport à celle mesurée moteur à l'arrêt. Le débit de l'alternateur peut être contrôlé et doit correspondre aux prescriptions du constructeur.

La batterie doit conserver les dimensions d'origine, elle doit être en bon état et fournir la tension prévue par le constructeur à tout moment de la manifestation. Les batteries lithium sont interdites sauf si elles sont d'origine homologuées sur le modèle du type considéré.

Le système de démarrage doit être en état de fonctionnement. Ces éléments peuvent être contrôlés à tout moment. Le phare dans son ensemble doit être retiré.

Les reniflards (réservoirs d'essence, d'eau, d'huile ainsi que le carter moteur) doivent tous aboutir dans un ou plusieurs récupérateurs d'une capacité de 125 cc minimum chacun et d'une capacité totale de 0,5 litre minimum fixés correctement. Les machines équipées d'un système de recyclage automatique conservent ce dispositif d'origine. Tous les bouchons de remplissage, de vidange ou de niveau, trappes de vidange, filtres à huile extérieurs (de type automobile) et niveaux d'huile, ainsi que les vis de raccord des circuits de lubrification doivent être obligatoirement arrêtés par un fil métallique de sécurité. Les machines doivent être présentées aux vérifications techniques avec la partie inférieure du carénage déposée.

Les étriers de freins avant ont leurs vis de fixation freinées par un fil métallique de sécurité.

L'installation sur la moto d'un coupe-circuit interrompant le circuit primaire d'allumage et coupant le moteur lorsque le pilote quitte sa machine (notamment en cas de chute) est recommandée. Ce système peut être commandé soit par un cordon relié au pilote ou par un système sans fil.

### 2.1. - Pneumatiques

Les pneumatiques sont limités à 2 (un avant et un arrière) à compter des essais chronométrés.

Sont seuls autorisés sur piste déclarée sèche les pneus de marque PIRELLI tels que définis ci-dessous :  
Piste sèche (DRY) :

| CATEGORIE | DIMENSION      | MODELE               | GOMME | TARIF TTC |
|-----------|----------------|----------------------|-------|-----------|
| 600       | AV 120/70 ZR17 | Diablo Supercorsa V3 | SC2   | 155€      |
|           | AR 180/60 ZR17 | Diablo Supercorsa V3 | SC2   | 205€      |
| 1000      | AV 120/70 ZR17 | Diablo Supercorsa V3 | SC2   | 155€      |
|           | AR 200/55 ZR17 | Diablo Supercorsa V3 | SC2   | 225€      |

Sont également autorisés uniquement sur piste déclaré WET (mouillée) les pneus de marque PIRELLI tels que définis ci-dessous :

Piste mouillée (WET) :

| CATEGORIE | DIMENSION     | MODELE      | GOMME | TARIF TTC |
|-----------|---------------|-------------|-------|-----------|
| 600       | AV 120/70 R17 | Diablo Rain | SCR1  | 185€      |
|           | AR 200/60 R17 | Diablo Rain | SCR1  | 280€      |
| 1000      | AV 120/70 R17 | Diablo Rain | SCR1  | 185€      |
|           | AR 200/60 R17 | Diablo Rain | SCR1  | 280€      |

Ces pneus pluie ne font l'objet d'aucun marquage. Leur nombre n'est pas limité.

Les couvertures chauffantes branchées à un groupe électrogène de 2400 watts maximum, sont autorisées en pré-grille.

### 2.2. - Système d'échappement / niveau sonore

Les systèmes d'échappements et silencieux peuvent être changés ou modifiés.

Le niveau sonore doit être conforme à l'article 19 des règles générales pour les contrôles techniques.

## ARTICLE 3 - MARQUAGE

Toute partie ou pièce des machines utilisées peut subir un ou plusieurs marquages d'identification par les Commissaires Techniques.

## ARTICLE 4 - EQUIPEMENT A RETIRER

Doivent être retirés obligatoirement :

- les béquilles,
- les clignotants,

- le(s) rétroviseur(s),
- les repose-pied passager,
- la plaque minéralogique,
- les phares,
- les feux de route et stop arrière.

## ARTICLE 5 - TABLEAU DES MODIFICATIONS

L'usage de la visserie alliage et titane, autre que celle prévue d'origine, est interdit.

### 5.1. - PARTIE CYCLE

D'origine du type considéré. Les procédés de peinture ne sont pas restreints.

Les supports de béquilles doivent être réalisés en nylon, téflon, ou matière équivalente, ont les dimensions maximums suivantes :

- Diamètre 30 mm, longueur 40 mm, vis de fixation en retrait,
- Les côtés du cadre peuvent être protégés par des protections en composites de carbone kevlar, ces protections épousent la forme du cadre.

Les vis de fixation doivent être positionnées en retrait dans ce matériau.

#### 5.1.0. - Bras oscillant

D'origine du type considéré, apport ou enlèvement de matière interdit.

Une protection fixée sous le bras oscillant, empêchant le pied ou la main d'atteindre la couronne arrière est obligatoire. Elle doit être en matériau de type nylon ou téflon ou matériaux composites ayant des bords arrondis et une épaisseur minimum de 5 mm.

#### 5.1.1 - Carénage

Le carénage peut être remplacé par des contretypes accessoires aux dimensions similaires aux pièces d'origine (avec une tolérance de +/- 15 mm) et présenté des différences visuelles mineures dues à l'utilisation en course (mélange de pièces différentes, points de fixation, fond du carénage, etc.). Le matériau peut être changé. L'utilisation de matériaux en fibres de carbone ou composite de carbone n'est pas autorisée. Des renforts spécifiques en kevlar ou carbone ne sont autorisés qu'autour des trous et zones fragiles. Aucune ouverture ne peut être créée et/ou rebouchée par rapport à celles figurant sur le carénage d'origine (en dehors de celles nécessaire à l'installation du bac de récupération des fluides).

La bulle peut être remplacée par un contertype transparent. Une augmentation de la hauteur de la bulle est autorisée avec une tolérance de +/- 50 mm par rapport à la distance verticale du té de fourche supérieur.

Il est interdit d'équiper des motocycles de carénage s'ils ne sont pas équipés de carénage d'origine, à l'exception d'un dispositif de carénage inférieur servant à récupérer les fluides en cas d'avarie mécanique. Ce dispositif ne peut dépasser une ligne tracée horizontalement d'un axe de roue à l'autre.

L'ensemble des supports des instruments sur le carénage peuvent être remplacées, mais l'utilisation du titane et du carbone (ou matériaux en composite similaire) est interdit. Tous les autres supports de carénage peuvent être modifiées ou remplacées.

Les conduits d'air originaux entre le carénage et la boîte à air peuvent être modifiés ou remplacés. Des composants en fibre de carbone et autres matériaux exotiques sont interdits. Des grilles de protection ou « wire-meshes » installées à l'origine dans les ouvertures des conduits d'air peuvent être enlevées.

Tout point d'attache pour la béquille de la roue avant/arrière doit être fixé soit au cadre, soit sur le bloc moteur ou sur les bras de suspension arrière (bras oscillants). Aucun élément de ce support ne peut dépasser n'importe quelle partie du carénage. Seules des modifications faites sur le carénage sont autorisées afin d'accepter cet élément. L'espace maximum entre ce dispositif et le carénage est de 5mm.

Les ouvertures de refroidissement d'origine sur les côtés du carénage peuvent seulement être fermées partiellement afin de permettre la fixation de lettrage/logos du sponsor. Ce type de modification est fait en maille ou tôle perforé. Le matériel est libre mais la distance entre tous les axes d'ouverture, le centre des cercles et leur diamètre doivent rester identiques. Les trous ou perforations doivent avoir un rapport d'espace d'ouverture > 60%.

Le carénage inférieur doit être construit pour contenir, en cas d'incident moteur, au moins la moitié de la totalité de l'huile et du liquide de refroidissement du moteur (minimum 5 litres).

Le garde-boue avant peut être remplacé par un garde-boue contertype de la pièce d'origine. Toutes les dimensions, y compris les points de fixation, doivent rester comme sur la pièce homologuée. Le matériau est libre. Les montages souples par connecteurs « Zus », clips, tie-raps « zip », colliers Risan, etc. ne sont pas autorisés.

Le garde-boue arrière fixé sur le bras oscillant peut être modifié, supprimé ou changé mais le profil d'origine doit être respecté.

#### 5.1.2 - Fourche

Libre.

#### 5.1.3 - Réservoir d'essence

Pièce d'origine du type considéré. Le remplissage complet des réservoirs avec une mousse de rétention du carburant est obligatoire.

**5.1.4 - Jantes**

Libres.

Les jantes en carbone sont interdites sauf si elles sont d'origine du type considéré.

Entretoises des roues avant et arrière libres.

**5.1.5 - Selle**

La selle peut être modifiée ou changée.

**5.1.6 - Commandes au pied**

Libre.

Exception : La longueur minimum des repose-pieds doit être de 65 mm, et présenter des extrémités arrondies (rayon minimum 8 mm). Lorsque les repose-pieds ne sont pas du genre pliable, ils doivent comporter un embout fabriqué dans une matière téflon, plastique ou équivalent.

**5.1.7 - Guidon**

Libre du commerce. Les extrémités doivent être obligatoirement bouchées.

La réparation des guidons est interdite.

**5.1.8 - Leviers**

D'origine ou adaptables, pliables en cas de chute, rattrapage de jeux autorisé.

Les motos doivent être équipées d'une protection du levier de frein avant, afin de protéger le levier de frein au guidon d'un actionnement accidentel en cas de collision avec une autre machine. Ces protections doivent faire l'objet de fabrication en série et distribuées par un professionnel.

**5.1.9 - Garde-boue**

Tout garde-boue du commerce est admis à condition que sa fixation présente toutes les garanties de sécurité et qu'il conserve l'aspect et la forme générale du modèle d'origine.

La partie démontable du garde-boue arrière peut être retirée (il s'agit uniquement de la partie servant de support de la plaque minéralogique). Dans tous les cas, le dessous de selle doit être intégralement couvert.

**5.1.10 - Amortisseurs arrière**

Changement autorisé en conservant les ancrages d'origine sur le cadre et le bras oscillant. Lorsqu'un système de biellettes ou de renvoi existe, celui-ci doit être conservé d'origine.

**5.1.11 - Amortisseur de direction**

Recommandé. Il ne doit pas servir de butée de direction.

**5.1.12 - Freins**

Est autorisé le changement des flexibles, du liquide et des plaquettes de frein à condition que le dispositif adopté présente toutes les garanties de sécurité. Les disques de freins peuvent être remplacés par un modèle France Equipement. Le remplacement des flexibles, du liquide et des plaquettes de frein sont autorisés à condition que le dispositif adopté présente toutes les garanties de sécurité.

Pour toutes les catégories, les vis de fixation des étriers de freins avant devront être arrêtées par un fil métallique de sécurité efficace.

La séparation des durites de frein avant doit se faire au-dessus du té de fourche inférieur.

**5.1.13 - Compteur kilométrique et compte tours**

Peuvent être retirés, une modification des supports est autorisée.

Un compteur compte-tours en état de marche et indiquant les valeurs réelles du régime moteur est obligatoire.

Un témoin de température d'eau adaptable est autorisé.

Un système d'acquisition de données peut être utilisé. Les seuls capteurs autorisés sont ceux montés comme équipement d'origine sur la moto telle qu'homologuée.

**5.1.14 - Faisceau électrique**

Le faisceau électrique d'origine doit être utilisé.

Tous les commodos de guidon à l'exception de celui qui commande le coupe-contact et le démarreur peuvent être retirés.

Les commodos d'origine homologuée ayant, entre autres, une fonction de réglage servant au bon fonctionnement de la machine peut être conservés.

**5.1.15 - Cadre**

Le numéro du cadre doit correspondre en tous points au numéro figurant sur la carte grise, la feuille des mines, le certificat de conformité U.E. ou la facture.

Le remplacement du cadre est autorisé uniquement par un modèle identique à celui d'origine. Dans ce cas, la facture d'achat doit être présentée lors du contrôle technique.

Tous les cas non conformes sont soumis au Jury de l'épreuve.

### **5.1.16 - Feu rouge arrière**

Conforme aux dispositions de l'article 23 des règles générales pour les contrôles techniques.

## **5.2. - PARTIE MOTEUR**

### **5.2.1. - Kick-démarrateur**

Les motos homologuées avec un démarreur électrique doivent conserver celui-ci.

### **5.2.2 - Réglage d'injection**

Pour les machines équipées d'injection, l'adjonction d'un dispositif supplémentaire pour changer le mélange de carburant est autorisé.

### **5.2.3 - Filtre à air**

Adaptable autorisé.

### **5.2.4 - Système de refroidissement**

D'origine du type considéré. Le calorstat peut être retiré. Le seul liquide de refroidissement autorisé est l'eau pure. Tout additif, quel qu'il soit, est strictement interdit.

La mise en marche forcée du ventilateur est autorisée.

## **ARTICLE 6 - PLAQUES NUMEROS**

Les machines doivent être équipées de plaques blanches mat avec des numéros noir mat.

**Les numéros doivent être conformes à l'article 16 des règles générales pour les contrôles techniques.**

## **ARTICLE 7 - PRESCRIPTIONS GENERALES ET LITIGES**

Il est rappelé que tout ce qui n'est pas expressément autorisé et précisé dans ce règlement est strictement interdit.

Tout litige sur une épreuve est tranché en premier ressort par le jury des commissaires sportifs de l'épreuve après avis et notification des commissaires techniques, en cas de contestation de la décision, l'instance compétente est le Tribunal National de Discipline et d'Arbitrage.

Tout litige suite à un démontage après la manifestation est tranché par la C.N.V. après avis des commissaires techniques responsables du contrôle, en cas de contestation de la décision, l'instance compétente est le Tribunal National de Discipline et d'Arbitrage.

# **CHAMPIONNAT DE FRANCE DE LA MONTAGNE**

Ces règles viennent en complément du Code Sportif fédéral, des R.T.S Vitesse et des règles générales sportives et techniques pour les épreuves de vitesse.

Tous les cas non prévus au présent règlement sont tranchés par le jury de l'épreuve, conformément aux dispositions ci-dessus. Il est rappelé que tout ce qui n'est pas expressément autorisé et précisé dans ce règlement et dans les règlements précités est strictement interdit.

Du fait de leur inscription, les concurrents adhèrent sans restriction à la réglementation générale des courses de côte ainsi qu'au règlement particulier de l'épreuve dont ils reconnaissent avoir pris connaissance (règlements disponibles sur le site de la FFM). Ils prennent l'engagement de s'y conformer, ainsi qu'aux décisions des officiels.

Les décisions concernant l'application du règlement sont sans appel. Tout pilote qui sciemment ne se conforme pas au règlement validé par la FFM et l'organisateur ou se fait remarquer par son comportement négatif, peut être sanctionné par le Jury de l'épreuve, sanction pouvant aller jusqu'à l'exclusion.

En cas de contestation de l'interprétation des divers règlements, ainsi que des décisions des officiels de l'épreuve, les organes compétents sont le Tribunal de Discipline Régional ou National conformément aux dispositions du code de discipline et d'arbitrage

## **ARTICLE 1 – DÉFINITION ET CATÉGORIES**

La Fédération Française de Motocyclisme met en compétition en 2026 le Championnat de France de la Montagne.

Un champion est désigné dans les classes suivantes :

| Catégories                                                                                                                                                              | Numéros     | Âge                                                          | Machines autorisées                                                                                                                                                                                   |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|--------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Moto 25 Power                                                                                                                                                           | 1 à 99      | A partir de 7 ans                                            | Jusqu'à 80 cm³ 2T à variateur ou embrayage automatique (PW80 embrayage automatique)<br>Jusqu'à 65 cm³ 2T ou 115 cm³ 4T à boîte de vitesse<br>Puissance maximum de 12 cv à la roue arrière             |
|                                                                                                                                                                         |             | A partir de 8 ans                                            | Jusqu'à 80 cm³ 2T à variateur<br>Jusqu'à 65 cm³ 2T ou 115 cm³ 4T à boîte de vitesse<br>Puissance maximum de 12 cv à la roue arrière<br>Pocket bike : jusqu'à 40 cm³<br>Carburateur de Ø 15 mm maximum |
|                                                                                                                                                                         |             | A partir de 10 ans                                           | Jusqu'à 85 cm³ 2T ou 160 cm³ 4T monocylindre<br>Puissance maximum de 25 cv à la roue arrière<br>Pocket bike : plus de 40 cm³                                                                          |
|                                                                                                                                                                         |             | A partir de 12 ans                                           | Jusqu'à 125 cm³ 2T ou jusqu'à 250 cm³ 4T<br>Puissance maximum 25 cv à la roue arrière                                                                                                                 |
| Un titre de Champion de France Junior est également décerné dans la catégorie Moto 25 Power pour les pilotes ayant moins de 16 ans (à la première course de la saison). |             |                                                              |                                                                                                                                                                                                       |
| Catégorie 300                                                                                                                                                           | 101 à 199   | A partir de 15 ans                                           | 125 cc à 499 cc bicylindres 4T<br>240 cc à 399 cc monocylindre 4T<br>125 cc monocylindre 2T de plus de 25cv.                                                                                          |
| Open Montagne                                                                                                                                                           | 201 à 299   | A partir de 16 ans                                           | 250 cc mono ou bicylindres 2 temps<br>500 cc mono 2 temps<br>de 500 cc à 690 cc bicylindres 4 temps<br>+ de 400 cc à 700 cc mono 4 temps                                                              |
| Supers-port Montagne                                                                                                                                                    | 301 à 399   | A partir de 16 ans                                           | 300 à 600 cc 4 cylindres<br><b>765 cc</b> maxi pour les 3 cylindres 4 temps<br>de 691 à <b>955 cc</b> bicylindres 4 temps                                                                             |
| Superbike Montagne                                                                                                                                                      | 401 à 499   | A partir de 16 ans                                           | 601 à <b>1400 cc</b> 4 cylindres 4 temps<br><b>766 cc</b> à <b>1400 cc</b> 3 cylindres 4 temps<br><b>956 cc</b> à <b>1400 cc</b> 2 cylindres 4 temps                                                  |
| Side-Cars                                                                                                                                                               | 501 à 599   | A partir de 16 ans pour le pilote et 15 ans pour le passager | Maxi 1300 cc 4 temps<br>Jusqu'à 1400cc pour les Side-Cars de route                                                                                                                                    |
| Quads                                                                                                                                                                   | 601 à 699   | A partir de 13 ans                                           | 125 cc 2 temps maximum<br>250 cc 4 temps maximum                                                                                                                                                      |
|                                                                                                                                                                         |             | A partir de 15 ans                                           | 550 cc 2 temps ou 4 temps                                                                                                                                                                             |
|                                                                                                                                                                         |             | A partir de 18 ans                                           | 125 cc à 750 cc mono et bicylindres 2 ou 4 temps                                                                                                                                                      |
| Motos anciennes                                                                                                                                                         | A001 à A999 | A partir de 16 ans                                           | Toute cylindrées, de 1965 à 1995                                                                                                                                                                      |
| Side-cars Anciens                                                                                                                                                       | S001 à S999 | A partir de 16 ans                                           | Toute cylindrées, de 1965 à 1995                                                                                                                                                                      |

**Le championnat de France de la Montagne ne concerne que des motos à moteur thermique.-**

**Les machines tout terrain sont admises en championnat de France de la Montagne. Elles doivent être conformes au règlement technique vitesse.**

Les numéros 1 à 15, 101 à 115, 201 à 215, 301 à 315, 401 à 415, 501 à 515 et 601 à 615 sont réservés aux 15 premiers du Championnat de France de la catégorie de l'année précédente.

**Lors de son engagement sur Engage-Sports, le pilote choisit un numéro disponible.**

Ce numéro demeure inchangé durant la saison.

**Une catégorie Éducative, non chronométrée, ainsi que des catégories Promotion, hors championnat peuvent être prévues sur certaines épreuves :**

| Catégories | Numéros   | Âge                | Machines autorisées                                                                         |
|------------|-----------|--------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------|
| Éducative  | E01 à E99 | A partir de 6 ans  | Jusqu'à 50cm <sup>3</sup> à variateur.<br>Puissance maximum de 8cv à la roue arrière        |
|            |           | A partir de 7 ans  | A l'appréciation de l'éducateur sportif qualifié et selon le niveau et l'âge du pratiquant. |
| Promotion  | 701 à 799 | A partir de 16 ans | Promo 1 : 125cc à 500cc                                                                     |
|            | 801 à 899 | A partir de 16 ans | Promo 2 : plus de 500cc à 750cc                                                             |
|            | 901 à 999 | A partir de 16 ans | Promo 3 : plus de 750cc à 1400cc max                                                        |

## ARTICLE 2 - EPREUVES

Le championnat 2026 se déroule sur les épreuves suivantes :

|                          |                        |                   |
|--------------------------|------------------------|-------------------|
| 23 et 24 mai .....       | CHANAZ .....           | MC CHANAZ         |
| 13 et 14 juin .....      | MARCHAUX .....         | AM DOUBS          |
| 11 et 12 juillet .....   | PANISSIERES .....      | AMRP              |
| 25 et 26 juillet .....   | PETIT ABERGEMENT ..... | UM AIN            |
| 15 et 16 août .....      | MARLHES .....          | MC LES PICARLOUX  |
| 29 et 30 août .....      | FRANGY .....           | X SPORTS GAMES    |
| 19 et 20 septembre ..... | MERLEAC .....          | AMA SAINT-CARREUC |

Des épreuves peuvent être rajoutées ou annulées en cours de saison, dans ce cas les concurrents doivent être prévenus dans les meilleurs délais avant le déroulement de celles-ci.

Elles doivent être ouvertes à toutes les classes admises à disputer le championnat, sans exception.

Le calendrier définitif est disponible sur le site [www.ffmoto.org](http://www.ffmoto.org).

## ARTICLE 3 – ENGAGEMENT DES CONCURRENTS ET LICENCES

Les épreuves du Championnat de France de la Montagne 2026 sont réservées aux pilotes de toute nationalité titulaire d'une licence internationale, FIM Europe, NCO, NCP, NPH ou NJ délivrée par la F.F.M. pour l'année en cours et également de la licence 1 manifestation (impérativement prise en ligne sur le site de la fédération a minima 72h avant l'épreuve).

Les demandes d'engagement se font uniquement sur [www.ffm.engage-sports.com](http://www.ffm.engage-sports.com) à partir du mercredi 4 février 2026.

**Les pilotes qui s'engagent sur la totalité du Championnat, via Engage-sports, 5 semaines avant la première épreuve sont considérées comme engagés à l'année, même s'ils déclarent forfait sur une épreuve.**

**Les pilotes titulaires d'une licence une manifestation ne marquent pas de points au championnat.**

**Un coureur peut s'engager avec deux machines dans deux catégories maximums, lors de la même manifestation mais il ne peut pas s'engager sur plusieurs machines dans une même catégorie. Chaque machine ne peut être conduite que par un seul pilote.**

Une machine ne peut servir que dans une seule catégorie.

Une seconde machine dans la même catégorie (mulet) n'est pas autorisée.

**Dans le cas d'une double-monte dans les catégories Motos anciennes Solos et Sidecar, le pilote engagé dans ces deux catégories paiera uniquement un engagement majoré de 50%.**

Le droit d'engagement comprenant la prestation de chronométrage est de :

- 135€ pour les catégories Moto 25 Power, 300cc et Quads
- 170€ pour la catégorie Promotion
- 185€ pour les autres catégories
- 225€ par pilote pour un moto ancienne ou un side-car ancien

**Ces tarifs sont majorés de 50€ si le pilote s'engage dans les 10 jours avant l'épreuve.**

**Il n'y a pas de droit d'engagement pour la catégorie éducative, celle-ci ne fait l'objet d'aucun chronométrage.** La présence d'un éducateur diplômé est obligatoire pour encadrer cette catégorie. Le médecin de l'épreuve monte avec la direction de course lors de la démonstration « éducative ».

**Les engagements sont clos à 23h59 le mardi précédent l'épreuve. Ensuite, les engagements ne sont plus pris en compte, sauf repêchage d'un pilote sur liste d'attente, à charge pour l'organisateur de contacter les pilotes concernés.**

Les droits d'engagement sont remboursés dans le mois qui suit l'épreuve, dans la mesure où le concurrent **déclare son forfait sur Engage-Sports ou s'il** prévient l'organisateur de son forfait avant le début des vérifications administratives.

Après l'ouverture des vérifications administratives, les droits d'engagement ne sont pas remboursés.

En cas d'annulation de l'épreuve prononcée par le jury, les pilotes ne peuvent prétendre à aucun remboursement.

Les pilotes ayant accédé trois fois au podium au cours de l'année dans la catégorie Promotion ne peuvent plus participer à la catégorie Promotion pour les trois années suivantes.

Lors de la première épreuve, les concurrents élisent leurs 3 représentants : 1 solo, 1 sidecariste, 1 quad.

#### ARTICLE 4 - BRIEFING

Un briefing est organisé sur chaque épreuve avant le début des essais. Tous les pilotes sont tenus d'y participer et doivent émarger la feuille de présence.

Toute absence est sanctionnée d'une amende de 75€.

Les catégories Promotion, Motos et Side-car anciens bénéficient d'un briefing spécifique **et** obligatoire.

#### ARTICLE 5 - PARCOURS

Le championnat se dispute sur les parcours retenus et validés par la commission, après examen des candidatures et visite des parcours (définition des emplacements **des postes de commissaires** et des types de protection). Des dérogations peuvent être acceptées par la commission.

Les épreuves doivent se dérouler sur un parcours ascendant, d'une largeur minimum de 4 mètres et interdit temporairement à la circulation. Le revêtement doit être correct.

Les parcours ne correspondant pas à la définition précédente peuvent éventuellement être acceptés après étude par la commission.

Pour des raisons de sécurité, la commission nationale de vitesse se réserve le droit de refuser la validation d'une piste, même si celle-ci répond aux critères précités.

Un agrément Championnat de France concernant une course de côte est valable pendant quatre ans, sauf modification importante sur le tracé.

Le départ de la côte doit être aménagé par le tracé de 2 lignes :

- La ligne de départ barrant la chaussée située 3 mètres avant l'axe de la boucle chrono,
- La seconde située à 15 mètres au-delà de la ligne de départ,

L'intervalle compris entre ces deux lignes constituant la zone de faux départ.

Un seul faux départ est toléré par montée.

Aucune zone de chauffe ne doit être prévue.

Chicane : Dans le cas d'une chicane sur le tracé : **(voir plan annexe 1)** celle-ci est matérialisée par des plots en plastique lestés de sable. Elle est marquée au sol par de la peinture avec un deuxième marquage 10 cm en amont.

Le non-respect de la chicane ou un déplacement des plots supérieur à 10 cm entraîne la suppression du temps de la montée en essais et de deux secondes de pénalité en course. (voir annexe 1)

Configuration Quads (à définir pour chaque tracé lors de la visite de la piste) : **des mini cônes** sont placés aux endroits retenus, ils restent en permanence durant l'épreuve.

Le déplacement de ceux-ci entraîne : une pénalité de 1 seconde par marquage déplacé.

Dans la mesure du possible, la visite de sécurité de la piste est faite le vendredi après 17h30.

#### ARTICLE 6 - TRANSPONDEURS

Le chronométrage des machines s'effectue par système transpondeurs.

En catégorie **Anciennes**, le même transpondeur sert pour la course en régularité et la course de vitesse.

Lors de chaque épreuve, les concurrents se voient remettre, une fois les vérifications techniques et administratives terminées et validées, un transpondeur qu'ils doivent restituer à l'issue de la manifestation.

Le transpondeur doit être placé conformément aux prescriptions du service de chronométrage. **Le support de transpondeur adapté est obligatoire.**

Le transpondeur est sous l'entière responsabilité du concurrent, pendant toute la manifestation et jusqu'à sa restitution, en conséquence, la perte, le vol ou la détérioration du transpondeur est à la charge du concurrent. **Il doit être restitué au plus tard une heure après la fin de la course. En cas de non-restitution, le pilote doit l'envoyer dans les trois jours à la FFM où à l'adresse du responsable chronométrage.**

## ARTICLE 7 – DÉROULEMENT DES ÉPREUVES

Conformément aux dispositions des règles générales CNV pour les courses de côte.

Les séries, **les doubles montes et le planning horaire de l'épreuve** sont définis par le directeur de course suivant le nombre de pilotes.

Dans la mesure du possible ce schéma de série est appliqué durant tout le championnat.

En essais comme en course, les départs sont donnés au minimum toutes les 20 secondes.

Les épreuves du Championnat de France de la Montagne se déroulent sur deux journées. Chacune des journées est indépendante et comporte des essais et des courses.

| 1 <sup>ère</sup> journée :        | 2 <sup>ème</sup> journée :        |
|-----------------------------------|-----------------------------------|
| Essais libres                     | Essais libres                     |
| Essais chronométrés               | Essais chronométrés               |
| 1 <sup>ère</sup> manche de course | 2 <sup>ème</sup> manche de course |
| Essais libres si possible         | 3 <sup>ème</sup> manche de course |

**A minima le pilote doit satisfaire à une montée d'essais pour participer aux courses 1, 2 et 3.**

Si un pilote ne pouvait pas participer aux essais chronométrés, le jury avec l'accord du directeur de course peut le repêcher en fonction des circonstances et du palmarès des pilotes concernés.

Dans la catégorie moto **ancienne** et side car **ancien**, pour chacune des épreuves, il y a au minimum 2 montées libres, 2 montées chronométrées et 4 courses (2 en vitesse et 2 en régularité) réparties de la façon suivante :

\*samedi : régularité avec 1 essai libre, 1 essai chronométré et 2 montées.

\*dimanche : vitesse avec 1 essai libre, 1 essai chronométré et 2 montées.

Les montées se font dans l'ordre des numéros pour les essais libres et chronométrés. Les essais chronos du samedi déterminent l'ordre de départ de la course 1, ceux du dimanche de la course 2 et 3.

Les montées de courses se font dans l'ordre inverse du résultat des essais chronométrés (le dernier qualifié part en premier) à l'exception des catégories Moto 25 Power, Motos Anciennes et Promotion, qui partent dans l'ordre des qualifications.

Toute série qui est commencée ne peut être interrompue par un retardataire d'une autre série (double monte et série rapprochée) celui-ci part en dernier de la série en cours avec une pénalité d'une seconde.

Tout pilote qui ne se présente pas sur la ligne de départ dans l'ordre de son numéro et qui occasionne un retard dans les procédures de départ est pénalisé d'une seconde. Il part en dernier de sa série.

S'il se met à pleuvoir, le directeur de course peut neutraliser la montée et la déclarer WET dans les conditions des règles générales de vitesse pour les courses de côte. Il est donné 20 minutes pour un changement de pneumatiques (avec nouveau départ de l'ensemble de la série).

A l'issue de la troisième montée, sont obligatoirement mises en parc fermé pour une durée de trente minutes à compter de l'heure d'affichage des résultats, les motos des pilotes ayant réalisé les trois meilleurs temps, ainsi que toute autre moto choisie par la direction de course ou le responsable technique. Ces dernières sont sous le contrôle d'un commissaire technique et sous la responsabilité du pilote des contrôles de conformité peuvent être faits.

Il est rappelé que le port du casque (qui doit être conforme à l'article 15 des règles générales des contrôles techniques) est également obligatoire pour le retour.

En essais comme en course, le retour des concurrents se fait sous la responsabilité du directeur de course.

Tout pilote qui déclare forfait pendant l'épreuve doit le déclarer immédiatement à la direction de course, **et rendre son transpondeur.**

## ARTICLE 8 - CLASSEMENTS

Chaque manche donne lieu à l'attribution de points, un point est attribué au premier à l'issue des qualifications. Les points attribués à la dernière épreuve seront doublés.

**Les pilotes engagés à l'année se verront attribuer un point par épreuve effectuée.**



Dans chaque catégorie, les points suivants sont attribués pour chaque montée :

|                  |           |                   |           |                   |          |
|------------------|-----------|-------------------|-----------|-------------------|----------|
| 1 <sup>er</sup>  | 25 points | 6 <sup>ème</sup>  | 10 points | 11 <sup>ème</sup> | 5 points |
| 2 <sup>ème</sup> | 20 points | 7 <sup>ème</sup>  | 9 points  | 12 <sup>ème</sup> | 4 points |
| 3 <sup>ème</sup> | 16 points | 8 <sup>ème</sup>  | 8 points  | 13 <sup>ème</sup> | 3 points |
| 4 <sup>ème</sup> | 13 points | 9 <sup>ème</sup>  | 7 points  | 14 <sup>ème</sup> | 2 points |
| 5 <sup>ème</sup> | 11 points | 10 <sup>ème</sup> | 6 points  | 15 <sup>ème</sup> | 1 point  |

Concernant l'attribution des points, dans le cas où deux pilotes sont ex-æquo, ils marquent tous les deux le nombre de points de la place qu'ils ont obtenue, les suivants marquent les points correspondant à leur place. Exemple : deux pilotes sont ex-æquo en ayant réalisés le troisième temps, ils marquent chacun 16 points le suivant marque donc 11 points.

Les ex-æquo sont départagés en considération du nombre de places de 1<sup>er</sup>, 2<sup>ème</sup>, etc. Si'il est impossible de les départager, ils ont le même classement.

Le classement de l'épreuve est effectué en tenant compte du meilleur temps de chaque pilote dans les 3 séries, les primes sont attribuées en fonction de ce classement.

Pour la catégorie 25 power, un classement global est effectué ainsi qu'un classement pour la catégorie junior.

Pour les catégories moto **ancienne** solo et side car **ancien**, en régularité, le classement ne prend en compte que l'écart entre les deux montées de course du samedi, celui qui a le plus petit écart entre les 2 montées de course est déclaré vainqueur. En vitesse, le plus rapide sur le classement journée est déclaré vainqueur.

Le classement régularité se fait sur les deux montées du samedi.

Le classement vitesse se fait sur les deux montées du dimanche.

Une série supplémentaire course 2 a lieu pour la catégorie régularité le samedi.

**Pour toutes les catégories, il faut un minimum de 5 pilotes pour obtenir un titre de champion de France.**

Si moins de 5 pilotes sont classés dans une catégorie à la fin de l'année, celle-ci devient Trophée de France.

## ARTICLE 9 - RÉCLAMATIONS

Le dépôt de réclamation doit s'effectuer conformément à l'article 8 du règlement général **et au maximum 30 minutes après l'affichage des résultats signés par le directeur de course.**

Le directeur de course peut faire démonter toute machine de son choix, à l'arrivée, sans que le pilote visé puisse prétendre à une indemnité quelconque.

## ARTICLE 10 - REMISE DES PRIX

Dans la mesure du possible la remise des prix doit se faire au maximum une demi-heure après l'affichage des résultats de la dernière manche de course.

Des coupes aux 3 premiers de toutes les catégories (y compris juniors) doivent obligatoirement être remises.

Des coupes sont attribuées au 3 premiers des Promotion 1, 2 et 3 en fonction du classement.

**Des lots ou coupes doivent être prévus pour la catégorie éducative.**

Pour les motos **anciennes** et side car **ancien**, des coupes sont remises aux 3 premiers de toutes les catégories vitesse et régularité.

Les prix minimums suivants doivent être versés aux pilotes dans chaque classe du Championnat de France (à l'exception des catégories Moto 25 Power, 300, Quads, Promo, motos et side-cars anciens et sont attribués suivant le temps de la meilleure montée de chaque pilote, (classement journée) et suivant le nombre d'engagés.

1<sup>er</sup> ..... 200€      2<sup>ème</sup>..... 140€      3<sup>ème</sup> ..... 120€

Primes attribuées pour moins de dix engagements :

1<sup>er</sup> ..... Remboursement du droit d'engagement.

## ARTICLE 11 - OFFICIELS

La CNV désigne un délégué, président du jury, un directeur de course, un directeur de course adjoint, et deux commissaires techniques 2<sup>ème</sup> degré (dont un responsable). **Si le contrôle sonométrique dynamique est mise en place, un Opérateur Niveau Sonore (ONS).** Un commissaire 2<sup>ème</sup> degré supplémentaire est désigné par la CNV. Le club organisateur doit nommer au minimum deux commissaires sportifs 2<sup>ème</sup> degré pour le jury et **deux** commissaires techniques (minimum 1<sup>er</sup> degré) **sur la durée de l'épreuve.** Ces désignations doivent avoir obtenu l'aval de la C.N.V.

La FFM désigne les chronomètres. Leurs frais sont pris en charge par le club organisateur sur la base d'un forfait défini par la fédération.

## ARTICLE 12 – RESPONSABILITÉ

Il est rappelé aux concurrents que leurs matériels sont placés sous leur entière responsabilité durant toute la manifestation. Ils doivent notamment en assurer la surveillance constante et ne peuvent en aucun cas invoquer la responsabilité civile du club organisateur en cas de vol ou de dégradation.

**Dans l'enceinte du parc coureur, courtoisie et respect envers les autres pilotes sont de mise, il est impératif qu'à partir de 22h30/23h00 le calme soit de rigueur. Attention au volume de la musique, aux éclats de voix et autres manifestations sonores.**

**Il est rappelé aux pilotes qu'ils sont responsables de leurs accompagnants.**

Chaque concurrent doit être en possession d'un tapis environnemental et d'un extincteur selon l'article 21 des RG pour les contrôles techniques.

Tout pilote qui est pris dans la côte les jours précédents l'épreuve avec une machine non-conforme au code de la route ou en violation avec celui-ci est sanctionnée par le jury. Cette sanction peut aller jusqu'à l'exclusion.

Afin d'être identifiables, les véhicules motorisés deux roues, homologués et assurés, utilisés comme moyen de déplacement par les pilotes (enfant, accompagnateurs, etc.) doivent porter à l'avant une plaque avec le numéro de départ barré.

L'accès du parc pilote à la ligne de départ et la descente de la côte se font à vitesse modérée, avec casque et gants et combinaison fermée.

Les comportements suivants sont interdits : burn, roue arrière, roue avant (stoppie), vitesse excessive.

## ARTICLE 13 – LAISSEZ PASSER

Les laissez-passer pilotes ou mécaniciens fournis par les organisateurs ne sont ni vendables, ni cessibles à titre gracieux.

Toute fraude entraîne la confiscation immédiate et définitive des laissez-passer incriminés, sans préjuger des sanctions disciplinaires encourues par le pilote à qui ils ont été délivrés.

### Article 14 – Vérifications administratives et techniques

#### Article 14.1 – Généralités toutes catégories

Les pilotes présentant des machines aux contrôles administratif et technique sans leur carte grise, ou pour les machines en RSV, sans une facture émise par un professionnel certifiant que la machine ne présente aucun danger, se voient refuser la participation à l'épreuve sans pouvoir prétendre au remboursement du droit d'engagement. **Cette disposition ne s'applique pas la catégorie éducative, 25 Power, quads, side-cars, ni aux modèles Compétition Client (Honda RS, Yamaha TZ, Aprilia RSW). Le CERFA n°13853\*01 doit être présenté.**

Chaque pilote doit obligatoirement se présenter aux opérations de vérifications administratives avec sa licence en cours de validité.

Les contrôles ont lieu le jour précédent les essais à minima de 14h30 à 19h30 et se poursuivent le jour des essais de 7h30 à 9h30.

Chaque concurrent doit **présenter son équipement** et sa (ou ses) machine(s) aux opérations de vérifications techniques y compris au sonomètre à chaque épreuve.

Les contrôles techniques sont effectués dans le respect du chapitre des règles générales pour les contrôles techniques des épreuves relevant des circuits de vitesse et des courses de côte.

Les vérifications techniques préliminaires sont des vérifications de sécurité, la conformité de la machine et de l'équipement reste sous la responsabilité du pilote.

Lors de la première épreuve, les pilotes (sauf Promotion et Éducative) reçoivent un livret technique qu'ils doivent obligatoirement présenter aux commissaires techniques à chaque épreuve.

Pour la catégorie Moto 25 Power des contrôles de puissance peuvent être effectués durant la manifestation.

#### Article 14.2 - Numéros

La couleur des plaques et des numéros est libre à condition qu'elle ne soit pas brillante, que les dimensions restent réglementaires (cf. règles générales pour les contrôles techniques) et que leur contraste soit suffisant pour être lisible. Les commissaires techniques sont seuls juges de la bonne lisibilité des plaques numéros.

#### Article 14.3 - Carburant

Carburant libre.

#### Article 14.4 – Contrôle du bruit

Si le contrôle sonométrique dynamique n'est pas mis en place, le contrôle sonométrique est réalisé à l'aide d'un sonomètre.

Leur niveau sonore doit être à **102 dB/A maximum** conformément à l'article 19 des règles générales pour les contrôles techniques (méthode FIM).

Un compte tour fixe, permanent et en état de fonctionnement à tout moment doit être présent sur toutes les machines.

Les mesures débutent lors de la première montée pour toutes les machines. Toute machine non conforme sera recontrôlée à l'arrivée de la seconde montée.

Des contrôles aléatoires peuvent être faits à tout moment de la manifestation.

En cas de non-conformité le pilote peut être sanctionné.

#### Méthode de contrôle sonométrique des machines Anciennes

Le régime moteur est calculé en tenant compte de la course du piston et de l'année de production de la machine (année modèle de la machine).

Le pilote s'engage à respecter le niveau sonore indiqué dans le règlement soit 102 dB/A maxi.

Le sonomètre pour la mesure doit être placé à 50 cm et 45° par rapport à l'axe du pot d'échappement (méthode FIM).

Le régime moteur pour la prise de son correspond à une vitesse linéaire du piston de :

| Production<br>Année ou période                                                | Vitesse linéaire du piston<br>VP | Régime moteur               |
|-------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------|-----------------------------|
| Jusqu'à 1960                                                                  | 8 m/s minimum                    | Minimum 50% du régime max * |
| 1960 à 1969                                                                   | 9 m/s                            | Minimum 50% du régime max * |
| 1970 à 1980                                                                   | 10 m/s                           | Minimum 50% du régime max * |
| Après 1980                                                                    | 11 m/s                           | Minimum 50% du régime max * |
| * - Valeur indicative - Appliquer la formule ci-dessous pour la valeur exacte |                                  |                             |

Calcul valable pour les 2 temps et 4 temps confondus.

La formule de calcul du régime moteur à appliquer pour la mesure du bruit est la suivante :

$$N (T/mn) = (VP / (C * 2)) * 60 * 1000$$

N= régime moteur

VP= Vitesse du piston

C= course du moteur

Le contrôle du bruit des machines supermotard et quads est effectué selon les règles générales pour les contrôles techniques des épreuves relevant des circuits de vitesse et des courses de cotes CNV.

#### Article 14.5 – Usage de la visserie alliage et titane

Interdite pour la partie cycle et moteur autre que celle prévue d'origine.

#### Article 14.6 - Refroidissement

Le seul liquide de refroidissement autorisé est l'eau pure. Tout additif, quel qu'il soit, est strictement interdit.

#### Article 14- 7– Feu arrière

Le feu arrière n'est pas obligatoire.

#### Article 14.8 – Récupérateurs

Les machines doivent être munies de reniflards d'huile, la sortie de ceux-ci doit se faire dans un récupérateur qui doit être facilement accessible et qui doit être vide avant tous départs.

La capacité des récupérateurs devra être :

- de 250 ml pour les reniflards de la boîte de vitesse.
- de 500 ml pour le moteur.

Les reniflards d'huile doivent être connectés et se décharger dans la boîte à air.

Les réservoirs d'essence comportant des tubes reniflards doivent aboutir dans un récupérateur d'une capacité minimale de 250 ml y compris en cas d'utilisation d'un clapet anti-retour. Le récupérateur doit être dans un matériau approprié.

Les mises à l'air des radiateurs et des carburateurs doivent aboutir dans des flacons (250 ml) en matériau approprié.

## ARTICLE 15 – EQUIPEMENTS OBLIGATOIRES

Le pilote est responsable de la lisibilité des marques d'homologation de ses équipements (casques, dorsales...), si ces marques sont illisibles les équipements sont refusés par les commissaires techniques.

À tout moment de la manifestation, les commissaires techniques peuvent, s'ils le jugent nécessaire, retirer toutes marques d'approbation FFM sur les casques, et/ou saisir temporairement une pièce de l'équipement qu'ils jugeraient non conforme ou dangereuse. Un rapport est immédiatement adressé au directeur de course pour l'en informer.

Liste de l'équipement :

- Combinaison de cuir ou jugé équivalent homologué une pièce **en bon état**,
- Gants en cuir ou jugé équivalent homologué sans déchirures et à manchettes,
- Bottes en cuir ou jugé équivalent homologué et en bon état (bottines recouvrant au minima la **cheville tolérées pour les équipages side-car et quadeurs**)
- **Protection dorsale EN1621-2**
- **Protection pectorale EN1621-3 (sauf pour les féminines et passagers side car)**
- **Airbag obligatoire. Pour être accepté sur les épreuves, tout airbag doit :**
  - **figurer sur la liste des airbags auto-certifiés de catégorie 2 publiée par la FIM ;**
  - **ou figurer sur la liste FFM des airbags auto-certifiés disponible à l'adresse <https://pratiquer.fmoto.org/reglements-vitesse>**
  - **ou respecter la norme EN 1621-4 pour les airbags mécaniques**

**Le gilet airbag n'est pas obligatoire sur une épreuve de Ligue mais l'est seulement le cadre du Championnat de France (cf. article 15 des règles générales pour les contrôles techniques). Ces dispositions ne s'appliquent pas pour les catégories 25 Power, Side-car et Quads.**

Les normes de casques suivantes sont autorisées :

- Europe : ECE 22-05 ou ECE 22-06. **La norme ECE 22-05 ne sera plus admise en 2027.**
- Japon : JIS T 8133 : 2015
- USA : SNELL M 2015
- FIM : FRHPhe – 01 et 02.

Le port du casque intégral avec visière est obligatoire. Les casques modulables, tout terrain, off road et jet sont interdits. Aucune adjonction d'appendice non homologué n'est autorisée sur ou à l'intérieur des casques. Les autocollants, autres que ceux d'origine, sont interdits sur les casques.

En cas de chute, suivant la gravité et si le pilote ne reprend pas la piste, le directeur de course récupère le casque et le remet au responsable du contrôle technique, celui-ci décide de la conformité du casque, il est en mesure de le confisquer jusqu'à la fin de l'épreuve.

Dans le cas d'une chute et du non-rapatriement immédiat de la moto, l'organisateur veille à mettre la machine en sécurité et bâchée, à l'abri du public.

A la suite d'une chute et au rapatriement de la machine, l'équipement du pilote et la machine concernée doivent être obligatoirement présentés et validés par un contrôleur technique avant de reprendre le départ.

## ARTICLE 16 – RÈGLES TECHNIQUES GÉNÉRALES TOUTES CATÉGORIES MACHINES SOLOS

Les machines autorisées à disputer le Championnat de la Montagne doivent répondre aux définitions des règles générales pour les contrôles techniques des épreuves relevant des circuits de vitesse et des courses de côte CNV.

A la demande du jury de l'épreuve, il peut être procédé à des contrôles de carburant et de cylindrée.

Si un contrôle de cylindrée est demandé par le jury de l'épreuve, et s'il s'avère que le véhicule est conforme, il est alloué la somme de 40€ pour un 2 temps et de 60€ pour un 4 temps.

### Article 16.1 – Béquille

**Les béquilles doivent être retirées sauf pour les éducatives.**

### Article 16.2 – Cadre

Le numéro de cadre doit correspondre en tous points au numéro figurant sur la carte grise ou sur la facture (cf. article 4).

En cas de remplacement du cadre par un modèle d'occasion, le pilote doit avoir en sa possession l'original de la facture d'achat de ce cadre.

Tous les cas non conformes seront soumis au Jury de l'épreuve.

### Article 16.3 – Commandes au pied

Celles-ci sont libres à l'exception de la longueur minimale des repose-pieds qui devra être de 65 mm et présenter des extrémités arrondies (rayon minimum 8 mm). Lorsque les repose-pieds ne sont pas du genre pliable, ils doivent comporter un embout fabriqué dans une matière Téfalon, plastique ou équivalent (diamètre 16 mm). Les repose-pieds repliables doivent être obligatoirement rappelés par un ressort en position basse.

### Article 16.4 – Carénage

Tout carénage du commerce est admis à condition que la fixation présente toutes les garanties de sécurité et conserve l'aspect et la forme générale du modèle d'origine.

Pour les machines 4 temps, les bacs récupérateurs d'huile sont obligatoires.

Les machines ne possédant pas à l'origine de carénage ne peuvent pas en être équipées.

Le carénage inférieur doit être construit pour recueillir, en cas d'incident moteur, au moins la moitié de la totalité de l'huile et du liquide de refroidissement moteur. *Le carénage ne doit comporter aucun trou ou bouchon.*

Aucune ouverture située à moins de 50 mm du bas de carénage n'est autorisée.

Les motos n'ayant pas à l'origine de carénage doivent être équipées d'un sabot pour la récupération de la moitié du liquide de refroidissement et de lubrification moteur.

Les bas de carénage sont déposés pour le passage au contrôle technique.

### Article 16.5 – Carter moteur

**Tous les carters moteurs contenant de l'huile (Embrayage, allumage) et pouvant être en contact avec la piste après une chute doivent être protégés par un cache en matière métallique, en alliage d'aluminium ou titane ou en matériaux composites résistant aux chocs et à l'abrasion.**

**Tous carters de protection doivent être fixés par des vis**

### Article 16.6 – Récupérateurs

Les machines doivent être munies de reniflards d'huile, la sortie de ceux-ci doit se faire dans un récupérateur qui doit être facilement accessible et qui doit être vide avant tous départs.

La capacité des récupérateurs devra être :

- de 250 ml pour les reniflards de la boîte de vitesse.
- de 500 ml pour le moteur.

Les reniflards d'huile doivent être connectés et se décharger dans la boîte à air.

Les réservoirs d'essence comportant des tubes reniflards doivent aboutir dans un récupérateur d'une capacité minimale de 250 ml y compris en cas d'utilisation d'un clapet anti-retour. Le récupérateur doit être dans un matériau approprié.

Les mises à l'air des radiateurs et des carburateurs doivent aboutir dans des flacons (250 ml) en matériau approprié.

### Article 16.7 – Boîte de vitesses

Boîte d'origine du type considéré. Le changement de la démultiplication finale est autorisé. La largeur de la chaîne de transmission finale peut être changée, mais le pas doit rester d'origine.

### Article 16.8 – Coupe circuit

Les motocycles solos doivent être équipés d'un interrupteur ou bouton coupe contact de couleur rouge en état de fonctionnement, pouvant être actionné sans lâcher le guidon, se trouvant d'un côté ou l'autre du guidon ou demi-guidon à portée de main, facilement accessible, visible et fonctionnel. Il est recommandé que ce coupe-circuit interrompe le circuit primaire d'allumage.

L'installation sur la moto d'un coupe-circuit interrompant le circuit primaire d'allumage et coupant le moteur lorsque le pilote quitte sa machine (notamment en cas de chute) est recommandée. Ce système peut être commandé soit par un cordon relié au pilote ou par un système sans fil.

### Article 16.9 – Partie cycle

D'origine du type considéré.

### Article 16.10 – Roues

Libres, sauf magnésium et carbone. Entretoises des roues avant et arrière libres. Les jantes magnésiums et carbone sont autorisées si elles sont montées d'origine sur le modèle de série.

Les supports de béquille doivent être réalisés en nylon, téflon ou matière équivalente, respecter les dimensions suivantes : diamètre 30 mm, longueur 40 mm, vis de fixation en retrait.

Une protection (matière plastique, téflon) des axes de roues est autorisée pour autant qu'elle ne dépasse pas de plus de 22 mm de chaque côté par rapport à l'extrémité de l'axe d'origine.

### Article 16.11 – Pneumatiques

Les pneus utilisés **peuvent** être du type tourisme, sculptés, moulés, tarifés et porter la lettre symbole de vitesse maximum (H.S.V Z ou W) conformément à la norme ETRTO.

Les pneus référencés cross ou enduro sont interdits

Pneus slicks interdits sauf :

- motos équipées de pneumatiques de tailles 90/80-17 pour l'avant et 115/75-17 pour l'arrière
- motos de la catégorie **Moto 25 Power et 300**
- motos de la catégorie OPEN

#### **Article 16.12 – Système d'échappement**

Les silencieux peuvent être remplacés par un adaptable. Son extrémité ne doit pas être saillante, et ne doit pas dépasser l'aplomb du pneu. **La sortie doit être protégée (bord arrondi).**

#### **Article 16.13 – Fourche**

Pièce d'origine du type considéré. Positionnement en hauteur par rapport aux tés de fourche libre. Qualité et quantité d'huile libre. Clapet de fourche libre. Ressort libre et cale de compression autorisée.

#### **Article 16.14 – Réservoir d'essence**

Pièce d'origine du type considéré.

**La mousse dans le réservoir (Type explosafe) n'est pas obligatoire mais conseillée.**

#### **Article 16.15 – Réservoir d'huile**

Pièce d'origine du type considéré.

#### **Article 16.16 – Guidon**

Libre du commerce.

Les extrémités doivent être obligatoirement bouchées. La réparation des guidons est interdite. **Titane et carbone interdit.**

#### **Article 16.17 – Pontets de fourche**

Autorisés. Protection obligatoire.

#### **Article 16.18 – Amortisseur de direction**

Autorisé. **Ne peut pas servir de butée de direction.**

#### **Article 16.19 – Freins**

Sont autorisés le changement des flexibles (la séparation des durites de frein avant doit se faire au-dessus du té de fourche inférieur), du liquide et des plaquettes de frein, à condition que le dispositif adopté présente toutes les garanties de sécurité.

Disques de frein adaptables autorisés. Disques carbone interdits.

**La protection du levier de frein avant est obligatoire.**

#### **Article 16.20 – Amortisseur arrière**

Changement autorisé en conservant les ancrages d'origine sur le cadre et le bras oscillant. Lorsqu'un système de biellettes ou de renvoi existe, celui-ci doit être conservé d'origine. Seuls sont admis les amortisseurs adaptables se montant sans aucun changement ou modification du système existant.

La partie démontable du garde boue arrière peut être retirée.

#### **Article 16.21 – Protection de chaîne, pignon sortie de boîte de vitesse**

Une protection (dent de requin) fixée sous le bras oscillant, empêchant le pied ou la main d'atteindre la couronne arrière est obligatoire.

Elle doit être en matériau de type nylon ou téflon, ou matériaux composites ayant des bords arrondis et une épaisseur minimum de 5mm. Elle doit être fixée solidement.

Une protection du pignon de sortie de boîte est obligatoire.

#### **Article 16.22 – Kick – démarreur**

Le système de démarrage doit être en état de fonctionnement.

La pédale de kick peut être retirée (mais le mécanisme doit rester en état de fonctionner). Les motos homologuées avec un démarreur électrique doivent conserver celui-ci.

#### **Article 16.23 – Embrayage**

Pièce d'origine du type considéré. Renforcement des ressorts autorisé. Nombre de disques garnis identiques à l'origine.

### **Article 17 – Règles techniques spécifiques par catégories**

#### **Article 17.1 – Catégorie motos anciennes et side-car ancien**

Seules les motos et side-cars construits ou modifiés pour participer aux courses sont habilités à participer au championnat. Les motos et side-car fabriqués avant le 31/12/1995 sont admis à concourir pour le championnat. De même sont autorisées à participer des répliques fabriquées avec des techniques en vigueur jusqu'à la fin de l'année 1995.

Les véhicules qui ne répondent pas au règlement technique en vigueur ne sont pas autorisés à participer au championnat.

#### **Sont interdits :**

- Frein avant avec étriers radiaux
- Etriers de frein 4 pistons maxi
- Moteur suralimenté (turbo)
- Phares et rétroviseurs sont prohibés sur les véhicules destinés à concourir.

- Les pneus slicks et slicks retallés sont interdits
- Pneus pluie dans la catégorie Motos Anciennes pour les machines en roues de 18 pouces.
- Les roues de 17 pouces ne sont autorisées en Motos Anciennes que dans la mesure où elles équipent les machines livrées en France en équipement d'origine (catalogue ou article original faisant foi).
- Couvertures chauffantes pour les machines équipées de roues 18 pouces en catégorie Motos Anciennes

#### **Sont autorisés :**

- Catégorie Motos Anciennes machines en roues 17 pouces :
  - Les couvertures chauffantes
  - Pneus pluies
- Les **béquilles doivent être déposées**

#### **Sont obligatoires :**

- Le garde-boue : avant et arrière
- Le garde-boue à l'avant peut être absent seulement en présence d'un carénage complet
- Les motos doivent être équipées de freins à commandes indépendantes pour chacune des deux roues

### **Article 17.2 – Catégorie Promotion**

Dans le cadre des épreuves organisées sous l'égide de la Fédération Française de Motocyclisme, celle-ci propose à l'intention des pilotes amateurs un cycle d'épreuves sans classement cumulé dénommé Promotion. Les pilotes NCO engagés en catégorie Promotion ne peuvent pas rouler dans une autre catégorie du championnat de France lors de l'épreuve à laquelle ils participent en catégorie Promotion, sauf en tant que passerager side-car.

#### **Article 17.2.1 – Définition des machines Promotion**

Le motorcycle de promotion doit être fabriqué en série et être vendu normalement dans le commerce.

**Tous les points non décrits dans ce règlement spécifique Promotion doivent être conformes aux règles générales pour les contrôles techniques des épreuves relevant des circuits et des courses de côtes.**

#### **Article 17.2.2 – Modifications obligatoires**

Doivent être retirés obligatoirement :

- les clignotants (ou scotchés)
- le(s) rétroviseur(s)
- les repose-pieds passager
- la plaque minéralogique
- le phare (ou scotché)
- le feu arrière (ou scotché)
- le klaxon
- la béquille

#### **Art 17.2.3 Montage des durites de frein**

Le montage d'origine peut être conservé.

### **ARTICLE 18 - CATÉGORIE ÉDUCATIVES**

Les éléments suivants doivent être conformes :

- Présence d'un coupe circuit type cordon
- Dent de requin
- Bac récupérateur pour moteur 4 temps
- Protection de levier non obligatoire
- Protection rembourrée sur la barre transversale ou et sur les brides de fixations (pontets) de celui-ci.

Les équipements obligatoires sont les suivants :

- Casque intégral ECE 22-05 (interdiction de la norme 22-05 à partir de 2027) ou ECE 22-06
- Combinaison 1 pièce ou 2 pièces zippées cuir ou matière jugée équivalente (équipement cross non autorisé)
- Gants et bottes ou bottines recouvrant la malléole en cuir ou matière jugée équivalente
- Dorsale 1621-2 et pectorale 1621-3

### **ARTICLE 19 – CATÉGORIE SIDE-CAR**

Les machines doivent être conformes aux règles générales pour les épreuves de vitesse « Spécifications complémentaires pour les side-cars », sauf pour les articles suivants :

**Coupe circuit passager :** obligatoire sauf sur side-car sortie avant

**Feux arrière :** non obligatoire

**Réservoir :** La mousse dans le réservoir (Type explosafe) n'est pas obligatoire **mais conseillée**

### **ARTICLE 20 – RÈGLES TECHNIQUES GÉNÉRALES POUR LES QUADS**

Tous les points non décrits dans ce règlement spécifique quads doivent être conformes aux règles générales pour les contrôles techniques des épreuves relevant des circuits et des courses de côte.

### Article 20.1 – Règles Générales Quads

Le quad de compétition est un véhicule à 4 roues ayant une roue à chaque extrémité diagonale. Un seul pilote est assis à califourchon. Aucune restriction n'est imposée quant à la marque, la construction ou le genre de motocycle en dehors de celles spécifiées ci-dessous. La cylindrée doit être : 125cc à 750cc mono et bicylindres 2 temps ou 4 temps.

### Article 20.2 – Direction – Guidon – Papillon des gaz

La direction est assurée par les roues avant et par l'intermédiaire d'un guidon d'une largeur de 650 mm mini à 850 mm maxi.

Le guidon, doit être équipé **si nécessaire** d'une protection rembourrée sur la barre transversale **ou et** sur les brides de fixations (**pontets**) de celui-ci.

Les extrémités du guidon doivent être bouchées avec un matériau solide ou recouvertes de C/C.

Tous les leviers doivent se terminer par une boule sphérique de 16 mm minimum.

La réparation des guidons en alliage léger est interdite, ainsi que l'emploi des matières constituant suivantes : titane et carbone.

Le papillon des gaz doit se fermer lorsque le pilote ne s'agrippe plus à la poignée ou au levier.

Le coupe circuit doit interrompre le circuit primaire de l'allumage et être attaché au pilote. Il doit couper l'allumage si le pilote quitte sa machine.

La protection du levier de frein n'est pas requise compte tenu de l'architecture du véhicule rendant impossible l'enchevêtrement.

### Article 20.3 - Transmission

La transmission doit s'effectuer par les roues arrière uniquement par l'intermédiaire d'un axe solide (les différentiels ne sont pas autorisés).

Un pare-chocs ou protection (**bumper**) protégeant l'arrière de la couronne et du disque de frein est requis.

Le pignon de sortie de boîte de vitesses doit être protégé par un carter ou une protection adéquate.

### Article 20.4 – Roues et pneumatiques

Le diamètre des jantes doit être compris entre 8 et 10 pouces pour les roues avant et arrière.

Les roues à rayons ne sont pas autorisées.

Les roues arrière doivent être protégées par des gardes boues en matériaux incassables couvrant chaque roue sous un angle de 30 degrés minimum.

Le retailage des pneumatiques **est interdit**.

Les pneus slicks sont autorisés.

Les pneus de type TT, Enduro et Cross sont interdits.

La hauteur de sculpture est de 8 mm maximum.

### Article 20.5 - Freins

Les roues avant doivent être munies d'un frein fonctionnel installé sur chaque axe, les roues arrière doivent être équipées d'un frein unique solidaire de l'axe de transmission.

Les freins avant sont commandés par un levier fixé au guidon. Le frein arrière est commandé par une pédale au pied, le freinage intégral est autorisé.

**La protection de frein avant n'est pas obligatoire.**

### Article 20.6 – Moteur et protection moteur

Les carters moteurs ne peuvent être positionnés derrière le pilote.

Freinage par un fil acier ou inox de sécurité des bouchons de remplissage d'huile, de vidange, de niveau ainsi que tous les raccords amovibles de durites d'huile de lubrification.

Récupérateur (huile, essence, eau) :

- Moteurs 2 temps, un récupérateur d'essence de carburateur de 0.5 litre doit être correctement fixé.

- Moteurs 4 temps, le système de recyclage doit rester connecté. Un carénage ou un sabot doit être positionné sous le moteur afin de permettre la récupération de 50% des liquides, huile moteur et/ou eau du circuit de refroidissement, en cas d'incident moteur.

Les récupérateurs doivent être vidés avant chaque départ et doivent rester étanches même si le quad est couché.

### Article 20.7 – Dimensions

La largeur totale, hors tout, ne peut excéder 1300 mm.

La hauteur maximale au niveau du siège du pilote doit être de 950 mm.

La garde au sol doit être supérieure à 50 mm sur la surface totale du quad.

### Article 20.8 - Protections

Un bumper ou tube de protection doit être fixé à l'avant et à l'arrière du véhicule. Dans le cas d'un tube, les deux extrémités doivent être obstruées par un embout en nylon, plastique, ou matière équivalente et arrondi. Un nerf bar sans partie saillante d'un diamètre minimum de 25 mm doit être prévu de chaque côté du véhicule. Il doit être fixé par un minimum de 2 points et comporter des sangles entrecroisées ou un treillis rigide pour empêcher que le pied du pilote ne touche le sol accidentellement et en retrait de 100 mm maximum par rapport à l'alignement extérieur des roues avant.

Ce nerf bar doit, par construction, être relevé à l'arrière de 100 mm minimum ou être équipé d'une protection rigide évitant l'intrusion d'un pied entre celui-ci et le protégé roue arrière.



**Article 20.9 - Silencieux**

Le silencieux ne doit pas dépasser l'aplomb arrière de la machine. Le tube de fuite ne doit pas dépasser de plus de 5 mm le corps du silencieux.

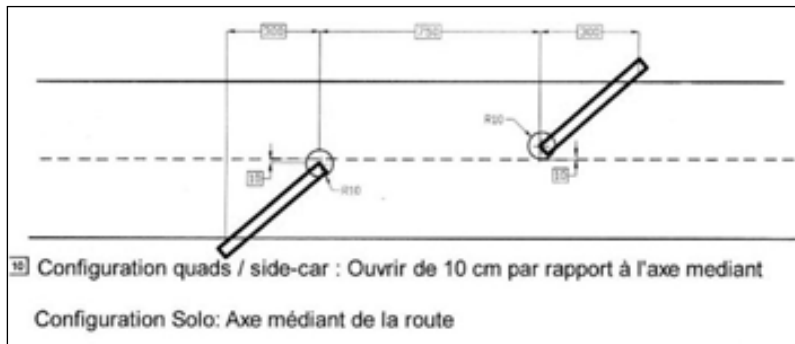
**Article 20.10 – Plaques et numéros des machines**

Les machines doivent porter 3 plaques numéro, une sur la face avant et une sur chaque flan.

Les couleurs sont libres mais les numéros doivent être lisibles et non brillants, le contraste doit être suffisamment marqué par rapport au fond de couleur des carénages. Le commissaire technique peut refuser toute plaque et numéro si ceux-ci ne sont pas lisibles.

**Article 20.11 – Réservoir et carburant**

La mise à l'air du réservoir d'essence doit être équipée d'un clapet anti-retour qui évite le refoulement de carburant, y compris en cas de retournement de la machine. **La mousse dans le réservoir (Type Explosafe) n'est pas obligatoire mais conseillée.**

**ANNEXE 1 : Chicane****CHAMPIONNAT DE FRANCE MINI OGP****ARTICLE 1 – DÉFINITION**

La Fédération Française de Motocyclisme met en compétition pour 2026, un cycle d'épreuves intitulé "Championnat de France Mini OGP By Motul" pour des machines n'excédant pas 25cv.

**ARTICLE 2 – CATÉGORIES**

Liste non exhaustive des châssis homologués à ce jour : Bucci, Ohvale, GRC, VMC, YCF, Mir, IRM et Honda.

**Mini OGP France 115** : Pilotes à partir de 7 ans révolus le jour de l'épreuve où ils sont engagés jusqu'à 11 ans au 31 décembre de l'année en cours.

Machines limitées à 110cc embrayage semi-automatique 2 soupapes ou 115cc 4T 2 soupapes à boîte de vitesses.

Puissance maximum 12cv à la roue arrière.

Plaques blanches – Numéros noirs.

Les machines électriques sont admises en Championnat de France Mini OGP By Motul 115 [sous réserve de respecter les règles de puissance dans la catégorie mentionnée].

**MotoMini France 160 – MotoMini France Series** : Pilotes à partir de 10 ans jusqu'à 14 ans au 31 décembre de l'année en cours.

Ovhale GP 0-160 (modèle homologué depuis 2016) ou Ovhole GP 0-160 Evo (modèle homologué depuis 2022). Roues 10.

Plaques rouges – Numéros blancs.

**Les machines d'autres marques ayant un moteur 160cc 4T monocylindre peuvent être admises à participer aux courses mais ne marqueront pas de points au championnat et ne pourront monter sur le podium à l'issue des courses.**

**ARTICLE 3 – TITRE**

Un titre de champion de France est attribué pour les catégories **Mini OGP 115, MotoMini 160**. Un classement des machines **Ovhale 110** est extrait de la catégorie 115, sans attribution de titre.

## ARTICLE 4 – CONCURRENTS

Les épreuves du Championnat de France Mini OGP By Motul sont réservées aux pilotes de toute nationalité, titulaires d'une licence FIM Europe, NJ, ou une manifestation (\*) délivrées par la F.F.M. pour l'année en cours. (\*) dans ce cas le participant doit présenter un certificat médical de non-contre-indication à la pratique du sport motocycliste en compétition datant de moins d'un an et une autorisation parentale pour les mineurs. Les licences une manifestation doivent impérativement être souscrites sur le site fédéral, au plus tard 72h avant le début de la manifestation. Aucune licence ne sera délivrée sur place. Les concurrents mineurs doivent être obligatoirement accompagnés d'une personne représentant légal ou mandaté.

## Article 5 – Calendrier

Les points permettant d'établir les classements du Championnat de France Mini OGP sont acquis lors des manifestations qui se déroulent aux dates suivantes :

|                            |                           |                   |
|----------------------------|---------------------------|-------------------|
| 10 et 11 avril .....       | LE MANS .....             | ASM ACO           |
| 24 et 25 avril .....       | LA HAGUE .....            | MC HRCJ           |
| 22 et 23 mai .....         | ESCOURCE .....            | MC Pôle Mécanique |
| 26 et 27 juin .....        | MURET .....               | MC ALBI           |
| 31 juil. et 1er août ..... | BELVAL S/ CHATILLON ..... | LMGE              |
| 4 et 5 septembre .....     | ALES .....                | MC LYON           |

L'une ou l'autre de ces courses peut changer de date sous réserve d'accord de la Commission nationale de vitesse. Des épreuves peuvent également être ajoutées ou annulées en cours de saison.

Le calendrier définitif est disponible sur le site [www.ffmoto.org](http://www.ffmoto.org)

## ARTICLE 6 – TRACÉ

Les épreuves se déroulent sur des circuits homologués.

La capacité de la piste est fonction des R.T.S.

Si un circuit dispose d'un arrêté fixant le nombre maximum de pilotes admis, ce dernier doit être respecté (en accord avec les RTS).

Les organisateurs doivent faire figurer le nombre maximum de machines admises sur le règlement particulier de l'épreuve.

## ARTICLE 7 – ENGAGEMENTS

Les demandes d'engagement doivent être faites uniquement par Internet, via le site : <https://ffm.engagement-sports.com/> à partir du **23 janvier 2026** Les demandes d'engagement doivent être confirmées par un paiement CB.

L'organisateur doit obligatoirement confirmer l'engagement en joignant les horaires prévisionnels, au plus tard 8 jours après la date de clôture des engagements ainsi que la mise à disposition du paddock pour les concurrents.

Les droits d'engagement (location du transpondeur comprise) sont les suivants :

- **95€** pour la catégorie Mini OGP 115,
- **130€** pour la catégorie MotoMini 160.

Les pilotes doivent s'engager au plus tard 30 jours avant la date de l'épreuve. Passé cette date, les engagements sont majorés de 30€ et payables uniquement par CB. Ils sont acceptés dans la limite des places disponibles.

Les pilotes choisissent leur numéro de course au moment de leur inscription, étant entendu qu'un même numéro ne peut être attribué deux fois et est valable pour l'année. Le n° 1 ne peut être attribué qu'au Champion de France en titre de l'année précédente.

## Pilote déclarant forfait

Pour tout forfait, un droit administratif de **30€ pour toutes les catégories**, est retenu et ce, quelle que soit la raison. Cette déclaration doit être faite par écrit ou email auprès de la F.F.M. Le justificatif doit impérativement lui parvenir avant le début des vérifications administratives. En cas de force majeure, la CNV se réserve le droit d'étudier la demande.

## ARTICLE 8 – VÉRIFICATIONS ET BRIEFING

### 8.1 - Vérifications Administratives

Les pilotes doivent présenter personnellement leur licence en cours de validité obligatoirement accompagnée du Guidon d'Argent ou Or pour les jeunes de 7 à 11 ans révolus ou du CASM à partir de 12 ans.

La présentation du guidon ou du CASM n'est pas obligatoire dans le cadre d'une LJA.

Le transpondeur qui leur est remis, est placé sous l'entière responsabilité du concurrent pendant la manifestation et jusqu'à sa restitution. En conséquence, la perte, le vol ou la détérioration est à la charge du concurrent. Il doit être restitué au plus tard une heure après la fin de la course. En cas d'oubli, le pilote doit l'envoyer dans les trois jours à la F.F.M. ou à l'adresse du responsable du chronométrage.

Le support de transpondeur est obligatoire, il est vendu et reste propriété du pilote. Le transpondeur doit être fixé à l'avant de la machine (sur le tube de fourche derrière la plaque numéro) en position verticale, goupille vers le haut.

## 8.2 - Briefing

Un briefing est organisé avant les essais (les pilotes doivent signer la feuille d'émargement prévue à cet effet). Toute absence entraîne une pénalité de 10 secondes sur le résultat de la première manche. Les mineurs doivent y être accompagnés par leur représentant légal.

## 8.3 - Promotion

Dans le cas où le Championnat de France Mini OGP By Motul a un plusieurs partenaires, leurs logos doivent être obligatoirement apposés conformément au plan de stickage. Outre le fait qu'il se voit refuser l'accès de la piste, tout pilote en infraction peut être sanctionné par le jury.

## ARTICLE 9 – ESSAIS

**Les essais privés sur le circuit de l'épreuve à venir sont interdits du lundi au jeudi de la semaine de la course. Tout pilote ayant enfreint cette restriction ne peut pas participer à l'épreuve.**

L'organisateur doit prévoir deux séances d'essais chronos obligatoires d'une durée maximum de 20 minutes et 2 courses.

## ARTICLE 10 – COURSES

### Composition, Grille Départ

La grille est composée en tenant compte du meilleur résultat obtenu lors des deux séances d'essais chronos. Le pilote placé en pole position, du côté inverse au sens du premier virage suivant l'homologation du circuit, a un mètre d'avance sur le second et ainsi de suite. Sur une même ligne, l'espace entre chaque machine et chaque extrémité au bord de la piste est de 1 mètre minimum.

L'espace entre le premier pilote de la première ligne et le premier pilote de la seconde ligne est au minimum égal à 4,5 m.

Les grilles des courses 1 et 2 sont identiques. Le jury se réserve la possibilité de placer en fond de grille un pilote qui n'a pas de temps, après avis du directeur de course.

### Prégrille

Les machines doivent être présentes, en pré-grille, au minimum 10 minutes avant le tour de formation. **Les pilotes n'effectuant pas le tour de reconnaissance sont sanctionnés d'une pénalité de 10 secondes.**

Les couvertures chauffantes sont autorisées dans les stands ou sur la pré-grille. Le pilote peut posséder un groupe électrogène transportable de 2000 watts maximum.

### Courses

Les courses se déroulent en deux manches de maximum 20 minutes. Un tour de reconnaissance et un tour de chauffe sont effectués avant chaque départ. Le départ du tour de chauffe est effectué ligne par ligne. Les coureurs qui n'effectuent pas le tour de reconnaissance peuvent partir pour le tour de chauffe depuis la voie des stands. Ils peuvent prendre leur place pour la course sur la grille de départ, mais sont pénalisés de 10 secondes. Dans le cas où un pilote n'a pas effectué le tour de chauffe, il peut prendre le départ depuis la sortie des stands après le passage du peloton de coureurs sous les ordres du commissaire de sortie de stand en accord avec la direction de course. En cas de force majeure, la procédure de départ peut être réduite par la Direction de Course.

Le départ est donné au feu et **à défaut au drapeau national**, par le Directeur de Course, pilote assis sur la machine, moteur en marche. Tout départ anticipé est sanctionné par une pénalité de temps de 10 secondes. En cas d'interruption de course au drapeau rouge, la procédure appliquée est celle prévue aux articles 6 et suivants des règles générales CNV pour les épreuves de vitesse.

Dans le cas d'une course débutée sur le sec (DRY), et si les conditions météorologiques diffèrent le directeur de course peut faire présenter le drapeau rouge pour un arrêt de course. Si un nouveau départ est donné la course est déclarée course mouillée (WET), il est alors possible de mettre des pneus pluie. Un délai maximum de 15 minutes est accordé pour changer les pneus.

Dans le cas où la course est déclarée WET, elle peut être réduite de 3 tours, mais 2 tours de chauffe sont obligatoires.

### Fin de course

Voir l'article 7 des règles générales CNV.

### Drapeau jaune

Le non-respect du drapeau jaune est sanctionné du retrait du meilleur temps lors des essais chronométrés ou d'une pénalité de 10 secondes en course.

### Changement de machine

Voir l'article 4 des règles générales CNV.

### Pneumatiques

Avant chaque série de course ou d'essai, la piste est déclarée wet ou dry et le pilote choisit les pneus qu'il veut.

Pour la catégorie MotoMini 160, les pneumatiques Pirelli référencés ci-dessous sont obligatoires, dans la limite d'un train par week end de course.

#### **MOTOMINI 160 – 10 pouces**

|                  |        |           |      |
|------------------|--------|-----------|------|
| Diablo Superbike | 100/80 | 10 NHS TL | SC1  |
| Diablo Superbike | 120/80 | 10 NHS TL | SC1  |
| Diablo Rain      | 100/80 | 10 NHS TL | SCR1 |
| Diablo Rain      | 120/80 | 10 NHS TL | SCR1 |

#### **ARTICLE 11 – CLASSEMENT**

Pour être classé dans la course, le pilote doit avoir accompli au minimum les 75 % de la distance parcourue par le vainqueur et franchi la ligne d'arrivée dans un délai de 3 minutes après la présentation du drapeau à damier.

Pour chaque épreuve les points sont attribués aux 15 premiers de chaque manche selon le barème suivant :

|                  |        |  |                   |        |  |                   |       |
|------------------|--------|--|-------------------|--------|--|-------------------|-------|
| 1 <sup>er</sup>  | 25 pts |  | 6 <sup>ème</sup>  | 10 pts |  | 11 <sup>ème</sup> | 5 pts |
| 2 <sup>ème</sup> | 20 pts |  | 7 <sup>ème</sup>  | 9 pts  |  | 12 <sup>ème</sup> | 4 pts |
| 3 <sup>ème</sup> | 16 pts |  | 8 <sup>ème</sup>  | 8 pts  |  | 13 <sup>ème</sup> | 3 pts |
| 4 <sup>ème</sup> | 13 pts |  | 9 <sup>ème</sup>  | 7 pts  |  | 14 <sup>ème</sup> | 2 pts |
| 5 <sup>ème</sup> | 11 pts |  | 10 <sup>ème</sup> | 6 pts  |  | 15 <sup>ème</sup> | 1 pt  |

Le classement du championnat de France est déterminé par le cumul des points obtenus sur l'ensemble des épreuves prévues au calendrier du championnat. En cas d'ex-aequo, ceux-ci sont départagés au nombre de places de premier obtenues sur les différentes épreuves et ainsi de suite pour les places de deuxième.

Si le plateau est incomplet, l'organisateur de l'épreuve peut sur invitation faire participer des pilotes de notoriété ou autres, ils ne peuvent pas marquer des points dans le championnat. La communication est faite aux pilotes lors du briefing.

#### **ARTICLE 12 – RÉCOMPENSES**

L'organisateur doit prévoir des coupes pour les trois premiers de chaque course de chaque catégorie prévue à l'article 2.

#### **ARTICLE 13 – RÉCLAMATIONS (TITRE III DU CODE SPORTIF NATIONAL)**

Elles doivent obligatoirement être déposées auprès du Directeur de Course dans les délais impartis.

**Se reporter à l'article 8 des Règles Générales pour les épreuves de vitesse, étant précisé que le montant du droit de réclamation est de 300€.**

Lorsqu'elle entraîne un démontage du moteur, elle doit être assortie d'une caution de 100€. Cette somme est remboursée si la machine démontée s'avère non conforme ou versée au pilote contraint au démontage si la conformité est reconnue.

Le directeur de course peut faire démonter toute machine de son choix à l'arrivée. Un pilote contraint de démonter ne peut prétendre à une indemnité quelconque (sauf disposition réglementaire particulière).

Tout litige consécutif à un démontage après la manifestation est tranché par la CNV, après avis des commissaires techniques responsables du contrôle. En cas de contestation de la décision, l'instance compétente est le tribunal national de discipline et d'arbitrage.

Lors des épreuves, la FFM se réserve toute possibilité quant aux vérifications et démontage d'une machine, notamment la saisie provisoire de pièces (assemblées ou non) pour contrôle ultérieur. La non-disponibilité temporaire, pour le concurrent de ses pièces, ne peut donner lieu à aucune indemnité ou réclamation. Ces pièces sont remises à la disposition du concurrent le plus rapidement possible. En cas de refus de démontage, le pilote est exclu du classement de l'épreuve.

#### **ARTICLE 14 – OFFICIELS**

Sur chaque épreuve, la CNV nomme un directeur de course et un directeur de course adjoint ayant satisfait à un séminaire spécifique ou équivalent, un délégué, un commissaire sportif, un commissaire technique national et une équipe chronométrage désignée par la F.F.M.

L'organisateur nomme un commissaire sportif et un autre directeur de course au minimum 1<sup>er</sup> degré ayant satisfait à un séminaire spécifique (cette désignation doit avoir obtenu l'aval de la C.N.V.) et trois aides techniques **titulaires de la qualification adéquate**.

Il appartient au délégué (Président du Jury) de communiquer à la C.N.V. un rapport détaillé sur le déroulement de l'épreuve.

Les prescriptions du Code Sportif National, et de ses annexes ainsi que celles du présent règlement sont applicables sur ces épreuves.

## ARTICLE 15 – RESPONSABILITÉS

Il est rappelé aux concurrents que leurs matériels sont placés sous leur entière responsabilité durant toute la manifestation. Ils doivent notamment en assurer la surveillance constante et ne peuvent en aucun cas invoquer la responsabilité civile du club organisateur en cas de vol ou de dégradation. Ils sont en particulier responsables de leurs accompagnateurs.

Cet article doit figurer au règlement particulier de chaque épreuve.

## ARTICLE 16 – LAISSEZ-PASSER

L'organisateur doit fournir un bracelet au pilote, un bracelet pour le mécanicien, un bracelet pour le panneau-tour et un bracelet pour le responsable du team. La licence LAP n'est pas obligatoire pour être dans la zone de panneautage à condition d'être porteur de l'accréditation de l'organisation.

Les laissez-passer fournis par les organisateurs ne sont ni vendables ni cessibles à titre gracieux.

## ARTICLE 17 - SPECIFICATIONS TECHNIQUES GENERALES

Tout ce qui n'est pas autorisé et précisé dans le règlement technique est interdit.

Tout pilote dont la machine dépasse la norme de puissance autorisée, est exclu du classement de la course.

### Vérifications techniques

Les machines doivent répondre aux clauses du règlement technique et être munies de trois plaques réglementaires portant le numéro de course. Une frontale et deux arrières de chaque côté du carénage.

Les plaques de course sont de forme rectangulaire, dimensions 280mm x 235mm.

Dimension des chiffres :

- Hauteur : 14 cm - Largeur : 9 cm
- Epaisseur : 2,5 cm - Espacement entre deux chiffres : 2,5 cm

Le changement de moteur est autorisé entre deux manches sous réserve que celui-ci ait été vérifié et marqué lors du contrôle technique.

Le tapis environnemental est obligatoire.

Les machines peuvent passer au banc de puissance sur demande de la direction de course ou du jury. Les moteurs et les boîtiers d'allumage électronique peuvent être plombés par le commissaire technique.

Lors du passage au banc de puissance, aucune cartographie ne doit dépasser la puissance autorisée dans la catégorie.

Toute machine ne pouvant satisfaire aux contrôles techniques d'après course dans les 30 minutes qui suivent son entrée au parc fermé, est déclassée de la course. Les machines équipées de variateur doivent avoir un système de blocage du variateur pour la mesure au banc.

Si le banc de puissance est absent ou indisponible, les moteurs et boîtiers électroniques des motos désignées par le directeur de course ou le jury sont plombés jusqu'à l'épreuve suivante.

Les pilotes dont les machines ont fait l'objet de ce plombage doivent impérativement présenter celles-ci avec les marques de plombage lors de l'épreuve suivante, où elles sont susceptibles d'être contrôlées. Faute de quoi, les points marqués dans les épreuves à compter et y compris celle où les marquages ont été apposés leur sont retirés.

La présence d'un compte tours en état de marche et étalonné, indiquant le régime moteur est obligatoire sur toutes les machines.

### Equipements

Les pilotes doivent présenter leur équipement complet en bon état.

- Le casque doit être de type intégral, d'une seule pièce, de moins de 5 ans et homologué (normes ECE 22 05 ou ECE 22 06). **La norme ECE 22-05 ne sera plus acceptée en 2027.**
- La combinaison en cuir d'une seule pièce ou blouson et pantalons de cuir réunis par une fermeture éclair.
- Les gants et les bottes doivent être en cuir.
- La protection dorsale de type EN 1621-2 est obligatoire.
- La protection pectorale de type EN 1621-3 est obligatoire.
- Airbag recommandé

### Télémetrie

En aucun cas, des informations ne doivent être transmises à ou d'une machine en marche. Un dispositif de signalisation officielle peut être exigé sur la machine.

Les appareils de chronométrage automatique (appareils de chronométrage sur la machine) ne sont pas considérés comme de la télémetrie.

Les appareils de chronométrage automatique ne doivent pas perturber les méthodes et équipements de chronométrage officiel.

## **ARTICLE 18 - SPECIFICATIONS TECHNIQUES MINI OGP 115**

### **Article 18.1 – Généralités**

Les machines « **Mini OGP 115** » n'excédant pas **12cv** sont autorisées à disputer les différents championnats de vitesse. Elles doivent être conformes aux normes définies dans les RTS spécifiques à la discipline vitesse.

#### **18.1.1 - Contrôle des machines et identification**

Le contrôle technique est obligatoire. Les concurrents ne peuvent participer aux essais officiels qu'après avoir satisfait aux vérifications techniques.

Les pilotes sont seuls responsables de leur machine pendant la durée de l'épreuve.

La moto doit être présentée propre, exempte de tous marquages antérieurs.

Les contrôles préliminaires sont des vérifications de sécurité. La conformité de la machine est sous l'entière responsabilité du pilote.

#### **18.1.2 - Identification des machines**

Lorsque les machines ont satisfait aux vérifications dites de sécurité, il est procédé au marquage du cadre de la façon suivante :

- un sticker est apposé sur la douille de direction.
- une touche de peinture sur le carter moteur, cylindre avec le numéro de course du concurrent inscrit à l'intérieur.
- marquage du système d'échappement complet. Ces marquages doivent être réalisés du même côté (bombe proscrite).

### **Article 18.2 – Règles techniques générales**

#### **18.2.1 – Matériaux**

Il est interdit d'utiliser les matériaux suivants dans la fabrication du moteur (sauf pour la bielle et les clapets) fibres composites, magnésium et titane.

Les supports de béquille doivent être réalisés en nylon, téflon ou matière équivalente.

#### **18.2.2 – Leviers**

Tous les leviers (embrayage, freins, ...) doivent se terminer par une sphère (diamètre de 16 mm minimum). Cette sphère peut également être aplatie mais dans tous les cas, les bords doivent être arrondis (épaisseur minimum de la partie aplatie : 14 mm). Ces extrémités doivent être fixées d'une façon permanente et faire partie intégrante du levier.

##### **18.2.2.1 – Protection des leviers**

Les motos doivent être équipées d'un protecteur de levier de frein avant, afin de protéger le levier de frein au guidon d'un actionnement accidentel en cas de collision avec une autre machine. Ces protections doivent faire l'objet de fabrication en série et être distribuées par un professionnel.

##### **18.2.2.2 – Freins**

Les vis de fixation des étriers de frein doivent être arrêtées par un fil métallique de sécurité.

#### **18.2.3 – Papillons de gaz**

Les papillons de gaz doivent se fermer d'eux-mêmes lorsque la poignée de gaz est relâchée.

#### **18.2.4 – Coupe circuit**

Un coupe-circuit doit être monté de façon à fonctionner lorsque le conducteur quitte sa machine. Ce coupe-circuit doit interrompre le circuit primaire d'allumage et doit être muni d'un câblage pour l'arrivée et le retour du courant.

Il doit être placé aussi près que possible du milieu du guidon et être actionné au moyen d'un fil non élastique de longueur et d'épaisseur adéquate, fixé au poignet du conducteur. Un câble en spirale (semblable à un fil téléphonique) d'une longueur maximale de 1 m est obligatoire.

#### **18.2.5 – Protections**

Carter moteur, embrayage et transmissions doivent comporter toutes leurs vis.

Toutes les transmissions doivent être protégées.

Un garde chaîne doit être installé de manière à empêcher que la jambe ou le pied du pilote ne se coince entre le brin de la chaîne inférieure et la couronne arrière. Cette protection, fixée solidement, est dans un matériau rigide (plastique ou téflon) ayant les bords arrondis et d'une épaisseur minimale de 5 mm (métal interdit). Une protection du pignon de sortie de boîte est obligatoire sur toutes les machines.

#### **18.2.6 – Refroidissement**

Si refroidissement liquide : eau uniquement. Tout additif, quel qu'il soit, est strictement interdit.

#### **18.2.7 – Carburant**

Le carburant utilisé est du sans plomb de type SP 95 (E10) ou SP 98 (E5) ou bio éthanol vendu aux pompes routières, sans additif.

Des tests de carburants peuvent être effectués à la demande du délégué et/ou de la direction de course.

Les pilotes désignés doivent se présenter avec leur machine (réservoir vide) et un bidon d'huile cacheté, au contrôle technique, 20 minutes avant la fermeture du parc d'attente (volume de carburant 5 l maximum fourni par l'organisateur aux frais de l'utilisateur et acheté hors grandes surfaces).

Un tapis de sol est obligatoire pour toute intervention sur la machine de manière à protéger l'environnement.

### 18.2.8 – Garde-boue

Les garde-boues avant et arrière sont obligatoires.

### 18.2.9 – Tuyaux d'échappement et silencieux

Les tuyaux d'échappement et silencieux doivent être conformes aux normes de bruit en vigueur, soit 95 dB (sans tolérance) et ne pas dépasser l'aplomb de la roue arrière. Tous les bords tranchants doivent être arrondis avec un rayon de 2mm. Le silencieux est obligatoire.

### 18.2.10 – Guidon

Les extrémités exposées du guidon doivent être bouchées avec un matériau solide ou recouvertes de caoutchouc. Celui-ci doit être équipé d'une protection rembourrée sur la barre transversale. Les guidons sans barre transversale doivent être équipés d'une protection rembourrée située au milieu de celui-ci, recouvrant largement les brides de fixation.

Si des protège-mains sont utilisés, ceux-ci doivent être d'une matière résistant aux chutes.

### 18.2.10.1 – Largeur

Machine de course sur route : largeur minimum de 400mm, largeur maximum : 700mm.

Machine tout-terrain : largeur maximum 850mm.

### 18.2.10.2 – Angle de braquage

Un espace minimum de 30 mm, entre le guidon avec ses leviers et le réservoir (angle de braquage au maximum) est obligatoire.

### 18.2.11 – Repose pied

Les repose-pieds doivent être repliables ou en téflon.

### 18.2.12 Les lanceurs sont interdits sur les machines à variateur

### 18.2.13 – Récupérateur

Lorsqu'une machine est munie de reniflards (huile, eau, essence), la sortie de ceux-ci doit se faire dans un récupérateur, facilement accessible et vide avant tout départ.

### 18.2.14 – Feu rouge

Il doit être conforme aux dispositions de l'article 23 des règles générales pour les contrôles techniques.

### 18.2.15 – Bouchons de vidange, niveau et remplissage

Tous les bouchons de vidange, niveau et remplissage doivent être étanches et freinés.

### 18.2.16 – Pneumatiques

Le choix des pneus est libre **sauf pour les catégories MotoMini 160 où seules les références mentionnées dans le règlement sont admises**. L'utilisation de couvertures chauffantes est interdite hors des stands mais autorisée en prégrille alimentée par des groupes électrogènes.

### 18.2.17 – Eléments de fixation (attaches diverses)

Les éléments de fixation standard peuvent être remplacés par des éléments de fixation de n'importe quel matériau (sauf titane). La solidité et le type doivent être égaux ou supérieurs à la solidité de l'élément de fixation standard qu'ils remplacent. Les attaches de carénage peuvent être changées par des attaches de type rapide. Les éléments de fixation peuvent être percés pour recevoir des fils de freinage de sécurité, mais des modifications en vue d'un allègement ne sont pas autorisées.

### 18.2.18 - Capacité des réservoirs

Réservoir d'origine de la machine ou de capacité n'excédant pas 14 litres pour les réservoirs non d'origine.

Tous les réservoirs de carburant doivent être complètement remplis de produit ignifugé (structure à cellules ouvertes, par exemple : Explosafe®).

En aucun cas, les réservoirs additionnels ou prévus pour d'autres usages ne sont autorisés.

### 18.2.19 - Boîtes à air et cornets fixés sur la plateforme repose pieds

La hauteur de la boîte à air et cornet ne doit pas excéder 8 centimètres.

### 18.2.20- Les renforts de cadre pour les scooters sont autorisés.

### 18.2.21- Sabots récupérateurs

Les sabots récupérateurs sont obligatoires pour tout type de machine.

Les machines doivent être présentées au contrôle technique avec le sabot démonté.

### **18.2.22 – Protection des pièces tournantes**

Les protections doivent rester en place durant toute la durée des essais et de la course (protections d'origine sur scooters et machine à boîtes de vitesses ou telles que définies à l'article 2.5 du règlement Technique du Championnat national vitesse moto 25 power pour les autres).

## **ARTICLE 20 - SPECIFICATIONS TECHNIQUES POUR LES CLASSEMENTS MOTOMINI 160**

### **Article 20.1 - Poids**

Le poids du motocycle ne doit pas être inférieur aux valeurs ci-dessous quel que soit le moment de l'épreuve :  
Modèle GP-0 160 (homologué depuis 2016) 66kg

Modèle GP-0 160 EVO (homologué depuis 2022) 67,5kg

Les machines sont pesées dans les conditions dans lesquelles elles sont trouvées. Aucun ajout d'eau, de carburant ou autre ne peut être effectué.

### **Article 20.2 – Châssis / cadre**

#### **20.2.1 - Cadre**

Le cadre doit être conservé d'origine.

**Pour la catégorie MotoMini 160**, il est seulement autorisé d'adapter la plaque anti-vibration du châssis produite en kit par le constructeur pour ce modèle. La peinture du cadre est libre mais son polissage est interdit. L'utilisation de coques pour protéger le bras oscillant ou le cadre est interdite.

#### **20.2.2 – Cadre de tige de selle (boucle arrière)**

La boucle arrière doit rester telle que l'originale. La peinture du cadre est autorisée mais son polissage est interdit.

#### **20.2.3 - Cadre de carénage avant (araignée)**

Le cadre de carénage avant doit rester tel que l'original. La peinture du cadre de carénage avant est libre, mais le polissage est interdit.

#### **20.2.4 - Bras oscillant**

Sauf dans les cas autorisés dans les articles suivants, le bras oscillant et le pivot du bras oscillant doivent rester d'origine. Il est permis de remplacer les tendeurs de chaîne d'origine par le modèle racing produits par le fabricant pour cette machine.

Chaque machine doit être équipée d'un garde-chaîne de protection solide (dent de requin) fixé au bras oscillant. Ce dernier doit être produit par le constructeur de la machine.

#### **20.2.5 – Plaques de direction**

Les têtes de fourche supérieures et inférieures ainsi que la colonne de direction doivent rester tels qu'ils ont été produits à l'origine par le constructeur sur la machine. Le dispositif de butée de direction doit rester identique à l'origine.

La tige de direction doit rester dans sa position d'origine.

Il est permis de fixer une protection sur le té de fourche supérieur, dans le seul but de protéger les réglages de fourche. La conception est libre, mais le responsable technique est le seul apte à juger de sa sécurité.

#### **20.2.6 – Guidon et commandes**

Sauf autorisation dans les articles suivants, le guidon, les colliers de serrage du guidon, les commandes manuelles (commande des gaz, leviers de frein et d'embrayage et commandes électriques) et l'embout du guidon doivent être conservés d'origine. Les poignées peuvent être fixées à l'aide d'un fil.

Le guidon et les commandes manuelles (leviers d'embrayage et de frein) doivent rester d'origine. Le guidon peut être repositionné, mais un espace libre minimum de 30 mm doit être maintenu entre le réservoir et le guidon, y compris les accessoires qui y sont attachés.

Les extrémités du guidon doivent être bouchées avec un matériau solide ou recouvertes de caoutchouc.

Il est interdit de réparer le guidon en le soudant.

Tous les leviers (embrayage, freins, etc.), doivent se terminer par une sphère ( $\varnothing$  de cette sphère : 16 mm minimum). Cette sphère peut également être aplatie mais, dans tous les cas, les bords doivent être arrondis (épaisseur minimum de cette partie aplatie : 14 mm). Ces extrémités doivent être fixées d'une façon permanente et faire partie intégrante du levier.

Les leviers de commande du guidon ne doivent toucher aucun élément du motocycle, quelle que soit la position de la direction et de la suspension avant.

La poignée de commande d'accélération de la machine doit pouvoir revenir à sa position initiale lorsque le conducteur la lâche.

Il est obligatoire d'utiliser le dispositif de protection du levier de frein fourni dans le kit spécifique pour le modèle de machine. Il protège le levier de frein avant de tout actionnement involontaire résultant du contact entre deux motocycles.

#### **20.2.7 – Repose-pied et commande**

Sauf dans les cas autorisés dans les articles suivants, le repose-pied et la commande du pied doivent être conservés d'origine.



Le repose-pied et les commandes de pieds ne peuvent être repositionnés qu'en utilisant le réglage fourni à l'origine par le fabricant.

La pédale de changement de vitesse et son effet de levier peuvent être remplacés pour utiliser un de type inverse.

Le levier de frein arrière peut être repositionné.

Il est interdit de réparer les repose-pieds en les soudant.

Il est interdit d'entrer dans la voie des stands avec des repose-pieds ayant la borne d'origine en matière plastique en mauvais état. Les repose-pieds métalliques fixes doivent comporter à leurs extrémités un embout de type nylon ou téflon, d'un diamètre de 16 mm.

Il est interdit de réparer les supports du repose-pied en les soudant.

### 20.2.8 – Levier de démarrage (kick start)

Le levier de démarrage (kick start) du moteur d'origine doit rester monté et en marche et être équipé d'un système empêchant toute ouverture accidentelle (exemple : élastique).

## Article 20.3 - Suspension

### 20.3.1 – Suspension avant

Tous les composants de la fourche doivent être d'origine. Il est uniquement permis de remplacer les fourches originales par les fourches originales «+5» sur les motos produites à partir de 2019.

**Il est permis de remplacer la fourche avant d'origine par la fourche avant « Ohrracing » montée à l'origine à partir de l'année 2025.**

Seuls les bouchons de fourche distribués par Ohvale **référence 010T0601L sont autorisés**

Les seuls ressorts autorisés sont ceux fournis par le constructeur :

|              |                       |
|--------------|-----------------------|
|              | GP-0 160 EVO          |
| Ressorts (K) | K 6 – K 7 – K 8 – K 9 |

### 20.3.2 – Amortisseur de direction

Seul l'amortisseur de direction inclus dans le kit spécifique pour le modèle de motorcycle est autorisé.

En aucun cas l'amortisseur de direction ne peut servir de dispositif limitatif de verrouillage de direction.

### 20.3.3 – Suspension arrière

Sauf autorisation dans les articles suivants, la suspension arrière doit rester d'origine dans chaque composant.

Le système de réglage et les fixations de la suspension arrière au cadre et au bras oscillant doivent rester d'origine. L'empattement de l'amortisseur, la position des cartouches hydrauliques, le coefficient élastique (K) et la précharge du ressort principal de l'amortisseur sont libres.

L'amortisseur d'origine ne peut être remplacé que par l'un de ceux appartenant au kit spécifique pour le modèle de motorcycle.

Les seuls ressorts autorisés sont ceux fournis par le constructeur :

|              |               |
|--------------|---------------|
|              | GP-0 160 EVO  |
| Ressorts (k) | K 140 – K 160 |

## Article 20.4 – Système de frein

**Sauf autorisation dans les articles suivants, les pièces de différentes années de modèle ne peuvent être échangées entre elles.**

### Pour OHVALE GP-0 160 EVO 4Speed:

Il est permis de monter tous les systèmes de freinage disponibles vendus par le fabricant, à condition que les systèmes de freinage avant et arrière soient identiques, sauf si le système de freinage avant « Brembo » est monté. Voir le tableau 1.

### Pour l'OHVALE GP-0 160 4Speed :

Il n'est permis de monter que les systèmes de freinage standard montés à l'origine. Voir le tableau 1.

|         | 160 EVO  |          |          | 160      |
|---------|----------|----------|----------|----------|
|         | Option A | Option B | Option C | Option A |
| Avant   | Formula  | J. Juan  | Brembo   | Formula  |
| Arrière | Formula  | J. Juan  | J. Juan  | Formula  |

Tableau 1

### 20.4.1 – Disques de frein

Les disques de frein doivent rester tels qu'ils ont été produits à l'origine par le constructeur pour le motorcycle.

Le disque de frein avant d'origine peut être remplacé par l'utilisation du kit à disque fixe ou flottant en  $\varnothing 190\text{mm}$  du constructeur pour le modèle de motocycle en service **en MotoMini 160**. Il n'est pas permis d'ajouter des conduits d'air afin d'améliorer le refroidissement du système de freinage.

#### **20.4.2 – Etriers de frein**

Sauf autorisation dans l'article suivant, les étriers de frein avant et arrière, ainsi que tous leurs points de fixation et toutes les pièces d'ancrage, doivent rester d'origine.

Il est obligatoire d'installer les plaquettes de frein d'origine. Il est permis d'ajouter des plaques thermiques entre les plaquettes de frein et les pistons d'étrier uniquement si cela fait partie du kit vendu et homologué par le fabricant.

#### **20.4.3 – Maîtres cylindres**

Le maître-cylindre (avant et arrière) et les tuyaux correspondants doivent rester d'origine.

L'installation d'une protection de maître-cylindre positionnée sur le guidon est autorisée pour éviter les fuites d'huile si elles se brisent après la chute.

#### **Article 20.5 - Roues**

Les jantes, les entretoises intérieures et extérieures et leurs broches doivent rester d'origine. Toutes les dimensions des jantes doivent être indiquées identiques à celles mentionnées ci-après :

- Roue avant 2,50" x 10"
- Roue arrière 3,00" x 10"

#### **Article 20.6 – Réservoir et carburant**

##### **20.6.1 – Réservoir**

Le réservoir et le bouchon de réservoir doivent rester tels qu'ils ont été produits à l'origine par le constructeur du motocycle.

Le réservoir de carburant doit être rempli d'un matériau ignifugé (structure à cellules ouvertes par exemple : « Explosafe »).

Le réservoir de carburant peut disposer d'un matériau réfléchissant la chaleur sur sa surface.

##### **20.6.2 – Conduite de carburant**

Le circuit carburant, c'est-à-dire l'ensemble des conduits et des dispositifs entre le réservoir et le carburateur, doit rester tel qu'il a été produit à l'origine.

Le remplacement du robinet de carburant n'est pas autorisé. L'ajout de filtres à carburant n'est pas autorisé. Seuls les connecteurs rapides pour les conduites de carburant, vendus et homologués par le fabricant, sont autorisés.

##### **20.6.3 – Carburant**

Le carburant devra être du type sans plomb ou bio éthanol, conformément à l'article 20 des règles générales pour les contrôles techniques.

#### **Article 20.7 – Système d'admission**

##### **20.7.1 - Carburateur**

L'utilisation des carburateurs indiqués ci-après est obligatoire : DELL'ORTO PHBH 28 BD.

La section du diffuseur et le nombre de jets ne peuvent pas être modifiés. Les composants restants du carburateur sont libres.

L'utilisation de pompes ou de jets de force est interdite.

##### **20.7.2 – Filtre à air**

Le filtre à air est obligatoire et doit être comme conforme aux articles suivants.

Seul le filtre à air métallique standard fourni par le fabricant peut être utilisé.

L'utilisation d'un filtre à air en matériau spongieux est interdite.

L'utilisation de systèmes permettant d'augmenter la pression à l'intérieur du filtre de caisse en utilisant la pression d'air dynamique lorsque le motocycle est en mouvement est interdite.

##### **20.7.3 – Conduit d'admission**

Le conduit d'admission des modèles de moto GP-0 fabriqués entre 2016 et 2021 (modèle GP-160) peut uniquement être remplacé par celui monté à l'origine sur les motos fabriquées à partir de 2022 (modèle GP-0 160 EVO).

#### **Article 20.8 – Moteur**

##### **20.8.1 – Généralités du moteur**

Sauf autorisation expresse dans les articles suivants, le moteur doit rester complètement d'origine.

Les seuls moteurs autorisés sont les suivants : ZONGSHEN W155 - ORIGINAL OHVALE et ZONGSHEN W150 – G OHVALE SET-UP.

L'alésage et la course doivent rester d'origine.

Il est obligatoire d'utiliser le capot moteur latéral droit qui fait partie du kit spécifique pour le modèle de moto fourni par le constructeur.

**Les officiels se réservent la possibilité d'effectuer un tirage au sort des moteurs lors de la première épreuve ou lors de chaque épreuve.**

### **20.8.2 – Haut moteur**

Sauf autorisation dans les articles suivants, tout type d'usinage pour l'enlèvement de matériaux (y compris le polissage) et l'application de matériaux (y compris le traitement de surface) est interdit. Les conduits d'admission et d'échappement doivent rester d'origine.

Les robinets, les sièges de soupape, les guides de soupape, les poussoirs, les joints d'étanchéité à l'huile doivent être d'origine. Seul l'entretien normal fourni par le manuel d'entretien est autorisé.

Les ressorts, les demi-cônes et les plaques de soupape doivent rester d'origine. La correction de ressort de soupape n'est pas autorisée.

Il n'est pas permis de rectifier le plan de tête pour restaurer les surfaces. Seul un léger nettoyage est autorisé, à condition que les valeurs décrites ci-dessous sur le volume de la chambre de combustion et le squish soient respectées.

Le volume de la chambre de combustion et la hauteur du squish doivent être conformes aux valeurs indiquées dans le tableau suivant :

| Catégorie          | Volume (cc)  | Squish* (mm) |
|--------------------|--------------|--------------|
| GP-0 160 4 Vitesse | 13.5 +/- 0.4 | >0.60        |

\*aucune tolérance n'est admise sur la hauteur du squish.

La bougie d'allumage est libre. Aucune des parties de la bougie d'allumage, à côté des électrodes, ne peut dépasser l'intérieur de la chambre de combustion.

Les seules plages thermiques admises sont les suivantes : 7 ou 8 dans les tables NGK.

### **20.8.3 – Schéma de distribution des soupapes**

Toute modification de l'arbre à cames est interdite.

Le pignon de calage doit être conservé d'origine. La modification ou l'augmentation du diamètre des trous de fixation sont interdites.

Le calage de la chaîne et son tendeur de chaîne de distribution doivent rester d'origine.

### **20.8.4 - Cylindre**

Le cylindre doit rester d'origine.

Tout traitement de surface de la paroi interne du cylindre est interdit.

Seuls les joints de tête et de base d'origine fournis par le fabricant sont autorisés.

### **20.8.5 - Piston**

Toute modification du piston, y compris le polissage et l'éclaircissage, est interdite.

Toute modification de l'ensemble de bagues, des broches et de leurs supports est interdite.

### **20.8.6 - Bielle**

Toute modification de la tige, y compris l'éclaircissage et le polissage, est interdite.

### **20.8.7 - Vilebrequin**

Le vilebrequin doit rester d'origine, toute modification comprenant l'éclaircissage, l'équilibrage et le polissage est interdite.

### **20.8.8 - Carter**

Le carter moteur et les couvercles du carter du moteur doivent rester d'origine, y compris pour la finition couleur et surface. Il n'est permis de faire des trous que d'un diamètre inférieur à 12mm sur le couvercle du volant d'inertie que pour aider au refroidissement des organes internes.

Il est interdit de réparer les carters et les capots moteur en appliquant du matériel.

## **Article 20.9 – Transmission**

### **20.9.1 – Transmission moteur**

Les engrenages de l'entraînement primaire (sur le vilebrequin et sur l'embrayage) doivent rester d'origine.

### **20.9.2 - Embrayage**

Sauf dans les cas autorisés par les articles suivants, l'embrayage (y compris les ressorts, les disques entraînés et la commande d'embrayage) doit rester d'origine.

Le kit d'embrayage « EVR by OHVALE » inclus dans le kit spécifique pour le modèle de motocycle est autorisé.

### **20.9.3 – Boîtes de vitesses**

Toute modification de la boîte de vitesses, c'est-à-dire l'ensemble comprenant le système de sélection des engrenages et les fourches d'entraînement, les arbres primaires et secondaires et leur transmission est interdit. Tout type de traitement sur la surface pour réduire le frottement (y compris le polissage et la superfinition), est interdit.

### **20.9.4 – Transmission finale**

Pour la transmission finale (pignon, pignon de roue arrière et chaîne), l'utilisation de composants distribués par Ohvale est obligatoire.

## **Article 20.10 – Système de refroidissement et de lubrification**

### **20.10.1 – Refroidisseur d'huile**

Le refroidisseur d'huile doit rester d'origine.

### **20.10.2 – Circuit d'huile**

Toute modification de la pompe à huile est interdite.

Les tuyaux d'huile qui relient le moteur au refroidisseur d'huile doivent rester d'origine. Les reniflards du moteur doivent être placés dans un réservoir d'un volume minimum de 250cc.

Les bouchons d'entrée et de refoulement d'huile, les tuyaux du refroidisseur d'huile et les vis du couvercle du filtre à huile doivent être parfaitement scellés et freinés pour éviter toute ouverture accidentelle.

## **Article 20.11 – Système électrique**

### **20.11.1 – Câblage et commandes électriques**

Le faisceau principal doit rester d'origine.

Les commandes électriques du guidon peuvent être repositionnées, mais pas remplacées ou retirées.

Il est obligatoire de maintenir le coupe-circuit d'allumage monté sur le côté droit du guidon.

### **20.11.2 – Allumage et commande du moteur**

Sauf autorisation dans les articles suivants, le système d'allumage et de commande du moteur (rotor, stator, CDI et bobine) doit rester d'origine. Le CDI doit être la dernière version homologuée distribuée par le constructeur.

En tout temps de l'événement, le responsable technique a le droit de demander le remplacement de tout composant du système d'allumage et de commande du moteur monté sur le motocycle. Le refus de procéder au remplacement est assimilé à une irrégularité technique.

**Les officiels se réservent la possibilité d'effectuer à tout moment un changement, un échange ou un tirage au sort de boîtier CDI.**

### **20.11.3 – Capteurs de commande du moteur**

L'utilisation de systèmes électroniques d'aide au pilotage (quick-shifter) est interdite.

Aucun contrôleur ou capteurs supplémentaire autre que ceux installés à l'origine sur le moteur ne peut être ajouté pour mettre en œuvre des stratégies de commande du moteur. Les capteurs montés sur le moteur d'origine doivent être conservés.

### **20.11.4 – Equipement supplémentaire**

A l'exception de ce qui est autorisé dans les articles suivants, tout composant électrique ou électronique (capteur, CDI, affichage) qui sont additionnels ou non montés à l'origine sur la moto, sont interdits.

L'utilisation d'équipements électroniques avec technologie IR (infrarouge), GPS ou enregistrement de synchronisation radio est autorisée.

Il est permis de monter un ou plusieurs systèmes (tableaux de bord, écrans, etc.) pour afficher les paramètres indiqués dans les points ci-dessous :

- Régime
- Température de l'huile
- Temps au tour
- Heures moteur
- Vitesse (par signal GPS)

Les tableaux de bord intégrés avec fonction de traçage électronique, de géolocalisation et d'acquisition de données sont autorisés. L'acquisition de données doit être limitée aux canaux énumérés ci-dessous

- Régime
- Température de l'huile
- Temps au tour
- Heures moteur
- Position et vitesse (par signal GPS).

Tous les motocycles doivent monter le feu de sécurité arrière inclus dans le kit spécifique pour le modèle de

motocycle. Les coureurs doivent s'assurer que la lumière est allumée chaque fois que le directeur de course déclare une course humide.

La présence de câbles ou de composants électroniques ou d'origine non claire n'est pas autorisée et est considérée comme une irrégularité technique.

## **Article 20.12 – Carénage / carrosserie**

### **20.12.1 – Carénages généralités**

Sauf autorisation dans les articles suivants, le carénage, la selle, le garde-boue avant et arrière et toutes les superstructures qui composent la carrosserie du motocycle doivent rester d'origine.

La couleur et la décoration sont libres.

L'utilisation de composants de fibre de carbone est interdite.

### **20.12.2 - Carénages**

Sauf autorisation dans les articles suivants, le carénage doit être conservé tel que l'original.

Il est permis de modifier le carénage comme indiqué :

- remplacer le carénage avant d'origine et/ou le carénage par ceux initialement montés les machines produites à partir de 2018 (GP-0 ou GP0 EVO).
- remplacer le capot arrière/réservoir d'origine par celui initialement installé sur les machines GP-0 EVO de 2022.

La bulle doit rester d'origine. La bulle peut être colorée et non transparente afin d'accueillir la table et le numéro de course avant.

La taille et la forme des trous du refroidisseur d'huile pour tous les modèles GP-0 construits jusqu'en 2017 sont libres. Il est permis et recommandé de monter des grilles de protection ou treillis métallique pour protéger le refroidisseur d'huile.

Les supports de carénage d'origine peuvent être remplacés par des fixations à dégagement rapide.

Le carénage inférieur (sabot récupérateur) doit avoir une étanchéité parfaite afin de contenir les fuites de lubrifiant en cas de panne moteur.

### **20.12.3 – Garde boue**

Il est permis de remplacer le garde boue avant d'origine par celui d'origine installé sur les motos produites à partir de 2018.

La distance entre le garde-boue avant et le pneumatique peut être augmentée.

Les garde-boues avant et arrière doivent être conservés d'origine.

### **20.12.4 - Siège**

Le siège de selle peut être changé.

### **20.12.5 – Plaques de numéros**

Le fond des plaques et des numéros de course doivent être ceux indiqués ci-après :

| Catégorie       | Fond  | Numéro |
|-----------------|-------|--------|
| GP-0 160 4Speed | Rouge | Blanc  |

Les numéros de course avant et latéral doivent avoir une hauteur minimale de 80 mm.

## **Article 20.13 – Dispositif d'échappement**

Sauf autorisation dans les articles suivants, le dispositif d'échappement doit rester d'origine.

L'utilisation du silencieux avec le raccord DB Killer est obligatoire. L'utilisation du dB killer d'origine est obligatoire sur toutes les motos.

Le niveau sonore maximal admissible est de 95 dB/A (sans tolérance) à une vitesse de 5500 tr/min.

## **Article 20.14 – Vis, boulons et éléments de fixation**

### **20.14.1 - Généralités**

Les boulons et les éléments de fixation du carénage sont libres mais doivent avoir la même dimension que les originaux et avoir une classe de résistance égale ou supérieure à l'original. Les éléments de fixation de carénage peuvent être remplacés par des éléments de fixation rapide.

L'utilisation de boulons en titane ou en aluminium et de boulons en titane ou en carbone et/ou en kevlar, si elle n'est d'origine sur le motocycle ou une partie du kit spécifique pour le modèle de motocycle est interdite.

### **20.14.2 - Boulons du moteur**

Les boulons d'origine du moteur peuvent être remplacés par un autre boulon de taille égale et d'une classe de résistance égale ou supérieure à celle d'origine.

Le cas échéant, il est permis de percer des trous pour le passage des fils de liaison, mais toute modification tendant à un éclaircissement est interdite.

La réparation des filetages avec l'utilisation d'un filet rapporté (type helicoil ou équivalent) est autorisée.

# CHAMPIONNAT DE FRANCE DES DRAGSTERS

## ARTICLE 1 – DÉFINITION ET CATÉGORIE DE COMPÉTITION

La Fédération Française de Motocyclisme met en compétition en 2026 un Championnat de France de Dragsters en **grosse cylindrées (GC)** et **Petites cylindrées (PC)**.

Le **dragster moto** désigne une épreuve d'accélération dans laquelle deux pilotes **s'affrontent selon deux formats : Drag Race ou Sprint**, avec pour objectif de parcourir la distance définie le plus rapidement possible. La course se déroule sur une piste dédiée de 201,16 mètres (1/8 mile) ou 402,33 mètres (1/4 mile) **pour les catégories « Grosses cylindrées » et 150 mètres pour les catégories « Petites cylindrées (PC) »**.

La discipline est accessible à différents niveaux de préparation mécanique, allant de **motocycles** strictement d'origine à des machines comportant des modifications très poussées.

Une attention particulière est portée à la sécurité des pilotes et des spectateurs, avec l'application de normes strictes concernant la piste, le matériel utilisé, ainsi que les équipements de sécurité.

**Sont considérés comme appartenant aux catégories Petites cylindrées (PC) les Scooters, Moto 50cc, Dragsters, Mobylette de type deux-roues respectant les critères suivants :**

**Monocylindres :  $\leq 125 \text{ cm}^3$  pour les 2T /  $\leq 250 \text{ cm}^3$  pour les 4T,**

**Bicylindres :  $\leq 220 \text{ cm}^3$ ,**

**Sont considérés comme appartenant aux catégories Grosses cylindrées (GC), l'ensemble des autres cylindrées en 2T ou 2T**

## CHAMPIONNAT DE FRANCE

Un Champion de France est désigné à l'issue du championnat de France dans les classes suivantes :

| GROSSES CYLINDRÉES (GC)                                          | PETITES CYLINDRÉES (PC)                                                                                                            |
|------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| COMPETITION BIKE<br>SUPER STREET BIKE<br>STREET BIKE<br>PRO TWIN | BICYLINDRE SCOOTER / BICYLINDRE MOTO<br>DRAGSTER MOTO 115 / DRAGSTER SCOOTER 115<br>MOTO 115 / SCOOTER 115<br>MOTO 90 / SCOOTER 90 |

## COUPE DE FRANCE

Un vainqueur de Coupe de France est désigné dans les catégories suivantes :

| GROSSES CYLINDRÉES (GC) | PETITES CYLINDRÉES (PC)                                                                                                   |
|-------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| PROMOTION               | SCOOTER A / SCOOTER 50 / SCOOTER 70 / SCOOTER 80<br>MOTO 50 / MOTO 70 / MOTO 80<br>DRAGSTER SCOOTER 70 / DRAGSTER MOTO 70 |

## HORS CHAMPIONNAT

Hors championnat, l'organisateur a la possibilité d'intégrer les catégories suivantes à chaque manifestation. La remise des prix est laissée au choix de l'organisateur mais n'est pas obligatoire.

| GROSSES CYLINDRÉES (GC)                                                                                                                     | PETITES CYLINDRÉES (PC)     |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------|
| Vintage, Wheeling, Open, Mini OGP...                                                                                                        | MOBYLETTE, Open, All day... |
| D'autres catégories peuvent également être ouvertes, à condition qu'elles soient précisées dans le règlement particulier de chaque épreuve. |                             |

**Les catégories du Championnat de France ainsi que celles de la Coupe de France doivent être intégrées à chaque manifestation, il reste néanmoins possible de regrouper Grosses cylindrées (GC) et Petites cylindrées (PC) dans une même épreuve, ou bien d'organiser des compétitions séparées afin de garantir à chaque participant des conditions de roulage adaptées.**

**Si le tracé ne permet pas d'accueillir l'une d'entre elles. Dans ce cas, le club organisateur peut demander une dérogation auprès de la Commission Nationale de Vitesse.**

**Compétition Bike :** Trois semaines avant le début de la première course, des catégories peuvent être séparées ou créées en fonction du nombre de participants dans chaque catégorie.

Les machines autorisées à participer aux épreuves de dragster doivent se conformer aux définitions stipulées dans le règlement technique des dragsters.

Dans le cas où le nombre d'engagés est inférieur à 8 dans une catégorie au moment de la clôture des engagements, l'organisateur peut supprimer cette dernière.

## ARTICLE 2 - CONCURRENTS

Peuvent participer les pilotes de toutes nationalité possédant une licence délivrée par la FFM.

## ARTICLE 3 – ENGAGEMENT

**Pour pouvoir s'inscrire, les concurrents doivent être titulaires :**

- d'une licence FFM, à souscrire directement sur le site de la FFM : <https://licencie.ffmoto.net/>. Il peut s'agir d'une licence annuelle (FIM, Europe, NCO, NJ3C, NPH) pour l'ensemble du championnat ou d'une licence LJA pour une participation par épreuve. Toutes les licences annuelles ou LJA doivent être obtenues au minimum 72 heures avant l'épreuve. Aucune licence n'est délivrée sur place.
- du CASM (Certificat d'Aptitude à la Sécurité Motocycliste) ; <https://pratiquer.ffmoto.org/casm-et-guidons> pour les titulaires d'une licence annuelle (non-obligatoire pour la LJA).
- d'un certificat médical datant de moins d'un an attestant de la non contre-indication à la pratique du sport motocycliste en compétition pour souscrire à une licence annuelle ou LJA.

Les inscriptions à l'ensemble du championnat ou à une seule compétition se font directement sur le site <https://ffm.engage-sports.com/competition/championnats-de-france/>. Le paiement des inscriptions se fait uniquement par carte bancaire.

### Tarifs d'inscriptions :

| Catégories                                                                | Montant des droits d'engagement à l'année | Montant des droits d'engagement à l'épreuve | Majoration pour inscription tardive (entre 15 et 30 jours avant l'épreuve) |
|---------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------|---------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------|
| Grosses cylindrées – Championnats ou Coupes de France                     | 140€<br>(1 pilote + 3 mécaniciens)        | 170€<br>(1 pilote + 3 mécaniciens)          | 25€                                                                        |
| Grosses cylindrées – Hors championnat<br>80€<br>(1 pilote + 1 mécanicien) |                                           | 80€<br>(1 pilote + 1 mécanicien)            | 25 €                                                                       |
| Petites cylindrées – Championnats ou Coupes de France                     | 80€<br>(Entrée pilotes comprises)         | 110€<br>(Entrée pilotes comprises)          | 25 €                                                                       |
| Petites cylindrées – Hors championnat                                     | 80€<br>(Entrée pilotes comprises)         | 80€<br>(Entrée pilotes comprises)           | 25 €                                                                       |

La date limite des inscriptions à une épreuve est fixée 15 jours avant celle-ci.

Les concurrents souhaitant s'inscrire à l'année au Championnat ou Coupe doivent le préciser expressément lors de leur inscription pour bénéficier du tarif correspondant. La date limite de ces inscriptions à l'année est 4 semaines avant la 1<sup>ère</sup> course

Dans le cadre d'une organisation sur trois jours, ou pour une course nécessitant un encollage, un supplément de 50 € pourra être appliqué à chaque inscription pilote.

Dans le cas d'une manifestation combinant une épreuve de Championnat de France et une épreuve Internationale, le pilote engagé dans les deux compétitions doit impérativement se conformer aux horaires de chacune.

Un pilote peut s'engager dans plusieurs catégories, sous réserve d'utiliser une machine adaptée à chacune d'elles et de respecter les horaires prévus au programme de la manifestation.

### Participation des mineurs :

Les pilotes mineurs doivent avoir au moins 14 ans et être en possession d'une pièce d'identité valide. Ils doivent fournir une autorisation parentale écrite, spécifique à l'épreuve concernée, et être accompagnés sur le site par un tuteur majeur, responsable de leur présence et de leur sécurité et se conformer aux dispositions prévues par les Règles techniques et de sécurité (RTS).

### Pilote souhaitant déclarer forfait :

Dans le cas où un concurrent ne peut participer à une épreuve, il doit prévenir de son forfait via Engage Sports au minimum 48h avant le début des vérifications administratives de l'épreuve concernée. L'engagement lui est remboursé.

## Sélection

Le nombre d'engagés admis pour l'ensemble des catégories doit être spécifié sur le règlement particulier (RP). Dans le cas où le nombre maximum de demandes d'engagements est atteint le jour de la clôture, sont prioritaires dans l'ordre, pour autant qu'ils soient engagés dans les délais :

1. les catégories comptant pour le championnat de France
2. les catégories comptant pour la coupe de France
3. les autres catégories

La sélection se fait dans l'ordre de réception des demandes d'engagements **valides**.

## Exemple :

A la date de clôture des engagements le nombre de demandes dépasse le nombre spécifié dans le RP. Aucune nouvelle demande n'est prise en compte quelle que soit la catégorie.

Sont refusés le dernier, l'avant dernier, etc. engagés des catégories hors Championnat, Coupe et trophée jusqu'à l'obtention du nombre maximum prévu.

Si le nombre n'est toujours pas atteint, les doubles montes effectuées avec la même machine. Si le nombre n'a toujours pas été atteint les pilotes de la catégorie Promotion etc.

## ARTICLE 4 – NUMÉROS DE COURSE

Les numéros de course sont attribués chaque année en fonction du classement du championnat de France de l'année précédente. **Les pilotes ne figurant pas au classement peuvent choisir un numéro sur eng-sports lors de l'inscription.**

Chaque machine doit avoir deux numéros situés de part et d'autre.

Les plaques et numéros doivent être de couleur mate.

Pour les machines engagées dans deux catégories, le numéro correspondant doit être identifiable sans ambiguïté.

La lisibilité des numéros est sous la responsabilité du concurrent. Si un numéro est illisible, les temps ne seront pas enregistrés et aucune réclamation ne sera acceptée.

### Grosse cylindrée :

| CATEGORIE                            | FORMAT | PLAQUE                                            | DIMENSIONS                                                           |
|--------------------------------------|--------|---------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------|
| Compétition Bike                     | CBXX   | Blanches numéro noir précédé de la mention « CB » | Hauteur minimum : 14 cm, Largeur : 8 cm, épaisseur du trait : 2.5 cm |
| Super street bike                    |        | Rouges numéro blanc précédé de la mention « SSB » | Hauteur minimum : 10 cm, largeur : 6 cm, épaisseur du trait : 2 cm   |
| Street bike                          |        | Vertes numéro blanc précédé de la mention « SB »  | Hauteur minimum : 10 cm, largeur : 6 cm, épaisseur du trait : 2 cm   |
| Pro Twin                             |        | Noires numéro blanc précédé de la mention « PT »  | Hauteur minimum : 10 cm, largeur : 6 cm, épaisseur du trait : 2 cm   |
| Super Stock                          | SSXX   | Jaunes numéro noir précédé de la mention « SS »   | Hauteur minimum : 10 cm, largeur : 6 cm, épaisseur du trait : 2 cm   |
| Promotion, Wheeling, Vintage et Open |        | Noires numéro blanc                               | Hauteur minimum : 10 cm, largeur : 6 cm, épaisseur du trait : 2 cm   |

**Pour les catégories Promotion, Wheeling, Vintage et Open les numéros doivent être apposés sur une surface plane ou sur la bulle du côté du chronométrage, avec un contraste suffisant pour garantir leur lisibilité.**

**Petites cylindrées (PC) :** Les numéros de course sont attribués dès l'inscription.

L'étiquette du pilote doit obligatoirement comporter le numéro de course ou le code-barres si le club organisateur utilise ce système, le nom de la catégorie dans laquelle le pilote est inscrit, trois cases vides réservées aux membres de l'association et à la sécurité.

Toute machine dont l'étiquette n'est pas positionnée conformément au règlement est refusée en prégrille.





## ARTICLE 5 - EPREUVE

### Article 5.1 – Calendrier

Les dates sont mises en ligne sur [www.ffmoto.org](http://www.ffmoto.org)

Toutefois, l'une ou l'autre de ces courses peut changer de date sous réserve d'accord de la Commission Nationale de Vitesse, des épreuves peuvent également être rajoutées ou annulées en cours de saison.

### Article 5.2 – Normes des pistes

Les épreuves se déroulent sur des parcours parfaitement rectilignes retenus de **150 mètres**, de 201.16 mètres ou de 402.33 mètres.

Les pistes utilisées doivent être de bonne qualité, le profil transversal ne doit pas être exagérément bombé.

| Type d'épreuve | Distance d'accélération | Distance de décélération minimale                              | Largeur minimale de piste                                                       |
|----------------|-------------------------|----------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------|
| Runs           | 150m                    | $\geq 225$ m<br>(Soit $1,5 \times$ la distance d'accélération) | 6 m uniquement pour les Petites cylindrées                                      |
|                | 201,16 m<br>(1/8 mile)  | $\geq 300$ m<br>(Soit $1,5 \times$ la distance d'accélération) | 8 m pour le championnat et coupe de France<br>7,50 m pour les autres catégories |
| Sprint         | 150m                    | $\geq 225$ m<br>(Soit $1,5 \times$ la distance d'accélération) | 6 m uniquement pour les Petites cylindrées                                      |
|                | 201,16 m<br>(1/8 mile)  | $\geq 300$ m<br>(Soit $1,5 \times$ la distance d'accélération) | 8 m pour le championnat et coupe de France<br>7,50 m pour les autres catégories |
|                | 402,33 m<br>(1/4 mile)  | $\geq 600$ m<br>(Soit $1,5 \times$ la distance d'accélération) | 9 m pour le championnat et coupe de France<br>8 m pour les autres catégories    |
| Drag Race      | 201,16 m<br>(1/8 mile)  | $\geq 300$ m<br>(Soit $1,5 \times$ la distance d'accélération) | 8 m pour le championnat et coupe de France<br>7,50 m pour les autres catégories |
|                | 402,33 m<br>(1/4 mile)  | $\geq 600$ m<br>(Soit $1,5 \times$ la distance d'accélération) | 9 m pour le championnat et coupe de France<br>8 m pour les autres catégories    |

**La distance d'accélération peut s'effectuer après son premier tiers dans une courbe d'un rayon minimum de 500 m.**

Les animations ne doivent pas laisser de débris, endommager la piste, altérer l'adhérence, dérégler, endommager ou nécessiter le démontage des systèmes de chronométrage durant les qualifications et les éliminatoires.

### Article 5.3 – Homologation des parcours

La CNV se réserve le droit de refuser l'agrément d'une piste même si elle répond aux critères mentionnés, pour des raisons de sécurité.

### Article 5.4 – Formules de course

#### Article 5.4.1 – Sprint

**Format de course :** Dans les courses de type sprint, les participants s'affrontent soit un à un, soit par paires. Il n'y a pas de manches éliminatoires. Le classement final est établi en fonction du meilleur temps réalisé par catégorie, du plus rapide au plus lent.

**En sprint :** L'inscription dans plusieurs catégories n'est autorisée que si le pilote dispose de machines différentes pour chacune d'elles. Tout échange de machine entre pilote est interdit.

**Déroulement :** Les pilotes s'élancent sous les ordres du starter par catégorie.

**Nombre de runs :** Un minimum de trois runs est prévu pour chaque pilote. Le nombre maximum de runs dépendra du temps disponible.

**Classement :** Le meilleur temps d'un pilote est pris en compte pour le classement final. En cas d'égalité, le deuxième meilleur temps est utilisé pour départager les pilotes.

**Attribution des points en SPRINT :**

| FORMULE | CONDITIONS                                                                                                                                                                                     | POINTS ATTRIBUÉS   |
|---------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|
| SPRINT  | Pilote présent au contrôle technique et administratif                                                                                                                                          | 10 points          |
|         | Classement du pilote au terme des manches de qualification                                                                                                                                     | Tableau ci-dessous |
| BONUS   | Un bonus de 15 points est attribué à tout pilote présent au contrôle technique et administratif à l'ensemble des épreuves du Championnat de France ou de la Coupe de France dans sa catégorie. | 15 points          |

**Les points sont attribués comme suit :**

|      |       |       |       |       |       |       |      |
|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|------|
| 1er  | 45pts | gème  | 25pts | 17ème | 16pts | 25ème | 8pts |
| 2ème | 40pts | 10ème | 24pts | 18ème | 15pts | 26ème | 7pts |
| 3ème | 37pts | 11ème | 23pts | 19ème | 14pts | 27ème | 6pts |
| 4ème | 35pts | 12ème | 22pts | 20ème | 13pts | 28ème | 5pts |
| 5ème | 33pts | 13ème | 21pts | 21ème | 12pts | 29ème | 4pts |
| 6ème | 31pts | 14ème | 20pts | 22ème | 11pts | 30ème | 3pts |
| 7ème | 29pts | 15ème | 19pts | 23ème | 10pts | 31ème | 2pts |
| 8ème | 27pts | 16ème | 18pts | 24ème | 9pts  | 32ème | 1pt  |

#### **Article 5.4.2 – Drag Race**

Deux participants s'affrontent simultanément. Les pilotes courent en parallèle, chacun dans une voie séparée.

Pour la phase de qualification, les temps sont retenus pour la création de la grille. Pour la phase éliminatoire, le vainqueur est celui qui franchit la ligne en premier.

**En Dragrace :** Un pilote ne peut pas s'engager sur plus d'une machine dans une même classe lors d'une même manifestation. Deux pilotes ne peuvent pas s'engager sur une même machine dans une même classe. Tout échange de machine entre pilotes est strictement interdit.

#### **Qualifications :**

Chaque concurrent doit avoir effectué au moins un run qualificatif pour pouvoir prendre le départ des éliminatoires. Cependant si un incident survient pendant ce run, il n'est pas obligé de franchir la ligne d'arrivée, mais il doit avoir franchi la ligne de départ en utilisant uniquement l'énergie de son moteur.

Si au moins deux runs sont effectués, chaque pilote devra au moins avoir effectué un run sur chaque couloir.

**En cas de conditions exceptionnelles empêchant le déroulement des runs de qualification, les éliminatoires seront basés : jusqu'à la moitié du championnat, sur le classement de l'année précédente, après la moitié du championnat, sur le classement provisoire en cours.**

En catégorie Compétition Bike, un délai minimum d'une heure doit être observé entre deux runs. Toutefois en cas de force majeure, ce délai peut être réduit.

Pendant les essais ou les qualifications si un pilote déclenche un feu rouge, son temps réalisé n'est pas pris en compte.

#### **Éliminatoires :**

Les éliminatoires se déroulent sur la base de séries de 16 participants. Si le nombre de pilotes inscrits est inférieur, les grilles seront adaptées en conséquence. Les grilles seront choisies suivant les configurations suivantes :

1/16 de finale : 24 pilotes minimum ; 1/8 de finale : 12 pilotes minimum ; 1/4 de finale : 5 pilotes minimum ; 1/2 finale : 3 pilotes minimum ; Finale(s).

La définition des différentes grilles éliminatoire et fournis en annexe à la fin du règlement. Celle-ci reste néanmoins modifiable par le jury, suivant les contraintes horaires et/ou météorologiques. Dans le cas où une série est incomplète, le départ en BY RUN (run seul) est autorisé. Avant le lancement des éliminatoires : si un seul suppléant doit être intégrés, le premier pilote non qualifié entrera dans la grille.

Les grilles de départ sont publiées une heure avant le début des éliminatoires. Un suppléant a toutefois la possibilité de se présenter en prégrille, prêt à prendre le départ. Si l'un des concurrents qualifiés pour les phases finales n'est pas en mesure de s'élancer, la Direction de Course pourra autoriser le suppléant à intégrer la manche et à concourir, conformément au format dit « Alterné ».

**Lors des runs éliminatoires si un pilote déclenche un feu rouge (anticipé ou hors délai) ou franchit la ligne médiane, le temps réalisé n'est pas retenu. L'adversaire remporte automatiquement le run, qu'il doit cependant effectuer.**

**Runs libres pour pilotes éliminés :** Le jury peut autoriser les pilotes éliminés lors des phases qualificatives ou éliminatoires à effectuer des runs libres, afin d'offrir à ceux qui le souhaitent la possibilité de continuer à rouler en dehors du classement officiel mais dans leur catégorie.

**Attribution des points EN DRAG RACE (Qualifications et au moins un RUN éliminatoire disputé)**

| FORMULE          | CONDITIONS                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | POINTS ATTRIBUÉS   |
|------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|
| RUN QUALIFICATIF | Pilote présent au contrôle technique et administratifs                                                                                                                                                                                                                                                                                 | 10 points          |
|                  | Classement du pilote au terme des manches de qualification                                                                                                                                                                                                                                                                             | Tableau ci-dessous |
|                  | Éliminatoires (par Run gagné)                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | 10 points          |
| BONUS            | Un bonus de 15 points est attribué à tout pilote ayant participé à l'ensemble des épreuves du Championnat de France ou de la Coupe de France dans sa catégorie.                                                                                                                                                                        | 15 points          |
| RECORDS DE PISTE | Tout pilote établissant un nouveau record de chronométrage sur une distance (150 m, 200 m ou 400 m) se verra attribuer un bonus de points au classement du championnat. (Retrouvez les records dans le tableau figurant en annexe du présent règlement). Le record doit être validé par la Direction de Course et confirmé par le jury | 20 points          |

Les points au terme des manches de qualification sont attribués comme suit :

|      |       |      |       |       |       |       |       |
|------|-------|------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 1er  | 35pts | 5ème | 31pts | 9ème  | 27pts | 13ème | 23pts |
| 2ème | 34pts | 6ème | 30pts | 10ème | 26pts | 14ème | 22pts |
| 3ème | 33pts | 7ème | 29pts | 12ème | 25pts | 15ème | 21pts |
| 4ème | 32pts | 8ème | 28pts | 12ème | 24pts | 16ème | 20pts |

Les tableaux éliminatoires suivent le modèle annexé au cahier des charges

#### Article 5.5 – Conditions d'annulation de course

##### Article 5.5.1 – Arrêt définitif en cours des qualifications

Si la course est interrompue en raison de conditions défavorables et que les phases éliminatoires ne peuvent avoir lieu, les points seront attribués en fonction des temps réalisés lors des qualifications.

Les barèmes appliqués seront ceux de la grille Drag Race prévue à cet effet.

Aucun remboursement du droit d'engagement ni dédommagement.

##### Article 5.5.2 – Arrêt définitif en cours d'éliminatoires

La course est arrêtée définitivement pendant les éliminatoires, avant d'avoir terminé les huitièmes, quart ou demi-finales. Les points sont attribués en fonctions des runs effectués lors du tour d'éliminatoires précédent l'arrêt (huitièmes, quarts ou demi-finales pleins).

Aucun remboursement ni dédommagement.

##### Article 5.5.3 – Annulation pour conditions atmosphériques défavorables

L'épreuve est annulée en raison des conditions météorologiques ou d'autres facteurs similaires. Aucun point supplémentaire n'est attribué après l'annulation sauf pour les tours déjà terminés.

Aucun remboursement ni dédommagement.

### ARTICLE 6 – DÉROULEMENT DES ÉPREUVES

#### Article 6.1 – Vérifications administratives et techniques

Chaque pilote doit obligatoirement se présenter aux opérations de vérifications administratives avec sa licence en cours de validité et sa confirmation d'engagement.

Chaque pilote doit également soumettre sa ou ses machines aux opérations de vérifications techniques à l'emplacement qui lui est indiqué.

Pour les catégories hors championnat la présentation de la carte grise de la machine est obligatoire.

Lors des vérifications techniques, la présentation de l'équipement suivant est obligatoire :

- casque : norme ECE 22/05 ou ECE 22/06 (**les casques ECE 22/05 sont admis jusqu'au 31 décembre 2026**)
- combinaison de cuir une pièce ou 2 pièces sur zip
- Botte (couvrant la malléole)
- Gants en cuir avec manchette couvrant le poignet en bon état
- Dorsale : norme EN 1621-2
- Pectorale : norme EN 1621-3 à l'exception de la catégorie Supertwin : le port d'un gilet pare-balles (classe 3a ou équivalent) renforcé d'une plaque en acier trempé est obligatoire.

Le contrôleur technique peut consigner les équipements non conformes durant l'épreuve et le rendre au pilote à la fin de celle-ci.

À l'issue et à tout moment des essais et de la course, une machine peut être placée en parc fermé pour la durée du délai de réclamation, être démontée ou plombée.

#### **Article 6.2 – Zone de départ et accès**

Aussi bien en drag race qu'en sprint, une zone proche de la ligne de départ est aménagée pour la mise en route des machines, la chauffe des pneus, etc. L'accès à cet emplacement est réservé aux seuls pilotes et mécaniciens, qui doivent quitter l'aire de chauffe dès que leur pilote a pris le départ.

#### **Article 6.3 – Départ des courses**

Le départ est donné via la technique de l'arbre de Noël, un système de feux lumineux couplé à des cellules photoélectriques. Ce système assure une détection précise des temps de réaction des pilotes.

En cas de défaillance du système, le départ peut être donné manuellement au drapeau, mais cela doit rester une solution de dernier recours.

Des indices de temps peuvent être appliqués pour la catégorie Promotion selon les systèmes de départ.

Lors d'une **course en dragrace**, le choix du couloir revient au pilote le plus rapide lors du run précédent ou au mieux classé des essais lors du premier run éliminatoire.

**Si des runs doivent se dérouler avec un départ au drapeau, cela doit être spécifié dans le règlement particulier (RP), qui décrit les modalités spécifiques de chaque épreuve. Cette information garantit que tous les participants connaissent à l'avance les conditions dans lesquelles les courses se dérouleront.**

#### **Article 6.4 – Essais libres**

Le jury peut autoriser un pilote à faire un essai non chronométré, le dimanche matin avant la dernière séance de qualification. Cet essai est réservé aux pilotes qui n'ont pu effectuer un run de qualification à la suite d'une casse mécanique. Le pilote doit en faire la demande justifiée. Le jury est souverain dans la décision d'accorder ou non cet essai libre.

#### **Article 6.5 – Retour des machines**

Lorsque la piste ne comporte pas de voie de retour, sur ordre du directeur de course les assistants (qui doivent porter un casque) sont autorisés à emprunter la piste afin de ramener les machines qui ne peuvent revenir par leurs propres moyens. Chaque concurrent concerné doit prévoir un moyen de retour prêt à partir dès que le signal en est donné. Faute de quoi la machine reste au parc en bout de piste.

#### **Article 6.6 – Horaires**

Les horaires sont joints au règlement particulier. Il est obligatoire de prévoir un run qualificatif le dimanche matin.

#### **Article 6.7 – Disqualifications**

**Burn Out** : aucun soutien ne peut être apporté au pilote pendant le burn out. Seul le pilote engagé est autorisé à effectuer le burn out, et chaque pilote peut en réaliser un maximum de deux. Une assistance est autorisée uniquement pour le pilote et pour les véhicules effectuant un Rolling dans le cadre des machines de grosses cylindrées (GC).-

Après avoir démarré le moteur et pénétré dans la zone de burn out, le pilote ne peut redémarrer son moteur qu'une seule fois, sauf avis contraire de la direction de course. Il n'est pas autorisé de redémarrer son moteur pour les véhicules fonctionnant au nitrométhane, sauf autorisation spéciale.

Une ligne est tracée 60 cm avant la première cellule. Une fois cette ligne franchie, aucune aide ne peut être apportée au pilote, à l'exception de la mise en marche de l'ordinateur de bord.

Un pilote Bye Run doit effectuer son run sous peine de disqualification. En cas d'incident, il n'est pas tenu de franchir la ligne d'arrivée, mais il doit avoir franchi la ligne de départ par la seule énergie de son moteur.

Tout pilote réalisant un burn-out dans le parc coureurs ou circulant avec une machine engagée en dehors du site de la manifestation sera immédiatement disqualifié.

Le démarrage des moteurs après 20h00 dans le parc coureur est strictement interdit, sauf décision contraire du jury ou dérogation prévue par l'organisateur lorsque les horaires de la manifestation le justifient.

### **ARTICLE 7 – CLASSEMENTS ET PRIX**

Les résultats des essais et des courses doivent être affichés sur un panneau accessible à tous, signés par le directeur et course et comportant l'heure d'affichage.

La méthode de classement pour les catégories hors championnat est au choix de l'organisateur et doivent être indiqués dans le règlement particulier. Les prix sont au choix de l'organisateur.

Le classement général du championnat est établi en additionnant l'ensemble des points obtenus lors des manches disputées et retenues, y compris les points bonus éventuellement attribués.

Le pilote totalisant le plus grand nombre de points à l'issue de la saison est déclaré vainqueur du championnat.

Un minimum de 3 épreuves doit être organisé dans chaque catégorie pour qu'un titre de vainqueur puisse être attribué en fin de saison.

#### **ARTICLE 8 – APPLICATION DU RÈGLEMENT**

Les cas non prévus au règlement particulier de l'épreuve sont tranchés en première instance par l'arbitre de l'épreuve conformément aux clauses du présent règlement et du règlement national des manifestations sportives.

Le rapport de clôture doit être retourné à la ligue motocycliste du club organisateur dans le mois sous peine de sanction.

#### **ARTICLE 9 - RÉCLAMATIONS**

La réclamation doit être déposée selon les modalités fixées par le Chapitre II, Titre III, Section 1 du Code Sportif National. La réclamation est à accompagner d'une caution d'un montant de 300 €.

Si la réclamation nécessite un démontage mécanique (par exemple du moteur), il faut préciser quelle partie de la machine est concernée, et fournir une caution complémentaire de 150 € pour moteurs 2 temps et 300 € pour moteurs 4 temps

Si la machine démontée est jugée non conforme, la caution est remboursée. Si elle est conforme, la caution est acquise au propriétaire de la machine incriminée. Si la réclamation engendre des contrôles importants, des dépenses ou une saisie de pièces, ces frais peuvent être mis à la charge du réclamant si la machine s'avère conforme.

#### **Article 10 – Responsabilités**

Les pilotes doivent respecter strictement toutes les règles et règlements de la compétition, y compris les protocoles de sécurité.

Les pilotes doivent faire preuve de fair-play et d'un comportement responsable, tant sur la piste que dans le paddock. Les concurrents sont entièrement responsables de leurs matériels durant toute la manifestation et ne peuvent en aucun cas invoquer la responsabilité du club organisateur.

#### **Gestion des fluides et déchets :**

Tous les concurrents et mécaniciens doivent manipuler les huiles, carburants et liquides dangereux avec précaution. Chaque équipe doit disposer d'un bac de rétention sous la moto lors du remplissage ou de la vidange. Les déchets, huiles usagées et chiffons souillés doivent être déposés dans les conteneurs identifiés par l'organisateur. Tout déversement accidentel doit être immédiatement signalé à la direction de course. Des actions de sensibilisation (affiches, annonces micro, consignes pilotes) peuvent être mises en place pour rappeler les gestes simples.

#### **Respect du site et du voisinage :**

Les concurrents doivent maintenir leur emplacement propre. Il est interdit d'abandonner tout matériel, pneu ou bidon sur le site. La circulation des véhicules dans le paddock se fait à allure réduite (au pas d'un piéton). À tout moment, un alcooltest ou un contrôle antidopage pourra être effectué, et le concurrent désigné pour le contrôle ne pourra en aucun cas s'y soustraire. En cas de résultat positif ou de refus de se soumettre au contrôle, le pilote sera exclu et disqualifié de la manifestation. Le démarrage des motos dans les stands n'est autorisé que si la machine est tournée vers un obstacle solide appartenant au pilote, susceptible de l'arrêter. Les motos pourvues d'un embrayage centrifuge actionné par le moteur ne doivent pas être mises en marche sans que la roue arrière soit soulevée du sol par une béquille solide et sûre. Le retour moteur en marche est interdit dans le parc pilote. Lorsqu'à l'issue d'une série, les assistants se rendent en bout de piste afin de ramener les machines, le port du casque est obligatoire pour ceux-ci. La circulation dans le parc pilotes, avec quelque véhicule que ce soit, doit se faire à l'allure d'un piéton au pas. Tout excès, soit par le pilote ou un membre de son équipe, peut entraîner des sanctions allant jusqu'à la disqualification du pilote pour la saison en cours.

#### **Réduction des nuisances sonores et énergétiques :**

Le ralenti moteur prolongé est interdit dans le paddock. Les essais moteurs sont limités aux horaires autorisés par la direction de course. Les moteurs ne doivent pas être démarrés après 20h sauf dérogation spéciale du jury. L'utilisation d'enceintes sonores est interdite après 22h sauf autorisation de l'organisateur.

#### **ARTICLE 11 – OBLIGATIONS PROMOTIONNELLES**

Chaque organisateur d'une épreuve Euro-Série, Internationale ou Zone Union Européenne doit obligatoirement prendre une manche du championnat de France dans le cadre de son épreuve.

Lorsqu'un partenariat officiel est conclu entre la Fédération Française de Moto (FFM) et des partenaires privés ou publics, toutes les organisations inscrites aux calendriers doivent respecter les engagements et obligations prévus par ses contrats.

Les organisateurs doivent collaborer avec la Commission nationale de vitesse pour garantir la bonne application de ces obligations, dans le respect du contrat liant la FFM à ses partenaires.

Le non-respect de ces engagements peut entraîner : un rappel à l'ordre officiel, une exclusion temporaire ou définitive du calendrier fédéral, et/ou la suppression de l'homologation de l'épreuve.

## **ARTICLE 12 – APPLICATION DU RÈGLEMENT**

Les cas non prévus au règlement particulier de l'épreuve sont tranchés en première instance par l'arbitre de l'épreuve conformément aux clauses du présent règlement et du règlement national des manifestations sportives.

## **RÈGLEMENT «RUN»**

### **ARTICLE 1 - DÉFINITION**

Le «Run» est une manifestation destinée à permettre au plus grand nombre de s'initier aux épreuves d'accélération, conjointement ou non avec une organisation de «run» automobiles.

Elle se déroule sur une piste telle que définie à l'article 5 du présent règlement, un par un ou deux par deux. Pour être qualifié de «Run» et bénéficier des tarifs d'assurance et du visa la FFM définit pour ce type d'épreuve, le déroulement de la manifestation ne doit comporter aucune autre activité (démonstration, stunt, etc.). Dans le cas contraire la FFM se réserve le droit de poursuivre l'organisateur devant l'instance disciplinaire compétente.

### **ARTICLE 2 - CONCURRENTS**

Peuvent participer au «Run», tous les pilotes titulaires d'une licence délivrée par la F.F.M.

### **ARTICLE 3 - MACHINES**

Les machines autorisées à participer doivent être strictement conformes au règlement technique «Dragsters Promotion».

Elles doivent être issues de modèles de série non modifiés, respectant l'état et les caractéristiques d'origine du constructeur.

Toute modification technique ou mécanique visant à améliorer les performances (préparation moteur, changement de carburation, transmission, allègement, etc.) est strictement interdite.

La carte grise de la machine doit être présentée lors des contrôles administratifs et techniques, accompagnée des documents attestant de la conformité du véhicule.

### **ARTICLE 4 - PARCOURS**

Les pistes utilisées doivent être de bonne qualité, le profil transversal ne doit pas être exagérément bombé. La largeur minimale est de 7,50 m (6 m pour les runs réservés aux 50cc, scooters et cyclos) pour des pistes dont la distance d'accélération n'excède pas 1/8 de miles (201,16m) qui est le maximum autorisé. La distance de décélération est d'au moins 1,5 fois la distance d'accélération, elle peut s'effectuer après son premier tiers dans une courbe d'un rayon minimum de 500 m. La sécurité est conforme à la fiche technique «Dragsters».

### **ARTICLE 5 - ENGAGEMENTS**

Les modalités d'engagement (date limite, montant, etc.) sont à la discrétion de l'organisateur.

### **ARTICLE 6 – DÉROULEMENT DES « RUNS »**

Les «runs» se déroulent départ au feu ou au drapeau.

### **ARTICLE 7 – CLASSEMENT / PRIX**

La méthode de classement ainsi que les prix, au choix de l'organisateur doivent être indiqués dans le règlement particulier.

### **ARTICLE 8 - SÉCURITÉ**

Chaque pilote doit présenter son équipement, conformément aux prescriptions de l'article 6.1 du règlement du championnat de France de dragster. **Tout participant doit être en mesure de présenter un extincteur lors de son admission sur le circuit. Celui-ci doit être révisé et en parfait état de fonctionnement.**

## **RÈGLEMENT TECHNIQUE GROSSES CYLINDRÉES**

Les motos du championnat ou de la coupe de France doivent pouvoir démarrer par leurs propres moyens, ou avec l'aide d'un démarreur extérieur pris en bout de vilebrequin. Les autres modes de démarrage assistés (poussette, rouleaux, etc.) sont interdits.

Les machines hors championnat doivent démarrer par leurs propres moyens.

Le liquide de refroidissement est interdit.

# ARTICLE 1 – CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES DES MACHINES DU CHAMPIONNAT ET DE LA COUPE DE FRANCE

Ces règles s'appliquent pour les catégories CB, SSB, SB et PT.

|                        |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
|------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Année modèle           | Voir tableau par catégorie                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| Cadre et Partie cycle  | Les éléments porteurs du cadre doivent avoir pour dimension minimale 20 x 1,5mm. Pour les cadres à poutre porteuse centrale, la poutre doit avoir pour dimension minimale 50mm. Le moteur ne doit pas faire partie des éléments de rigidité du cadre. Il doit être disposé de manière à assurer une répartition correcte des masses.                                                                                                                                                                                                                    |
| Carrosserie            | Le pilote doit être en mesure de monter ou de descendre de la moto sans avoir à démonter tout ou partie du carénage. De plus, le carénage ne doit pas entraver le contrôle du véhicule.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| Béquille               | Interdit                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| Rétroviseur            | Interdit                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| Capot de protection    | Les systèmes de transmission ouverts doivent être munis d'un capot empêchant tout contact accidentel avec des pièces en rotation. Les compresseurs à entraînement mécanique doivent être munis d'un capot d'au moins 3 mm d'épaisseur s'il est en acier ou 5 mm s'il est en aluminium, ou d'une protection anti-explosion homologuée.                                                                                                                                                                                                                   |
| Guidon                 | Les extrémités du guidon doivent être bouchées avec un matériau solide ou recouvertes de caoutchouc. Le guidon peut être remplacé.<br>Un espace minimum de 30 mm doit être maintenu entre le guidon (avec ses leviers) et le réservoir ou le cadre, en maximum d'angle de braquage.<br>Un espace d'au moins 20 mm doit exister entre le carénage et les extrémités du guidon ou tout autre système de direction, quel que soit l'angle de position.<br>La réparation des guidons est interdite. L'amortisseur de direction ne doit pas servir de butée. |
| Réservoir              | Le réservoir de carburant doit être solidement fixé au cadre, il peut être remplacé par un faux dont l'aspect doit être identique à l'origine. Le réservoir contenant le carburant doit être métallique et solidement fixé.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| Phare et feu           | Voir tableau par catégorie                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| Selle                  | La selle doit offrir au pilote une position de conduite sûre, et ne doit pas être dangereusement inconfortable.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| Lests                  | Voir tableau par catégorie                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| Suspension avant       | Voir tableau par catégorie                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| Suspension arrière     | Voir tableau par catégorie                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| Garde au sol           | Les motos doivent avoir une garde au sol d'au moins 50 mm lorsque la fourche est enfoncée en butée, avec le pilote en position et la pression des pneus correcte. Il doit être possible d'incliner la moto de 12 degrés de chaque côté à partir de la position verticale sans que d'autres parties du véhicule, en dehors des roues, ne touchent le sol.                                                                                                                                                                                                |
| Jante                  | Voir tableau par catégorie                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| Pneu                   | Voir tableau par catégorie                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| Frein                  | Les motos doivent avoir deux systèmes de freinage indépendants, un pour chaque roue. Les disques de frein doivent mesurer au moins 175 mm de diamètre, et les tambours au moins 150 mm. Pour les motos de plus de 500 cc, un frein à disque avant est obligatoire. Si la moto a un seul disque, il doit faire au moins 250 mm de diamètre et 5 mm d'épaisseur. Avec un double disque, chaque disque doit mesurer au moins 220 mm de diamètre et 5 mm d'épaisseur.                                                                                       |
| Levier                 | Tous les leviers (embrayage, freins, etc.), doivent se terminer par une sphère ( $\varnothing$ de cette sphère : 16 mm minimum). Cette sphère peut également être aplatie mais, dans tous les cas, les bords doivent être arrondis (épaisseur minimum de cette partie aplatie : 14 mm). Ces extrémités doivent être fixées d'une façon permanente et faire partie intégrante du levier.                                                                                                                                                                 |
| Protection des leviers | Aucune protections obligatoires                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| Wheelibars             | Voir tableau par catégorie                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| Commande               | Toutes les commandes du guidon doivent rester dans leur position d'origine et être entièrement sous le contrôle du pilote.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |

|                                             |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
|---------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Commande des gaz                            | Les motos doivent avoir une poignée tournante avec un ressort de rappel relié au système d'admission du carburateur ou de l'injection. Le papillon des gaz doit se refermer automatiquement quand on relâche la poignée. Le papillon des gaz doit se refermer automatiquement quand on relâche la poignée.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| Coupe-contact d'urgence                     | Les motos doivent être équipées d'un coupe-circuit électrique qui coupe l'alimentation du moteur (et du NO <sub>2</sub> , si applicable) en cas de perte de contrôle, quelle que soit la direction. Ce dispositif doit être relié au pilote dès que le moteur est mis en marche.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| Cylindre                                    | Voir tableau par catégorie                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| Moteur                                      | Voir tableau par catégorie                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| Carburateur                                 | Voir tableau par catégorie                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| Injection                                   | Voir tableau par catégorie                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| Carburant                                   | Voir tableau par catégorie                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| Suralimentation                             | Voir tableau par catégorie                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| Compresseur                                 | Voir tableau par catégorie                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| Système d'alimentions                       | Les motos doivent avoir des robinets de coupure de carburant en bon état. Les tuyaux doivent être sécurisés avec des raccords coniques ou un fil de fer de sécurité. Les systèmes d'injection à pompe doivent utiliser des tubulures à haute pression de type «aéroquip» ou équivalent. Pour les motos qui utilisent un carburant autre que l'essence ou l'alcool, ou qui ne peuvent pas être arrêtées par la coupure de l'allumage, il faut installer une vanne de coupure de carburant à action rapide. Cette vanne doit être accessible au pilote sans qu'il quitte le guidon et se fermer automatiquement lorsque le pilote descend de la moto. La connexion entre la vanne et le pilote doit être établie avant que la roue arrière touche le sol. |
| Allumage                                    | Libre                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| Ordinateur                                  | Les ordinateurs ne peuvent être utilisés que pour le recueil et le stockage d'informations.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| Boîte à air                                 | Libre                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| Commande des vitesses                       | Le mécanisme de changement de vitesses est conçu pour permettre au pilote de l'utiliser tout en gardant les deux mains sur le guidon.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| Embrayage                                   | Les machines équipées d'embrayages automatiques doivent avoir un système qui empêche l'ouverture des gaz pendant que l'assistant pousse la machine vers la ligne de départ, après le burn-out. Les embrayages à l'air libre doivent être protégés par un capot d'au moins 1 mm d'épaisseur s'il est en acier ou de 3 mm s'il est en aluminium.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
| Chaîne                                      | La chaîne est de type riveté, sans maillon rapide, ou le maillon rapide est assuré par un fil de fer de sécurité ou du silicone. Le brin supérieur de la chaîne doit être protégé par un dispositif métallique.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| Garde-chaîne ouvert de la boîte de vitesses | Une protection du pignon de sortie de boîte est obligatoire.<br>Un garde chaîne doit être installé de telle manière à empêcher que la jambe ou le pied du pilote ne puisse se coincer entre le brin de la chaîne inférieure et la couronne arrière.<br>Cette protection devra être en un matériau de type téflon, nylon, matériaux métalliques ou composites ayant les bords arrondis et d'une épaisseur minimale de 5mm. Elle devra être fixée solidement.                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| Echappement                                 | Les pots d'échappement ne dépassent pas la roue arrière et sont dirigés loin du pilote, du réservoir de carburant et des pneus. Les collecteurs d'échappement flexibles sont interdits.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| Alternateur et faisceau électrique          | Libre ou démonté                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| Démarrreur                                  | Les motos doivent pouvoir démarrer par leurs propres moyens, ou avec l'aide d'un démarreur extérieur pris en bout de vilebrequin. Les autres modes de démarrage assistés (poussette, rouleaux, etc.) sont interdits.<br>Si une batterie d'appoint est utilisée, le branchement doit être assuré par une prise (pincettes interdites).                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| Shifter                                     | Voir tableau par catégorie                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| Double limiteur                             | Voir tableau par catégorie                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| Lock-up                                     | Autorisé                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |



|                                   |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
|-----------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Réservoir de récupération d'huile | Dans le cas où le moteur serait muni d'un reniflard d'huile, celui-ci débouche dans un réservoir de récupération. La capacité du réservoir étant de 0,5 litre pour les moteurs atmosphériques et de 2 litres pour les moteurs suralimentés.                                                                                                                                                          |
| Fil de fer de sécurité            | Les bouchons de vidanges et des vis et écrous dont le desserrage provoquerait instantanément une fuite d'huile sont munis d'un fil de fer de sécurité. Les éléments suivants doivent également être munis d'un fil de fer de sécurité : vis de fixation de la couronne arrière, axe de roue arrière, vis de fixation des étriers de frein, des disques de frein, du maître-cylindre du frein à pied. |

## ARTICLE 2 – CATÉGORIE COMPÉTITION BIKE

La catégorie Compétition Bike est réservée aux motos de compétition de catégories : top fuel, pro-mod, pro-stock et Funny-bike. **Ces motos sont spécialement conçues pour les épreuves de dragster et doivent être équipées de pneus à section carrée et de Wheelibars.**

### Article 2.1 – Catégorie Top Fuel Bike

Un Top Fuel est la catégorie de moto équipées de moteurs suralimentés (souvent avec un compresseur) et alimentées par un carburant extrêmement puissant, généralement un mélange de nitrométhane et de méthanol.

|                                    |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
|------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Année modèle                       | Toutes années                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| Cadre et Partie cycle              | Les éléments porteurs du cadre doivent avoir des dimensions minimales de 20 x 1,5 mm. Pour les cadres avec une poutre porteuse centrale, cette poutre doit avoir une dimension minimale de 50 mm. Le moteur ne doit pas contribuer à la rigidité du cadre et doit être placé de manière à assurer une bonne répartition des masses.                                                                      |
| Carrosserie                        | Libre. Si le carénage est retiré, les anciennes fixations doivent être enlevées. Les modifications apportées ne doivent pas être dangereuses. Le pilote doit pouvoir monter ou descendre de la moto sans avoir à démonter le carénage et ne doit pas gêner le contrôle du véhicule                                                                                                                       |
| Phare et feu                       | Obligatoires, sous autocollant transparent ou factice.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| Selle                              | La selle doit offrir au pilote une position de conduite sûre, et ne doit pas être dangereusement inconfortable.                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
| Lests                              | Le lest est solidement fixé au cadre ou au moteur                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| Suspension avant                   | La fourche avant doit être de type hydraulique. Les tubes de fourche ne doivent pas dépasser de plus de 30mm le té de fourche supérieur. Aucune partie de la moto, autre que les roues, ne doit toucher le sol lorsque la fourche est au maximum de compression.<br>Les tubes de fourche doivent avoir un diamètre minimum de 28 mm, pour les motos de 350 à 750 cc, et de 32mm pour les 750 cc et plus. |
| Suspension arrière                 | Les bras oscillants peuvent être changés ou modifiés, seul son allongement doit permettre la modification de l'empattement qui ne doit pas dépasser 173 cm avec la roue arrière dans sa position la plus reculée. Les amortisseurs pourront être bloqués ou remplacés par un ou des tubes rigides en acier.                                                                                              |
| Jante                              | Les motos doivent être équipées d'une roue avant conçue pour les motos. La jante arrière ne doit pas être plus étroite que la surface de contact du pneu arrière avec le sol de plus de 50 mm. La jante avant doit avoir pour dimensions minimales WM 1 x 16".                                                                                                                                           |
| Pneu                               | Les pneus doivent être de type «slick» (lisses), ou avoir une profondeur de dessin minimale de 2mm. Les motos ayant une vitesse de pointe de plus de 200 km/h doivent être équipées d'un pneu avant de classe 'V' au moins, ou de type de compétition sur route. Les chambres à air des pneus arrière doivent être en caoutchouc naturel de type compétition (voir également art.49.06.10).              |
| Wheelibars (systèmes anti-cabrage) | Obligatoire et leur montage doit être de construction solide.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| Cylindré                           | Libre                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| Moteur                             | Libre                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| Carburateur                        | Libre                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| Injection                          | Libre                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |

|                 |                                                                                                      |
|-----------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Carburant       | Libre                                                                                                |
| Suralimentation | Libre                                                                                                |
| Compresseur     | Libre                                                                                                |
| Shifter         | Autorisé, ainsi que les systèmes de coupure d'allumage commandés par le sélecteur et les Shiftlight. |
| Double limiteur | Autorisé                                                                                             |
| Lock-up         | Autorisé                                                                                             |

## Article 2.2 – Catégorie Funny Bike

Un Funny Bike est une catégorie souvent équipée de moteurs suralimentés ou turbocompressés, parfois fonctionnant avec de l'oxyde nitreux pour augmenter la puissance.

|                                    |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
|------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Année modèle                       | Toutes années                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| Cadre et Partie cycle              | Les éléments porteurs du cadre doivent avoir des dimensions minimales de 20 x 1,5 mm. Pour les cadres avec une poutre porteuse centrale, cette poutre doit avoir une dimension minimale de 50 mm. Le moteur ne doit pas contribuer à la rigidité du cadre et doit être placé de manière à assurer une bonne répartition des masses.                                                                      |
| Carrosserie                        | Libre. Si le carénage est retiré, les anciennes fixations doivent être enlevées. Les modifications apportées ne doivent pas être dangereuses. Le pilote doit pouvoir monter ou descendre de la moto sans avoir à démonter le carénage et ne doit pas gêner le contrôle du véhicule                                                                                                                       |
| Phare et feu                       | Obligatoires, sous autocollant transparent ou factice.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| Selle                              | La selle doit offrir au pilote une position de conduite sûre, et ne doit pas être dangereusement inconfortable.                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
| Lests                              | Le lest est solidement fixé au cadre ou au moteur                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| Suspension avant                   | La fourche avant doit être de type hydraulique. Les tubes de fourche ne doivent pas dépasser de plus de 30mm le té de fourche supérieur. Aucune partie de la moto, autre que les roues, ne doit toucher le sol lorsque la fourche est au maximum de compression.<br>Les tubes de fourche doivent avoir un diamètre minimum de 28 mm, pour les motos de 350 à 750 cc, et de 32mm pour les 750 cc et plus. |
| Suspension arrière                 | Les bras oscillants peuvent être changés ou modifiés, seul son allongement doit permettre la modification de l'empattement qui ne doit pas dépasser 173 cm avec la roue arrière dans sa position la plus reculée. Les amortisseurs pourront être bloqués ou remplacés par un ou des tubes rigides en acier.                                                                                              |
| Garde au sol                       | Voir tableau des caractéristiques techniques générales                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| Jante                              | Les motos doivent être équipées d'une roue avant conçue pour les motos. La jante arrière ne doit pas être plus étroite que la surface de contact du pneu arrière avec le sol de plus de 50 mm. La jante avant doit avoir pour dimensions minimales WM 1 x16 '.                                                                                                                                           |
| Pneu                               | Les pneus doivent être de type «slick» (lisses), ou avoir une profondeur de dessin minimale de 2mm. Les motos ayant une vitesse de pointe de plus de 200 km/h doivent être équipées d'un pneu avant de classe 'V' au moins, ou de type de compétition sur route. Les chambres à air des pneus arrière doivent être en caoutchouc naturel de type compétition (voir également art.49.06.10).              |
| Wheelibars (systèmes anti-cabrage) | Obligatoire et leur montage doit être de construction solide.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| Cylindrée                          | Libre                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| Moteur                             | Libre                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| Carburateur                        | Libre                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| Injection                          | Libre                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| Carburant                          | Libre                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| Suralimentation                    | Libre                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| Compresseur                        | Libre                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| Shifter                            | Autorisé, ainsi que les systèmes de coupure d'allumage commandés par le sélecteur et les Shiftlight.                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |

|                 |          |
|-----------------|----------|
| Double limiteur | Autorisé |
| Lock-up         | Autorisé |

### Article 2.3 – Catégorie Pro-Mod

Un Pro-Mod (ou Pro Modified) est une catégorie équipée de moteurs très puissants, souvent turbocompressés ou suralimentés, mais elles conservent une structure de moto plus reconnaissable à une moto d'origine. Les Pro-Mod doivent respecter des limites de modifications en termes de châssis et de moteurs. Par exemple, elles doivent utiliser des carénages qui ressemblent à ceux d'une moto de production et respecter des dimensions spécifiques.

|                                    |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
|------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Année modèle                       | Toutes années                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| Cadre et Partie cycle              | Les éléments porteurs du cadre doivent avoir des dimensions minimales de 20 x 1,5 mm. Pour les cadres avec une poutre porteuse centrale, cette poutre doit avoir une dimension minimale de 50 mm. Le moteur ne doit pas contribuer à la rigidité du cadre et doit être placé de manière à assurer une bonne répartition des masses.                                                                      |
| Carrosserie                        | Libre. Si le carénage est retiré, les anciennes fixations doivent être enlevées. Les modifications apportées ne doivent pas être dangereuses. Le pilote doit pouvoir monter ou descendre de la moto sans avoir à démonter le carénage et ne doit pas gêner le contrôle du véhicule                                                                                                                       |
| Phare et feu                       | Obligatoires, sous autocollant transparent ou factice.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| Selle                              | La selle doit offrir au pilote une position de conduite sûre, et ne doit pas être dangereusement inconfortable.                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
| Lests                              | Le lest est solidement fixé au cadre ou au moteur                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| Suspension avant                   | La fourche avant doit être de type hydraulique. Les tubes de fourche ne doivent pas dépasser de plus de 30mm le té de fourche supérieur. Aucune partie de la moto, autre que les roues, ne doit toucher le sol lorsque la fourche est au maximum de compression.<br>Les tubes de fourche doivent avoir un diamètre minimum de 28 mm, pour les motos de 350 à 750 cc, et de 32mm pour les 750 cc et plus. |
| Suspension arrière                 | Les bras oscillants peuvent être changés ou modifiés, seul son allongement doit permettre la modification de l'empattement qui ne doit pas dépasser 173 cm avec la roue arrière dans sa position la plus reculée. Les amortisseurs pourront être bloqués ou remplacés par un ou des tubes rigides en acier.                                                                                              |
| Jante                              | Les motos doivent être équipées d'une roue avant conçue pour les motos. La jante arrière ne doit pas être plus étroite que la surface de contact du pneu arrière avec le sol de plus de 50 mm. La jante avant doit avoir pour dimensions minimales WM 1 x16'.                                                                                                                                            |
| Pneu                               | Les pneus doivent être de type «slick» (lisses), ou avoir une profondeur de dessin minimale de 2mm. Les motos ayant une vitesse de pointe de plus de 200 km/h doivent être équipées d'un pneu avant de classe 'V' au moins, ou de type de compétition sur route. Les chambres à air des pneus arrière doivent être en caoutchouc naturel de type compétition (voir également art.49.06.10).              |
| Wheelibars (systèmes anti-cabrage) | Obligatoire et leur montage doit être de construction solide.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| Cylindré                           | Libre                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| Moteur                             | Libre                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| Carburateur                        | Libre                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| Injection                          | Libre                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| Carburant                          | Libre                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| Suralimentation                    | Libre                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| Compresseur                        | Libre                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| Shifter                            | Autorisé, ainsi que les systèmes de coupure d'allumage commandés par le sélecteur et les Shiftlight.                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| Double limiteur                    | Autorisé                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| Lock-up                            | Autorisé                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |

### Article 2.4 – Catégorie Pro-Stock

Le Pro-Stock est une catégorie où les motos, bien que très puissantes, doivent rester proches des modèles de série en apparence. Elles utilisent des moteurs non suralimentés et fonctionnent à l'essence classique. Les modifications concernent l'optimisation du moteur, du châssis, et l'allègement, mais la silhouette d'origine et les carénages proches des modèles de production doivent être respectés.

|                                    |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
|------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Année modèle                       | Toutes années                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| Cadre et Partie cycle              | Les éléments porteurs du cadre doivent avoir des dimensions minimales de 20 x 1,5 mm. Pour les cadres avec une poutre porteuse centrale, cette poutre doit avoir une dimension minimale de 50 mm. Le moteur ne doit pas contribuer à la rigidité du cadre et doit être placé de manière à assurer une bonne répartition des masses.                                                                      |
| Carrosserie                        | Libre. Si le carénage est retiré, les anciennes fixations doivent être enlevées. Les modifications apportées ne doivent pas être dangereuses. Le pilote doit pouvoir monter ou descendre de la moto sans avoir à démonter le carénage et ne doit pas gêner le contrôle du véhicule                                                                                                                       |
| Phare et feu                       | Obligatoires, sous autocollant transparent ou factice.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| Selle                              | La selle doit offrir au pilote une position de conduite sûre, et ne doit pas être dangereusement inconfortable.                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
| Lests                              | Le lest est solidement fixé au cadre ou au moteur                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| Suspension avant                   | La fourche avant doit être de type hydraulique. Les tubes de fourche ne doivent pas dépasser de plus de 30mm le té de fourche supérieur. Aucune partie de la moto, autre que les roues, ne doit toucher le sol lorsque la fourche est au maximum de compression.<br>Les tubes de fourche doivent avoir un diamètre minimum de 28 mm, pour les motos de 350 à 750 cc, et de 32mm pour les 750 cc et plus. |
| Suspension arrière                 | Les bras oscillants peuvent être changés ou modifiés, seul son allongement doit permettre la modification de l'empattement qui ne doit pas dépasser 173 cm avec la roue arrière dans sa position la plus reculée. Les amortisseurs pourront être bloqués ou remplacés par un ou des tubes rigides en acier.                                                                                              |
| Jante                              | Les motos doivent être équipées d'une roue avant conçue pour les motos. La jante arrière ne doit pas être plus étroite que la surface de contact du pneu arrière avec le sol de plus de 50 mm. La jante avant doit avoir pour dimensions minimales WM 1 x16".                                                                                                                                            |
| Pneu                               | Les pneus doivent être de type «slick» (lisses), ou avoir une profondeur de dessin minimale de 2mm. Les motos ayant une vitesse de pointe de plus de 200 km/h doivent être équipées d'un pneu avant de classe 'V' au moins, ou de type de compétition sur route. Les chambres à air des pneus arrière doivent être en caoutchouc naturel de type compétition (voir également art.49.06.10).              |
| Wheelibars (systèmes anti-cabrage) | Obligatoire et leur montage doit être de construction solide.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| Cylindrée                          | Libre                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| Moteur                             | Libre                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| Carburateur                        | Libre                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| Injection                          | Libre                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| Carburant                          | Libre                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| Suralimentation                    | Libre                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| Compresseur                        | Libre                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| Shifter                            | Autorisé, ainsi que les systèmes de coupure d'allumage commandés par le sélecteur et les Shiftlight.                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| Double limiteur                    | Autorisé                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| Lock-up                            | Autorisé                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |

### ARTICLE 3 – CATÉGORIE SUPER STREET BIKE

Un Super Street Bike est une catégorie basée sur les motos fabriquées en série, faisant l'objet d'une construction suivie et vendues normalement dans le commerce, mais avec des modifications poussées pour maximiser leur performance tout en conservant un aspect général proche d'une moto de route.

|                       |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
|-----------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Année modèle          | Toutes années                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| Cadre et Partie cycle | D'origine du modèle considéré                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| Carrosserie           | Libre, en cas de retrait du carénage, les anciennes fixations doivent être enlevées. En tout état de cause, les modifications apportées ne doivent pas présenter de danger.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| Phare et feu          | Obligatoires, sous autocollant transparent ou factice.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| Selle                 | Libre, le siège doit être recouvert d'un matériau de finition (Skai, mousse, etc.).                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| Lests                 |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| Suspension avant      | <b>Le montage de fourche avant de remplacement est autorisé, la géométrie de la colonne de direction y compris la chasse peuvent être modifiées mais doivent restée de type hydraulique et remplissant les exigences minimales suivantes : débattement minimum de 30mm et garde au sol minimum de 50mm. Les tubes ne doivent pas dépasser de plus de 30 mm le té supérieur ou les ancrages de bracelets si ceux-ci sont au-dessus du té supérieur.</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| Suspension arrière    | Les bras oscillants peuvent être changés ou modifiés, seul son allongement doit permettre la modification de l'empattement qui ne doit pas dépasser 173 cm avec la roue arrière dans sa position la plus reculée. Les amortisseurs pourront être bloqués ou remplacés par un ou des tubes rigides en acier.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| Jante                 | Le montage de roues de remplacement est autorisé à l'avant et à l'arrière. Arrière : minimum 17» ou même dimensions que l'origine.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| Pneu                  | Les pneus sont vendus normalement dans le commerce pour usage routier dans le réseau de distribution français (DOT ou ERT0). Pneu avant : largeur minimum 3.25»<br>Pneu arrière : largeur disponible dans le commerce. Les sculptures doivent être apparentes. Les pneus spéciaux à section carrée sont interdits.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| Wheelibars            | Interdits                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
| Cylindrée             | Pour les machines produites en plusieurs cylindrées sous la même appellation commerciale, les moteurs pourront être intervertis à condition que ce changement n'entraîne aucune modification du cadre. La cylindrée est celle de la machine de référence pour les versions turbocompressées. Elle est libre pour les autres modes de suralimentation.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| Moteur                | D'origine de l'appellation commerciale de la machine de référence, le vilebrequin, le carter moteur et la culasse doivent être de provenance d'origine. Les modifications internes sont autorisées, y compris le vilebrequin, mais ne doivent pas entraîner de modifications de l'aspect général extérieur du moteur du type considéré.<br>Le bloc cylindre est libre.<br>Une entretoise sous le cylindre est autorisée.<br>La boîte de vitesse doit comporter le même nombre de rapport que d'origine<br>Pour les machines produites en plusieurs cylindrées sous la même appellation commerciale, les moteurs pourront être intervertis à condition que ce changement n'entraîne aucune modification du cadre.<br>La cylindrée est celle de la machine de référence pour les versions turbocompressées. Elle est libre pour les autres modes de suralimentation. |
| Carburateur           | Libres                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| Injection             | D'origine du modèle considéré.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| Carburant             | Essence du commerce y compris essence de compétition généralement disponible pour les moteurs ACT.<br>L'adjonction de radicaux nitrés est interdite.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| Suralimentation       | Les compresseurs, Turbos et nitrous sont autorisés                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| Compresseur           |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| Shifter               | Autorisé, ainsi que les systèmes de coupure d'allumage commandés par le sélecteur et les Shiftlight.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| Double limiteur       | Autorisé                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| Lock-up               | Autorisé                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |

#### ARTICLE 4 – CATÉGORIE STREET BIKE

Une Street Bike est une catégorie basée sur des modèles de production, mais avec des modifications mais restant une moto conçue principalement pour une utilisation sur route. Des modifications sont parfois apportées pour améliorer la performance sans altérer radicalement son caractère d'origine.

|                       |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
|-----------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Année modèle          | Toutes années                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| Cadre et Partie cycle | D'origine du modèle considéré.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| Phare et feu          | Obligatoires, sous autocollant transparent ou factice.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| Selle                 | Libre, le siège doit être recouvert d'un matériau de finition (Skaï, mousse, etc.).                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| Lests                 |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| Suspension avant      | Le montage de fourche avant de remplacement est autorisé, si elles sont de type hydraulique et remplissant<br>Les exigences minimales suivantes : Diamètre intérieur du tube 32 mm, débattement 60 mm. La fourche ne doit pas dépasser de plus de 30 mm le té supérieur ou les ancrages de bracelets si ceux-ci sont au-dessus du té supérieur sur le modèle commercialisé.                                                                                                                 |
| Suspension arrière    | Les bras oscillants peuvent être changés ou modifiés, seul son allongement doit permettre la modification de l'empattement qui ne doit pas dépasser 173 cm avec la roue arrière dans sa position la plus reculée. Les amortisseurs pourront être bloqués ou remplacés par un ou des tubes rigides en acier.                                                                                                                                                                                 |
| Garde au sol          | Voir tableau des caractéristiques techniques générales                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| Jante                 | Le montage de roues de remplacement est autorisé à l'avant et à l'arrière.<br>Avant : minimum 17» maximum 21» ou même dimension que l'origine.<br>Arrière : minimum 17» ou même dimensions que l'origine.                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| Pneu                  | Vendus normalement dans le commerce pour usage routier dans le réseau de distribution français. Pneu avant : largeur minimum 3.25»<br>Pneu arrière : largeur disponible dans le commerce. Les sculptures doivent être apparentes.                                                                                                                                                                                                                                                           |
| Wheelibars            | Interdits                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| Cylindré              | Pour les machines produites en plusieurs cylindrées sous la même appellation commerciale, les moteurs peuvent être intervertis à condition que ce changement n'entraîne aucune modification du cadre.<br>La cylindrée maximale autorisée est de 1474cm <sup>3</sup> pour les 4 cylindres en ligne / 1680 cm <sup>3</sup> pour les 4 cylindres en " V".                                                                                                                                      |
| Moteur                | D'origine de l'appellation commerciale de la machine de référence, le vilebrequin, le carter moteur et la culasse doivent être de provenance d'origine.<br>Les modifications internes sont autorisées, y compris le vilebrequin, mais ne doivent pas entraîner de modifications de l'aspect général extérieur du moteur du type considéré.<br>Le bloc cylindre est libre.<br>Une entretoise sous le cylindre est autorisée.<br>La boîte de vitesse doit être d'origine du modèle considéré. |
| Carburateur           | Libres.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| Injection             | Libre, sauf double allumage (sauf origine).                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| Carburant             | Essence du commerce y compris essence de compétition généralement disponible pour les moteurs ACT.<br>L'adjonction de radicaux nitrés est interdite ainsi que les additifs.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| Suralimentation       |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| Compresseur           |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| Shifter               | Autorisé, ainsi que les systèmes de coupure d'allumage commandés par le sélecteur et les Shiftlight.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| Double limiteur       | Interdit.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| Lock-up               | Autorisé.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |

**ARTICLE 5 – CATÉGORIE PRO-TWIN**

Un Pro-Twins est une catégorie spécifiquement réservée aux motos équipées de moteurs à deux cylindres. Cette catégorie met en avant les performances des moteurs bicylindres, connus pour leur couple élevé et leur sonorité caractéristique.

|                       |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
|-----------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Année modèle          | Toutes années                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| Cadre et Partie cycle | Silhouette d'origine du modèle considéré.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
| Phare et feu          | Obligatoires, sous autocollant transparent ou factice.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
| Selle                 | Libre, le siège doit être recouvert d'un matériau de finition (Skai, mousse, etc.).                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| Lests                 |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| Suspension avant      | Le montage de fourche avant de remplacement est autorisé, si elles sont de type hydraulique et remplissant les exigences minimales suivantes :<br>Diamètre intérieur du tube 32 mm, débattement 30 mm. La fourche ne doit pas dépasser de plus de 30 mm le té supérieur ou les ancrages de bracelets si ceux-ci sont au-dessus du té supérieur sur le modèle commercialisé.<br>La garde au sol doit être de 50 mm minimum, fourche enfoncée à fond.                                                                             |
| Suspension arrière    | Les bras oscillants peuvent être changés ou modifiés, seul son allongement doit permettre la modification de l'empattement qui ne doit pas dépasser 180 cm avec la roue arrière dans sa position la plus reculée. Les amortisseurs pourront être bloqués ou remplacés par un ou des tubes rigides en acier.                                                                                                                                                                                                                     |
| Jante                 | Le montage de roues de remplacement est autorisé à l'avant et à l'arrière.<br>Avant : minimum 16» maximum 21» ou même dimension que l'origine.<br>Arrière : minimum 17» ou même dimensions que l'origine.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
| Pneu                  | Les pneus sont vendus normalement dans le commerce pour un usage routier dans le réseau de distribution français (DOT ou ERT0). Pneu avant : largeur minimum 3.25»<br>Pneu arrière : largeur disponible dans le commerce. Les sculptures doivent être apparentes. Les pneus spéciaux à section carrée sont interdits.                                                                                                                                                                                                           |
| Wheelibars            | Interdits                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
| Cylindré              | La cylindrée est limitée à 3000 cm3.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| Moteur                | Moteur bicylindre : Type origine de l'appellation commerciale de la machine de référence, le vilebrequin, le carter moteur et la culasse doivent être de type origine. Les modifications internes sont autorisées, y compris le vilebrequin, mais ne doivent pas entraîner de modifications de l'aspect général extérieur du moteur du type considéré.<br>La cylindrée est limitée à 3000 cm3.<br>Une entretoise sous le cylindre est autorisée.<br>La boîte de vitesse doit comporter le même nombre de rapport que d'origine. |
| Carburateur           | Libres                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
| Injection             | Libre                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| Carburant             | Essence du commerce y compris essence de compétition généralement disponible pour les moteurs ACT.<br>L'adjonction de radicaux nitrés et additif est interdite.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| Suralimentation       | Les compresseurs, Turbo et Nitrous sont autorisés.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| Compresseur           |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| Shifter               | Autorisé, ainsi que les systèmes de coupure d'allumage commandés par le sélecteur et les Shiftlight.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| Double limiteur       | Autorisé.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
| Lock-up               | Autorisé.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |

**ARTICLE 6 – CATÉGORIE SUPER STOCK**

Un Super Stock est une catégorie où les motos sont des modèles de production. C'est la catégorie qui met l'accent sur la performance des motos de série. Quelques ajustements sont possibles, tout en respectant des règlements stricts pour garantir une certaine équité.

|                       |                                                  |
|-----------------------|--------------------------------------------------|
| Année modèle          | Toutes années                                    |
| Cadre et Partie cycle | D'origine du modèle considéré, sans modification |
| Carrosserie           | D'origine du modèle considéré, sans modification |

|                                             |                                                                                                                                       |
|---------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Béquille                                    | Les béquilles doivent être attachée ou démontée                                                                                       |
| Rétroviseur                                 | Doivent être démontés                                                                                                                 |
| Capot de protection                         | D'origine du modèle considéré, sans modification                                                                                      |
| Guidon                                      | D'origine du modèle considéré, sans modification                                                                                      |
| Réservoir                                   | D'origine du modèle considéré, sans modification                                                                                      |
| Phare et feu                                | Les optiques de phare, les feux rouges ainsi que les clignotants doivent être tels qu'à l'origine.                                    |
| Selle                                       | D'origine du modèle considéré, sans modification                                                                                      |
| Lests                                       | Interdits                                                                                                                             |
| Suspension avant                            | Les suspensions peuvent être comprimées, à l'avant par utilisation de sangles.                                                        |
| Suspension arrière                          | Les suspensions arrière peuvent être abaissées en utilisant des biellettes disponibles dans le commerce et en ajustant l'amortisseur. |
| Garde au sol                                | D'origine du modèle considéré, sans modification                                                                                      |
| Jante                                       | D'origine du modèle considéré, sans modification                                                                                      |
| Pneu                                        | Les pneumatiques doivent être des pneus moto conformes à la législation routière (normes ERT0).                                       |
| Frein                                       | D'origine du modèle considéré, sans modification                                                                                      |
| Levier                                      | D'origine du modèle considéré, sans modification                                                                                      |
| Protection des leviers                      | D'origine du modèle considéré, sans modification                                                                                      |
| Wheelibars                                  | Interdits                                                                                                                             |
| Commande                                    | D'origine du modèle considéré, sans modification                                                                                      |
| Commande des gaz                            | D'origine du modèle considéré, sans modification                                                                                      |
| Coupe-contact                               | Autorisé                                                                                                                              |
| Cylindré                                    | D'origine du modèle considéré, sans modification                                                                                      |
| Moteur                                      | D'origine du modèle considéré, sans modification                                                                                      |
| Carburateur                                 | D'origine du modèle considéré, sans modification                                                                                      |
| Injection                                   | D'origine du modèle considéré, sans modification                                                                                      |
| Carburant                                   | Carburant autorisé sur voie routière                                                                                                  |
| Suralimentation                             | D'origine du modèle considéré, sans modification                                                                                      |
| Compresseur                                 | D'origine du modèle considéré, sans modification                                                                                      |
| Système d'alimentions                       | D'origine du modèle considéré, sans modification                                                                                      |
| Allumage                                    | D'origine du modèle considéré, sans modification                                                                                      |
| Ordinateur                                  | D'origine du modèle considéré, sans modification                                                                                      |
| Boite à air                                 | D'origine du modèle considéré, sans modification                                                                                      |
| Commande des vitesses                       | D'origine du modèle considéré, sans modification                                                                                      |
| Embrayage                                   | D'origine du modèle considéré, sans modification                                                                                      |
| Chaîne                                      | D'origine du modèle considéré, sans modification                                                                                      |
| Garde-chaîne ouvert de la boîte de vitesses | D'origine du modèle considéré, sans modification                                                                                      |
| Echappement                                 | D'origine du modèle considéré, sans modification                                                                                      |
| Alternateur et faisceau électrique          | D'origine du modèle considéré, sans modification                                                                                      |
| Démarrreur                                  | D'origine du modèle considéré, sans modification                                                                                      |
| Shifter                                     | D'origine du modèle considéré, sans modification                                                                                      |
| Double limiteur                             | D'origine du modèle considéré, sans modification                                                                                      |
| Lock-up                                     | D'origine du modèle considéré, sans modification                                                                                      |
| Réservoir de récupération d'huile           | Non obligatoire                                                                                                                       |
| Fil de fer de sécurité                      | Non obligatoire                                                                                                                       |



**ARTICLE 7 – CATÉGORIE PROMOTION (HORS CHAMPIONNAT)**

La catégorie Promotion est conçue pour encourager les pilotes débutants ou ceux qui souhaitent participer à des courses de dragster sans nécessiter une machine fortement modifiée ou de compétition. Elle est destinée aux motos pouvant circuler sur la route et qui ont tous leurs documents à jour.

Conformité : Les motos doivent respecter le règlement technique Promotion, ainsi que les normes de sécurité et de performance, tout en restant dans leur configuration d'origine. Elles doivent également être conformes aux exigences du code de la route et aux contrôles techniques des motos.

|                        |                                                                                                                      |
|------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Année modèle           | Toutes années                                                                                                        |
| Cadre et Partie cycle  | D'origine du modèle considéré, sans modification                                                                     |
| Carrosserie            | D'origine du modèle considéré, sans modification                                                                     |
| Béquille               | Les béquilles doivent être attachée ou démontée                                                                      |
| Rétroviseur            | Doivent être démontés                                                                                                |
| Capot de protection    | D'origine du modèle considéré, sans modification                                                                     |
| Guidon                 | D'origine du modèle considéré, sans modification                                                                     |
| Réservoir              | D'origine du modèle considéré, sans modification                                                                     |
| Phare et feu           | Les optiques de phare, les feux rouges ainsi que les clignotants doivent être tels qu'à l'origine.                   |
| Selle                  | D'origine du modèle considéré, sans modification                                                                     |
| Lests                  | Interdits                                                                                                            |
| Suspension avant       | Les amortisseurs ainsi que la fourche avant doivent fonctionner normalement, leur débattement ne doit pas être bridé |
| Suspension arrière     | D'origine du modèle considéré, sans modification                                                                     |
| Garde au sol           | D'origine du modèle considéré, sans modification                                                                     |
| Jante                  | D'origine du modèle considéré, sans modification                                                                     |
| Pneu                   | Les pneumatiques doivent être des pneus moto conformes à la législation routière (normes ERTO).                      |
| Frein                  | D'origine du modèle considéré, sans modification                                                                     |
| Levier                 | D'origine du modèle considéré, sans modification                                                                     |
| Protection des leviers | D'origine du modèle considéré, sans modification                                                                     |
| Wheelibars             | Interdits                                                                                                            |
| Commande               | D'origine du modèle considéré, sans modification                                                                     |
| Commande des gaz       | D'origine du modèle considéré, sans modification                                                                     |
| Coupe-contact          | Autorisé                                                                                                             |
| Cylindré               | D'origine du modèle considéré, sans modification                                                                     |
| Moteur                 | D'origine du modèle considéré, sans modification                                                                     |
| Carburateur            | D'origine du modèle considéré, sans modification                                                                     |
| Injection              | D'origine du modèle considéré, sans modification                                                                     |
| Carburant              | Carburant autorisé sur voie routière                                                                                 |
| Suralimentation        | D'origine du modèle considéré, sans modification                                                                     |
| Compresseur            | D'origine du modèle considéré, sans modification                                                                     |
| Système d'alimentions  | D'origine du modèle considéré, sans modification                                                                     |
| Allumage               | D'origine du modèle considéré, sans modification                                                                     |

|                                             |                                                  |
|---------------------------------------------|--------------------------------------------------|
| Ordinateur                                  | D'origine du modèle considéré, sans modification |
| Boite à air                                 | D'origine du modèle considéré, sans modification |
| Commande des vitesses                       | D'origine du modèle considéré, sans modification |
| Embrayage                                   | D'origine du modèle considéré, sans modification |
| Chaîne                                      | D'origine du modèle considéré, sans modification |
| Garde-chaîne ouvert de la boîte de vitesses | D'origine du modèle considéré, sans modification |
| Echappement                                 | D'origine du modèle considéré, sans modification |
| Alternateur et faisceau électrique          | D'origine du modèle considéré, sans modification |
| Démarrreur                                  | D'origine du modèle considéré, sans modification |
| Shifter                                     | D'origine du modèle considéré, sans modification |
| Double limiteur                             | D'origine du modèle considéré, sans modification |
| Lock-up                                     | D'origine du modèle considéré, sans modification |
| Réservoir de récupération d'huile           | Non obligatoire                                  |
| Fil de fer de sécurité                      | Non obligatoire                                  |

#### ARTICLE 8 – CATÉGORIE WHEELING (HORS CHAMPIONNAT)

La catégorie Wheeling est conçue pour les pilotes qui souhaitent réaliser des performances de Wheeling, mettant en avant des compétences de pilotage spécifiques.

Les motos doivent respecter le règlement technique Wheeling, ainsi que les normes de sécurité et de performance même si les détails spécifiques ne soient pas aussi rigoureux que pour les catégories de compétition.

|                        |                                                                                                                      |
|------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Année modèle           | Toutes années                                                                                                        |
| Cadre et Partie cycle  | D'origine du modèle considéré                                                                                        |
| Carrosserie            | D'origine du modèle considéré                                                                                        |
| Béquille               | Les béquilles doivent être attachée ou démontée                                                                      |
| Rétroviseur            | Doivent être démontés                                                                                                |
| Capot de protection    | D'origine du modèle considéré                                                                                        |
| Guidon                 | D'origine du modèle considéré                                                                                        |
| Réservoir              | D'origine du modèle considéré                                                                                        |
| Phare et feu           | D'origine du modèle considéré                                                                                        |
| Selle                  | D'origine du modèle considéré                                                                                        |
| Lests                  | Interdits                                                                                                            |
| Suspension avant       | Les amortisseurs ainsi que la fourche avant doivent fonctionner normalement, leur débattement ne doit pas être bridé |
| Suspension arrière     | D'origine du modèle considéré                                                                                        |
| Garde au sol           | D'origine du modèle considéré                                                                                        |
| Jante                  | D'origine du modèle considéré                                                                                        |
| Pneu                   | Les pneumatiques doivent être des pneus moto conformes à la législation routière (normes ERT0).                      |
| Frein                  | D'origine du modèle considéré                                                                                        |
| Lévier                 | D'origine du modèle considéré                                                                                        |
| Protection des leviers | D'origine du modèle considéré                                                                                        |
| Wheelibars             | Interdits                                                                                                            |
| Commande               | D'origine du modèle considéré                                                                                        |
| Commande des gaz       | D'origine du modèle considéré                                                                                        |

|                                             |                                        |
|---------------------------------------------|----------------------------------------|
| Coupe-contact                               | <b>Non-obligatoire mais recommandé</b> |
| Cylindré                                    | D'origine du modèle considéré          |
| Moteur                                      | D'origine du modèle considéré          |
| Carburateur                                 | D'origine du modèle considéré          |
| Injection                                   | D'origine du modèle considéré          |
| Carburant                                   | Carburant autorisé sur voie routière   |
| Suralimentation                             | <b>Libre de choix</b>                  |
| Compresseur                                 | <b>Libre de choix</b>                  |
| Système d'alimentations                     | D'origine du modèle considéré          |
| Allumage                                    | D'origine du modèle considéré          |
| Ordinateur                                  | D'origine du modèle considéré          |
| Boîte à air                                 | D'origine du modèle considéré          |
| Commande des vitesses                       | D'origine du modèle considéré          |
| Embrayage                                   | D'origine du modèle considéré          |
| Chaîne                                      | D'origine du modèle considéré          |
| Garde-chaîne ouvert de la boîte de vitesses | D'origine du modèle considéré          |
| Echappement                                 | D'origine du modèle considéré          |
| Alternateur et faisceau électrique          | D'origine du modèle considéré          |
| Démarreur                                   | D'origine du modèle considéré          |
| Shifter                                     | D'origine du modèle considéré          |
| Double limiteur                             | D'origine du modèle considéré          |
| Lock-up                                     | D'origine du modèle considéré          |
| Réservoir de récupération d'huile           | Non obligatoire                        |
| Fil de fer de sécurité                      | Non obligatoire                        |

## ARTICLE 9 – CATÉGORIE VINTAGE (HORS CHAMPIONNAT)

La catégorie Vintage est conçue pour les pilotes qui souhaitent rouler avec des motos **ou anciens dragsters** pouvant être éligible à la carte grise collection. Certaines modifications sont autorisées.

Les motos doivent respecter le règlement technique Vintage, ainsi que les normes de sécurité et de performance même si les détails spécifiques ne soient pas aussi rigoureux que pour les catégories de compétition. Certaines modifications sont autorisées.

|                       |                                                                                                                      |
|-----------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Année modèle          | Motos pouvant être éligible à la carte grise collection                                                              |
| Cadre et Partie cycle | D'origine du modèle considéré                                                                                        |
| Carrosserie           | D'origine du modèle considéré                                                                                        |
| Béquille              | Les béquilles doivent être attachée ou démontée                                                                      |
| Rétroviseur           | Doivent être démontés                                                                                                |
| Capot de protection   | D'origine du modèle considéré                                                                                        |
| Guidon                | D'origine du modèle considéré                                                                                        |
| Réservoir             | D'origine du modèle considéré                                                                                        |
| Phare et feu          | D'origine du modèle considéré                                                                                        |
| Selle                 | D'origine du modèle considéré                                                                                        |
| Lests                 | Interdits                                                                                                            |
| Suspension avant      | Les amortisseurs ainsi que la fourche avant doivent fonctionner normalement, leur débattement ne doit pas être bridé |
| Suspension arrière    | D'origine du modèle considéré                                                                                        |
| Garde au sol          | D'origine du modèle considéré                                                                                        |
| Jante                 | D'origine du modèle considéré                                                                                        |

|                                             |                                                                                                 |
|---------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Pneu                                        | Les pneumatiques doivent être des pneus moto conformes à la législation routière (normes ERT0). |
| Frein                                       | D'origine du modèle considéré                                                                   |
| Levier                                      | D'origine du modèle considéré                                                                   |
| Protection des leviers                      | D'origine du modèle considéré                                                                   |
| Wheelibars                                  | Interdits                                                                                       |
| Commande                                    | D'origine du modèle considéré                                                                   |
| Commande des gaz                            | D'origine du modèle considéré                                                                   |
| Coupe-contact                               | <b>Non-obligatoire mais recommandé, obligatoire pour les anciens Dragsters</b>                  |
| Cylindrée                                   | D'origine du modèle considéré                                                                   |
| Moteur                                      | D'origine du modèle considéré                                                                   |
| Carburateur                                 | D'origine du modèle considéré                                                                   |
| Injection                                   | D'origine du modèle considéré                                                                   |
| Carburant                                   | Carburant autorisé sur voie routière                                                            |
| Suralimentation                             | D'origine du modèle considéré                                                                   |
| Compresseur                                 | D'origine du modèle considéré                                                                   |
| Système d'alimentations                     | D'origine du modèle considéré                                                                   |
| Allumage                                    | D'origine du modèle considéré                                                                   |
| Ordinateur                                  | D'origine du modèle considéré                                                                   |
| Boîte à air                                 | D'origine du modèle considéré                                                                   |
| Commande des vitesses                       | D'origine du modèle considéré                                                                   |
| Embrayage                                   | D'origine du modèle considéré                                                                   |
| Chaine                                      | D'origine du modèle considéré                                                                   |
| Garde-chaîne ouvert de la boîte de vitesses | D'origine du modèle considéré                                                                   |
| Echappement                                 | D'origine du modèle considéré                                                                   |
| Alternateur et faisceau électrique          | D'origine du modèle considéré                                                                   |
| Démarrreur                                  | D'origine du modèle considéré                                                                   |
| Shifter                                     | D'origine du modèle considéré                                                                   |
| Double limiteur                             | D'origine du modèle considéré                                                                   |
| Lock-up                                     | D'origine du modèle considéré                                                                   |
| Réservoir de récupération d'huile           | Non obligatoire                                                                                 |
| Fil de fer de sécurité                      | Non obligatoire                                                                                 |

#### ARTICLE 10 – CATÉGORIE OPEN (HORS CHAMPIONNAT)

La catégorie Open fait référence à une catégorie où les restrictions techniques, telles que la cylindrée, le type de moto, ou les modifications apportées, sont plus larges ou moins strictes que dans d'autres catégories spécifiques. Cela permet à un plus grand nombre de participants, avec des motos de différents types ou niveaux de préparation, de concourir ensemble.

La course est plus accessible en accueillant des motos qui ne correspondent pas forcément aux critères des catégories établies. Dans certains cas, cela peut aussi signifier que des motos de différentes cylindrées ou de diverses configurations techniques peuvent courir ensemble, avec des ajustements faits au niveau des règles pour équilibrer la compétition.

|                       |                                                 |
|-----------------------|-------------------------------------------------|
| Année modèle          | Toutes années                                   |
| Cadre et Partie cycle | D'origine du modèle considéré                   |
| Carrosserie           | D'origine du modèle considéré                   |
| Béquille              | Les béquilles doivent être attachée ou démontée |

|                                             |                                                                                                                      |
|---------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Rétroviseur                                 | Doivent être démontés                                                                                                |
| Capot de protection                         | D'origine du modèle considéré                                                                                        |
| Guidon                                      | D'origine du modèle considéré                                                                                        |
| Réservoir                                   | D'origine du modèle considéré                                                                                        |
| Phare et feu                                | D'origine du modèle considéré                                                                                        |
| Selle                                       | D'origine du modèle considéré                                                                                        |
| Lests                                       | Interdits                                                                                                            |
| Suspension avant                            | Les amortisseurs ainsi que la fourche avant doivent fonctionner normalement, leur débattement ne doit pas être bridé |
| Suspension arrière                          | D'origine du modèle considéré                                                                                        |
| Garde au sol                                | D'origine du modèle considéré                                                                                        |
| Jante                                       | D'origine du modèle considéré                                                                                        |
| Pneu                                        | Les pneumatiques doivent être des pneus moto conformes à la législation routière (normes ERT0).                      |
| Frein                                       | D'origine du modèle considéré                                                                                        |
| Levier                                      | D'origine du modèle considéré                                                                                        |
| Protection des leviers                      | D'origine du modèle considéré                                                                                        |
| Wheelibars                                  | Interdits                                                                                                            |
| Commande                                    | D'origine du modèle considéré                                                                                        |
| Commande des gaz                            | D'origine du modèle considéré                                                                                        |
| Coupe-contact                               | <b>Obligatoire</b>                                                                                                   |
| Cylindre                                    | D'origine du modèle considéré                                                                                        |
| Moteur                                      | D'origine du modèle considéré                                                                                        |
| Carburateur                                 | D'origine du modèle considéré                                                                                        |
| Injection                                   | D'origine du modèle considéré                                                                                        |
| Carburant                                   | Carburant autorisé sur voie routière                                                                                 |
| Suralimentation                             | D'origine du modèle considéré                                                                                        |
| Compresseur                                 | D'origine du modèle considéré                                                                                        |
| Système d'alimentions                       | D'origine du modèle considéré                                                                                        |
| Allumage                                    | D'origine du modèle considéré                                                                                        |
| Ordinateur                                  | D'origine du modèle considéré                                                                                        |
| Boîte à air                                 | D'origine du modèle considéré                                                                                        |
| Commande des vitesses                       | D'origine du modèle considéré                                                                                        |
| Embrayage                                   | D'origine du modèle considéré                                                                                        |
| Chaine                                      | D'origine du modèle considéré                                                                                        |
| Garde-chaîne ouvert de la boîte de vitesses | D'origine du modèle considéré                                                                                        |
| Echappement                                 | D'origine du modèle considéré                                                                                        |
| Alternateur et faisceau électrique          | D'origine du modèle considéré                                                                                        |
| Démarrreur                                  | D'origine du modèle considéré                                                                                        |
| Shifter                                     | D'origine du modèle considéré                                                                                        |
| Double limiteur                             | D'origine du modèle considéré                                                                                        |
| Lock-up                                     | D'origine du modèle considéré                                                                                        |
| Réservoir de récupération d'huile           | Non obligatoire                                                                                                      |
| Fil de fer de sécurité                      | Non obligatoire                                                                                                      |

## **REGLEMENT TECHNIQUE PETITES CYLINDREES (PC)**

### **ARTICLE PC 1 – SCOOTER, MOTO, MOBYLETTE**

#### **Définition**

#### **La catégorie Scooter**

Fait référence aux véhicules équipés d'un moteur à transmission automatique par variateur (2 temps ou 4 temps). Ces machines conservent l'architecture d'un scooter de série, tout en permettant des préparations moteur et partie cycle encadrées par le règlement technique.

#### **La catégorie Moto**

Regroupe les motos 50 cc à boîte de vitesses manuelle, généralement d'origines sportive, supermoteur ou assimilées. Ces machines sont conçues pour être proches de la moto traditionnelle.

#### **Catégorie Mobylette**

La catégorie Mobylette concerne les cyclomoteurs équipés d'un variateur (2 temps ou 4 temps) issus du commerce ou de modèles dérivés. Elle permet de mettre en valeur une culture mécanique traditionnelle et populaire, en rendant la compétition accessible à des machines historiques ou adaptées.



#### **Catégories Scooter**

| Catégorie   | 2T (cc)  | 4T (cc)   |
|-------------|----------|-----------|
| Scooter A   | 50 – 90  | 100 – 180 |
| Scooter 50  | ≤ 50     | ≤ 100     |
| Scooter 70  | 51 – 70  | 101 – 140 |
| Scooter 80  | 71 – 80  | 141 – 160 |
| Scooter 90  | 81 – 90  | 161 – 180 |
| Scooter 115 | 91 – 115 | 181 – 230 |

#### **Catégories Moto**

| Catégorie | 2T (cc)  | 4T (cc)   |
|-----------|----------|-----------|
| Moto 50   | ≤ 50     | ≤ 100     |
| Moto 70   | 51 – 70  | 101 – 140 |
| Moto 80   | 71 – 80  | 141 – 160 |
| Moto 90   | 81 – 90  | 161 – 180 |
| Moto 115  | 91 – 115 | 181 – 230 |

#### **Catégories Mobylette**

| Catégorie | 2T (cc)        | Remarques                          |
|-----------|----------------|------------------------------------|
| Mobylette | Tout cylindres | Carter type origine ou compétition |

| Élément               | Exigences / Règlement                                                                                                                                                                        |
|-----------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Année modèle          | Libre de choix                                                                                                                                                                               |
| Cadre et Partie cycle | Cadres d'origine ou modifiés autorisés, mais pas sur-mesure. Géométrie correcte, soudures visibles (pas de mastic). Pas d'éléments dangereux ou pointus. Empattement libre mais raisonnable. |
| Carrosserie           | Obligatoire selon type :                                                                                                                                                                     |
|                       | Scooter : face avant, plancher, carénages arrière ;                                                                                                                                          |
|                       | Moto : latéraux avant/arrière + réservoir origine ou carénage équivalent ;                                                                                                                   |
|                       | Mobylette : carénages adaptables/artisanaux autorisés.                                                                                                                                       |

|                                           |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
|-------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Béquille</b>                           | Les béquilles doivent être attachée ou démontée                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| <b>Rétroviseur</b>                        | <b>Libre de choix</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| <b>Capot de protection</b>                | Obligatoire pour toutes pièces tournantes (allumage, variateur, embrayage, pignon, chaîne). Interdiction du carbone/plastique/fibre pour les carters de kick.                                                                                                                                                                                                 |
| <b>Guidon</b>                             | Extrémités bouchées par matériau solide ou caoutchouc. Hauteur minimale : 700 mm $\pm$ 20mm.                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| <b>Réservoir</b>                          | En bon état, étanche, solidement fixé.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| <b>Phare et feu</b>                       | <b>Libre de choix</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| <b>Selle</b>                              | Solidement fixée, ne doit pas s'ouvrir seule (vis/goupille).                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| <b>Lests</b>                              | <b>Interdit</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| <b>Suspension avant</b>                   | Libre mais sous validation du contrôle technique, montage rigide autorisé.                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| <b>Suspension arrière</b>                 | Libre mais sous validation du contrôle technique, montage rigide autorisé.                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| <b>Jante</b>                              | Scooter : 8" à 15" AR / 10" à 15" AV.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
|                                           | Moto/mobylette : 14" à 21" AV / 14" à 19" AR. <b>Aucune modification autorisée.</b>                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| <b>Pneu</b>                               | Tous types autorisés, bon état obligatoire. Slicks interdits sous pluie.                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| <b>Frein</b>                              | Deux freins indépendants (AV/AR). Freins à disque hydraulique type VTT autorisés. Freins mécaniques à câble interdits.                                                                                                                                                                                                                                        |
| <b>Levier</b>                             | Doivent se terminer par une sphère (aplatie possible), bords arrondis.                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| <b>Protection des leviers</b>             | Extrémités arrondies obligatoires.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| <b>Wheelibars</b>                         | Interdites.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| <b>Commande</b>                           | Toutes commandes doivent être fonctionnelles et sûres.                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| <b>Commande des gaz</b>                   | Retour automatique obligatoire.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| <b>Coupe-contact d'urgence</b>            | Obligatoire                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| <b>Moteur</b>                             | Le carter moteur doit provenir d'un modèle commercialisé. Les carters taillés dans la masse sont interdits pour les Moto. En revanche, les carters issus du commerce mais non d'origine (type Malossi, Neo, 2Fast, etc.) sont autorisés. La préparation est libre. Les cylindres adaptables sont autorisés à condition d'être certifiés et issus du commerce. |
| <b>Carburateur</b>                        | Autorisé (avec trop-plein relié au récupérateur).                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| <b>Injection</b>                          | <b>Autorise si d'origine du modèle considéré</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| <b>Carburant</b>                          | <b>Tout type de carburant sans plomb</b> ou compétition.                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| <b>Suralimentation</b>                    | <b>Interdit</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| <b>Compresseur</b>                        | <b>Interdit</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| <b>Système d'alimentation</b>             | Doit comporter récupérateur pour trop-pleins carburateur et mise à l'air boîte de vitesses. Canettes interdites.                                                                                                                                                                                                                                              |
| <b>Allumage</b>                           | Doit être sous capot de protection (pas apparent).                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| <b>Ordinateur</b>                         | <b>Autorisé</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| <b>Boîte à air</b>                        | Filtre à air obligatoire (commerce). Tulipe interdit, fibre a air Cross autorisé.                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| <b>Commande des vitesses</b>              | Fonctionnelle et sûre.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| <b>Embrayage</b>                          | Carter sous protection obligatoire.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| <b>Chaîne</b>                             | Si présente : protégée (cache-pignon + protection chaîne obligatoire).                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| <b>Échappement</b>                        | Obligatoire, fixé solidement, avec silencieux étanche + laine de roche neuve. Ne doit dépasser exagérément.                                                                                                                                                                                                                                                   |
| <b>Alternateur et faisceau électrique</b> | Doivent être fixés solidement et protégés.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| <b>Démarrreur</b>                         | <b>Tout type autorisé</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| <b>Shifter</b>                            | <b>Autorisé</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| <b>Double limiteur</b>                    | <b>Interdit</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| <b>Réservoir de récupération d'huile</b>  | Obligatoire ainsi que pour mise à l'air boîte de vitesses.                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| <b>Fil de fer de sécurité</b>             | Obligatoire sur bouchons de vidange, vis critiques (freins, huile).                                                                                                                                                                                                                                                                                           |

ARTICLE PC 2 – DRAGSTER SCOOTER ET DRAGSTER MOTO

Définition

La catégorie Dragster Scooters et Dragster Moto regroupe les engins équipés de châssis de conception généralement commercial, artisanale ou professionnelle, ne correspondant à aucun modèle commercial existant. La structure et la solidité du châssis sont évaluées lors du contrôle technique, et tout engin jugé insuffisamment fiable ou présentant un risque pour le pilote ne sera pas autorisé à participer.

Tous les engins doivent respecter les règles techniques spécifiques à la catégorie et être conformes aux normes de sécurité FFM.

CATEGORIES DRAGSTERS SCOOTER

| CATÉGORIE            | 2T (CC)  | 4T (CC)   |
|----------------------|----------|-----------|
| Dragster Scooter 70  | ≤ 70     | ≤ 140     |
| Dragster Scooter 115 | 71 – 115 | 141 – 230 |

CATEGORIES DRAGSTERS MOTO

| CATÉGORIE         | 2T (CC)  | 4T (CC)   |
|-------------------|----------|-----------|
| Dragster Moto 70  | ≤ 70     | ≤ 140     |
| Dragster Moto 115 | 71 – 115 | 141 – 230 |

| Élément                 | Exigences / Règlement                                                                                                                                                                                  |
|-------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Année modèle            | Libre de choix                                                                                                                                                                                         |
| Cadre et Partie cycle   | Conception libre. Empattement max: 250 cm (axe AV → AR).                                                                                                                                               |
| Carrosserie             | Carénages adaptables et artisanaux autorisés.                                                                                                                                                          |
| Béquille                | Interdit.                                                                                                                                                                                              |
| Rétroviseur             | Interdit.                                                                                                                                                                                              |
| Capot de protection     | Obligatoire pour pièces tournantes (allumage, variateur, embrayage, pignon, chaîne).                                                                                                                   |
| Guidon                  | Extrémités bouchées, matériau solide ou caoutchouc. Hauteur ≥ 700 mm (tolérance ±20 mm).                                                                                                               |
| Réservoir               | Étanche, en bon état, fixé solidement.                                                                                                                                                                 |
| Phare et feu            | Interdit                                                                                                                                                                                               |
| Selle                   | Fixée solidement, ne doit pas pouvoir s'ouvrir seule.                                                                                                                                                  |
| Lests                   | Interdit                                                                                                                                                                                               |
| Suspension avant        | Libre mais sous validation du contrôle technique, montage rigide autorisé.                                                                                                                             |
| Suspension arrière      | Libre mais sous validation du contrôle technique, montage rigide autorisé.                                                                                                                             |
| Jante                   | <b>AV &amp; AR ≥ 8 pouces, sans limite max. Roues adaptables autorisées. Modifications interdites.</b>                                                                                                 |
| Pneu                    | Tous types autorisés s'ils sont en bon état. Slicks interdits sous pluie.                                                                                                                              |
| Frein                   | Deux freins séparés obligatoires (AV/AR). Freins à disque hydraulique type VTT autorisés. Mécanique à câble interdit.                                                                                  |
| Levier                  | Extrémités sphériques ou aplaties, arrondies et non saillantes.                                                                                                                                        |
| Protection des leviers  | Obligatoire (extrémités arrondies).                                                                                                                                                                    |
| Wheelibars              | Autorisées.                                                                                                                                                                                            |
| Commande                | Commandes sûres et fonctionnelles.                                                                                                                                                                     |
| Commande des gaz        | Retour automatique obligatoire.                                                                                                                                                                        |
| Coupe-contact d'urgence | Obligatoire                                                                                                                                                                                            |
| Moteur Scooter          | Carter 50cc scooter auto double variateur. Cylindrée max. : 115cc (2T) / 220cc (4T). Prépa moteur libre. Carter adaptable racing et taillé masse autorisés (avec cylindre adaptable commercial 50cc).  |
| Moteur Moto             | Carter 50cc Moto (2T ou 4T) issu commerce. Cylindrée max. : 115cc (2T) / 220cc (4T). Prépa moteur libre. Carter racing 2T/4T et taillé masse autorisée. Cylindres adaptables commerciaux obligatoires. |
| Carburateur             | Autorisé avec trop-plein relié à récupérateur.                                                                                                                                                         |
| Injection               | Autorisée.                                                                                                                                                                                             |
| Carburant               | Tout type de carburant sans plomb ou compétition.                                                                                                                                                      |



|                                    |                                                                                                             |
|------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Suralimentation                    | <b>Libre de choix</b>                                                                                       |
| Compresseur                        | <b>Libre de choix</b>                                                                                       |
| Système d'alimentation             | Trop-pleins reliés au récupérateur (qualité plastique ou métal, canettes interdites).                       |
| Allumage                           | Protégé (sous carter).                                                                                      |
| Ordinateur                         | Autorisé                                                                                                    |
| Boîte à air                        | Filtre à air obligatoire (commerce). Tulipe interdit, fibre à air Cross autorisé.                           |
| Commande des vitesses              | Fonctionnelle et sûre.                                                                                      |
| Embrayage                          | Protégé par carter.                                                                                         |
| Chaine                             | Protégée (cache-pignon + garde-chaîne solide).                                                              |
| Échappement                        | Obligatoire, fixé solidement, avec silencieux étanche + laine de roche neuve. Ne doit dépasser exagérément. |
| Alternateur et faisceau électrique | Fixés solidement, protégés.                                                                                 |
| Démarrreur                         | Libre de choix                                                                                              |
| Shifter                            | Autorisé                                                                                                    |
| Double limiteur                    | Interdit                                                                                                    |
| Réservoir de récupération d'huile  | Obligatoire (mise à l'air boîte de vitesses).                                                               |
| Fil de fer de sécurité             | Obligatoire sur bouchons vidange, vis critiques (freins, huile).                                            |

### ARTICLE PC 3 – BICYLINDRE (PC)

#### Définition

La catégorie Bicylindre regroupe les engins équipés de moteurs à deux cylindres, issus de scooters ou Moto, avec des châssis de conception commercial, artisanale ou professionnelle. Cette catégorie permet des préparations motrices libres tout en imposant un contrôle strict de la solidité et de la sécurité du châssis. Tous les engins doivent respecter les règles techniques spécifiques à la catégorie et être conformes aux normes de sécurité FFM.

#### Catégorie Bicylindre

| CATÉGORIE          | 2T (CC) | 4T (CC) |
|--------------------|---------|---------|
| Bicylindre Scooter | ≤ 220   | ≤ 220   |
| Bicylindre Moto    | ≤ 220   | ≤ 220   |

| Élément               | Spécifications catégorie Bicylindre                                                                                        |
|-----------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Année modèle          | Libre de choix                                                                                                             |
| Cadre et Partie cycle | Conception libre. Empattement maxi : 250 cm (axe roue avant ↔ axe roue arrière). Solidité contrôlée au contrôle technique. |
| Carrosserie           | <b>Aspect libre mais jugé au contrôle technique.</b>                                                                       |
| Béquille              | Interdit                                                                                                                   |
| Rétroviseur           | Interdit                                                                                                                   |
| Capot de protection   | Obligatoire pour toutes pièces tournantes (allumage, variateur, embrayage, pignon, chaîne).                                |
| Guidon                | Extrémités bouchées (matériau solide ou caoutchouc).                                                                       |
| Réservoir             | Étanche, en bon état et solidement fixé.                                                                                   |
| Phare et feu          | Interdit                                                                                                                   |
| Selle                 | Solidement fixée, ne doit pas s'ouvrir seule.                                                                              |
| Lests                 | <b>Interdit</b>                                                                                                            |
| Suspension avant      | Libre mais sous validation du contrôle technique, montage rigide autorisé.                                                 |
| Suspension arrière    | Libre mais sous validation du contrôle technique, montage rigide autorisé.                                                 |
| Jante                 | Roues 8 pouces autorisées (sans limite maxi). Jantes modifiées interdites.                                                 |
| Pneu                  | Tous types autorisés, en bon état (témoin d'usure). Slicks interdits sous pluie.                                           |

|                                             |                                                                                                                                                                                                                     |
|---------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Frein                                       | Deux freins indépendants (AV/AR). Freins hydrauliques type moto obligatoire pour les freins Av. Freins mécaniques à câble AR autorisés.                                                                             |
| Levier                                      | Extrémités sphériques ou aplaties, arrondies et non saillantes.                                                                                                                                                     |
| Protection des leviers                      | Obligatoire (extrémités arrondies).                                                                                                                                                                                 |
| Wheelibars                                  | Autorisées.                                                                                                                                                                                                         |
| Commande                                    | Commandes sûres et fonctionnelles.                                                                                                                                                                                  |
| Commande des gaz                            | Retour automatique obligatoire.                                                                                                                                                                                     |
| Coupe-contact d'urgence                     | Obligatoire.                                                                                                                                                                                                        |
| Moteur                                      | Carter scooter 50cc auto. Double variateur (2T ou 4T) vendu dans le commerce ou carter Moto 2T vendu dans le commerce. Cylindres adaptables 50cc autorisés. Préparation moteur libre. Carter taillé masse autorisé. |
| Carburateur                                 | Autorisé, trop-pleins reliés au récupérateur.                                                                                                                                                                       |
| Injection                                   | Autorisée.                                                                                                                                                                                                          |
| Carburant                                   | Tout type de carburant sans plomb ou compétition.                                                                                                                                                                   |
| Suralimentation                             | Libre de choix                                                                                                                                                                                                      |
| Compresseur                                 | Libre de choix                                                                                                                                                                                                      |
| Système d'alimentation                      | Récupérateur obligatoire (qualité plastique ou métal). Canettes interdites.                                                                                                                                         |
| Allumage                                    | Protégé (sous carter).                                                                                                                                                                                              |
| Ordinateur                                  | Autorisé                                                                                                                                                                                                            |
| Boîte à air                                 | Filtre à air obligatoire (commerce). Tulipe interdit, fibre a air Cross autorisé.                                                                                                                                   |
| Commande des vitesses                       | Selon le type moteur (automatique scooter ou manuelle Moto).                                                                                                                                                        |
| Embrayage                                   | Selon moteur d'origine (automatique scooter ou manuel Moto). Préparation libre.                                                                                                                                     |
| Chaine                                      | Obligatoire pour Moto.                                                                                                                                                                                              |
| Garde-chaîne ouvert de la boîte de vitesses | Doit être conforme sécurité (non précisé dans règlement mais exigé en contrôle technique).                                                                                                                          |
| Échappement                                 | Libre.                                                                                                                                                                                                              |
| Alternateur et faisceau électrique          | Libre.                                                                                                                                                                                                              |
| Démarrreur                                  | Libre.                                                                                                                                                                                                              |
| Shifter                                     | <b>Si Moto, autorisé</b>                                                                                                                                                                                            |
| Double limiteur                             | Libre.                                                                                                                                                                                                              |
| Réservoir de récupération d'huile           | Obligatoire (sécurité, contrôle technique).                                                                                                                                                                         |
| Fil de fer de sécurité                      | Obligatoire sur certains organes (contrôle technique).                                                                                                                                                              |

## ARTICLE PC 4 – OPEN (PC)

### Définition

La catégorie Open regroupe les engins dont les restrictions techniques sont moins strictes que dans les catégories spécifiques. Elle permet à un plus grand nombre de participants de concourir ensemble, indépendamment du type de véhicule, de la cylindrée ou du niveau de préparation.

Tous les engins doivent respecter les règles techniques spécifiques à la catégorie et être conformes aux normes de sécurité FFM.

### Catégories OPEN (PC)

| CATÉGORIE | 2T (CC)  | 4T (CC)  |
|-----------|----------|----------|
| OPEN PC   | 50 – 125 | 50 – 250 |

| Élément               | Exigences / Règlement                                                                                      |
|-----------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Année modèle          | Libre de choix                                                                                             |
| Cadre et Partie cycle | Châssis d'origine, modifié ou artisanal/pro. Solide, géométrie correcte. Toute structure douteuse refusée. |
| Carrosserie           | Carénages adaptables et artisanaux autorisés.                                                              |

|                                    |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
|------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Béquille                           | Les béquilles doivent être attachée ou démontée                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| Rétroviseur                        | Interdit                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
| Capot de protection                | Obligatoire pour toutes pièces tournantes (allumage, variateur, embrayage, pignon, chaîne).                                                                                                                                                                                                                       |
| Guidon                             | Extrémités bouchées (matériau solide ou caoutchouc).                                                                                                                                                                                                                                                              |
| Réservoir                          | Étanche, en bon état et solidement fixé.                                                                                                                                                                                                                                                                          |
| Phare et feu                       | Libre de choix                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| Selle                              | Solidement fixée, ne doit pas s'ouvrir seule.                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| Lests                              | Interdit                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
| Suspension avant                   | Libre mais sous validation du contrôle technique, montage rigide autorisé.                                                                                                                                                                                                                                        |
| Suspension arrière                 | Libre mais sous validation du contrôle technique, montage rigide autorisé.                                                                                                                                                                                                                                        |
| Jante                              | Libre mais sous validation du contrôle technique.                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| Pneu                               | Tous types autorisés, en bon état (témoin d'usure). Slicks interdits sous pluie.                                                                                                                                                                                                                                  |
| Frein                              | Deux freins indépendants (AV/AR). Freins hydrauliques type VTT autorisés. Freins mécaniques à câble interdits.                                                                                                                                                                                                    |
| Levier                             | Extrémités sphériques ou aplaties, arrondies et non saillantes.                                                                                                                                                                                                                                                   |
| Protection des leviers             | Obligatoire (extrémités arrondies).                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| Wheelibars                         | Autorisées                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| Commande                           | Commandes sûres et fonctionnelles.                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| Commande des gaz                   | Retour automatique obligatoire.                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| Coupe-contact d'urgence            | Obligatoire :                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| Moteur Scooter                     | Carter 50cc scooter auto double variateur. Cylindrée max : 115cc (2T) / 220cc (4T). Prépa moteur libre. Carter racing (2T/4T) autorisé. Carter taillé masse autorisé (cylindre adaptable commercial 50cc obligatoire).                                                                                            |
| Moteur Mobylette                   | Carter commerce mobylette 2T/4T. Cylindrée max : 115cc (2T) / 220cc (4T). Prépa moteur libre. Carter racing (Malossi, Polini, 2fast, Stage6, Bidalot, etc.) autorisé. Carter 4T racing (Daytona, Takegawa, Skyteam, Lifan...) autorisé. Carter taillé masse autorisé (cylindre adaptable commercial obligatoire). |
| Moteur Moto                        | Carter commerce Moto 2T/4T. Cylindrée max : 115cc (2T) / 220cc (4T). Prépa moteur libre. Carter racing (Malossi, Polini, 2fast, Stage6, Bidalot, etc.) autorisé. Carter 4T racing (Daytona, Takegawa, Skyteam, Lifan...) autorisé. Carter taillé masse autorisé (cylindre adaptable commercial obligatoire).      |
| Carburateur                        | Autorisé, trop-pleins reliés au récupérateur.                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| Injection                          | Autorisée.                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| Carburant                          | Tout type de carburant sans plomb ou compétition.                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| Suralimentation                    | Libre de choix                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| Compresseur                        | Libre de choix                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| Système d'alimentation             | Récupérateur obligatoire (qualité plastique ou métal). Canettes interdites.                                                                                                                                                                                                                                       |
| Allumage                           | Protégé (sous carter).                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| Ordinateur                         | Autorisé                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
| Boite à air                        | Filtre à air obligatoire (commerce). Tulipe interdit, fibre a air Cross autorisé.                                                                                                                                                                                                                                 |
| Commande des vitesses              | Fonctionnelle et sûre.                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| Embrayage                          | Carter obligatoire.                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| Chaîne                             | Protégée (cache-pignon + garde-chaîne solide).                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| Échappement                        | Obligatoire, fixé solidement, avec silencieux étanche + laine de roche neuve. Ne doit dépasser exagérément.                                                                                                                                                                                                       |
| Alternateur et faisceau électrique | Fixés solidement et protégés.                                                                                                                                                                                                                                                                                     |

|                                   |                                                         |
|-----------------------------------|---------------------------------------------------------|
| Démarreur                         | Libre de choix                                          |
| Shifter                           | Autorisé                                                |
| Double limiteur                   | Autorisé                                                |
| Réservoir de récupération d'huile | Obligatoire (mise à l'air boîte de vitesses).           |
| Fil de fer de sécurité            | Obligatoire sur vis/écrous critiques (vidange, freins). |

## ARTICLE PC 5 – ALL DAY

### Définition

La catégorie All Day est destinée aux concurrents disposant d'un véhicule d'origine, sans aucune modification autorisée. Elle permet à tous de se confronter à d'autres pilotes sur la piste et de venir rouler en toute sécurité. Cette catégorie a pour objectif principal de faire découvrir le dragster au plus grand nombre.

| Élément                 | Spécifications catégorie ALL DAY                                            |
|-------------------------|-----------------------------------------------------------------------------|
| Année modèle            | Scoter ou Moto homologué route, avec carte grise et assurance obligatoires. |
| Cadre et Partie cycle   | Doit rester strictement d'origine. Aucune modification autorisée.           |
| Carrosserie             | Conforme à l'origine                                                        |
| Béquille                | Conforme origine.                                                           |
| Rétroviseur             | Non obligatoire                                                             |
| Capot de protection     | Conforme origine.                                                           |
| Guidon                  | Conforme origine.                                                           |
| Réservoir               | Conforme origine.                                                           |
| Phare et feu            | Obligatoires                                                                |
| Selle                   | Conforme origine.                                                           |
| Lests                   | Interdits                                                                   |
| Suspension avant        | Conforme origine.                                                           |
| Suspension arrière      | Conforme origine.                                                           |
| Garde au sol            | Conforme origine.                                                           |
| Jante                   | Conforme origine.                                                           |
| Pneu                    | Homologués route, conformes dimension carte grise.                          |
| Frein                   | D'origine, fonctionnels et conformes homologation route.                    |
| Levier                  | Conforme origine.                                                           |
| Protection des leviers  | Conforme origine.                                                           |
| Wheelibars              | Interdites.                                                                 |
| Commande                | Conforme origine.                                                           |
| Commande des gaz        | Conforme origine.                                                           |
| Coupe-contact d'urgence | Non obligatoire mais recommande                                             |
| Cylindrée               | Selon moteur d'origine homologué (conformité carte grise).                  |
| Moteur                  | Strictement d'origine, aucune préparation autorisée.                        |
| Carburateur             | Conforme origine.                                                           |
| Injection               | Conforme origine.                                                           |
| Carburant               | Conforme homologation route (SP95/SP98).                                    |
| Suralimentation         | Interdite si non prévue origine.                                            |
| Compresseur             | Interdit si non prévu origine.                                              |
| Système d'alimentation  | Conforme origine.                                                           |
| Allumage                | Conforme origine.                                                           |
| Ordinateur              | Conforme origine (ECU non modifié).                                         |
| Boîte à air             | Conforme origine.                                                           |
| Commande des vitesses   | Conforme origine.                                                           |

|                                             |                                 |
|---------------------------------------------|---------------------------------|
| Embrayage                                   | Conforme origine.               |
| Chaîne                                      | Conforme origine.               |
| Garde-chaîne ouvert de la boîte de vitesses | Conforme origine.               |
| Échappement                                 | Conforme origine ou homologué   |
| Alternateur et faisceau électrique          | Fixés solidement et protégés.   |
| Démarrreur                                  | Conforme origine.               |
| Shifter                                     | Conforme origine.               |
| Double limiteur                             | Interdit.                       |
| Réservoir de récupération d'huile           | Non obligatoire mais recommandé |
| Fil de fer de sécurité                      | Non obligatoire mais recommandé |

## CHAMPIONNAT DE FRANCE ENDURANCE 25 POWER

### ARTICLE 1 – DÉFINITION

La Fédération Française de Motocyclisme organise pour l'année 2026, une série de courses d'endurance ouvertes aux catégories définies à l'article 1.1.

Un titre de champion de France est attribué pour chaque catégorie.

**1.1 : Les machines admises à concourir pour le titre, réparties en deux catégories, sont les suivantes :**

**1. Open 4 temps monocylindre et bicylindre à boîte de vitesse ou à variateur n'excédant pas 15cv**

**Open 2 temps à boîte de vitesse ou à variateur n'excédant pas 15cv**

Réservée aux participants âgés au minimum de **14** ans révolus à la date de la manifestation.

Plaques blanches, numéros noirs.

**2. Open 4 temps monocylindre et bicylindre à boîte de vitesse ou à variateur n'excédant pas 25cv**

**Open 2 temps à boîte de vitesse ou à variateur n'excédant pas 25cv**

Réservée aux participants âgés au minimum de **14** ans révolus à la date de la manifestation.

Plaques blanches, numéros rouges.

Les machines électriques sont admises en Championnat de France d'Endurance Moto 25 Power sous réserve de respecter les règles de puissance dans les catégories mentionnées.

Les équipages choisissent leur numéro de course au moment de leur inscription sur engage-sports, étant entendu qu'un même numéro ne peut être attribué deux fois et **est** valable pour l'année. Le n°1 n'est pas attribué.

### ARTICLE 2 – RÉSERVÉ

### ARTICLE 3 – TRACÉ

Les épreuves se déroulent sur des circuits homologués.

La capacité de la piste est fonction des R.T.S.

Si un circuit dispose d'un arrêté fixant le nombre maximum de pilotes admis, ce dernier doit être respecté (en accord avec les RTS).

Les organisateurs doivent faire figurer le nombre maximum de machines admises sur le règlement particulier de l'épreuve.

#### 3.1 – Calendrier

Les points permettant d'établir les classements du Championnat de France d'Endurance Moto 25 Power sont acquis lors des manifestations qui se déroulent aux dates suivantes :

|                          |                                 |                      |
|--------------------------|---------------------------------|----------------------|
| 21 et 22 mars .....      | VAISON (4H) .....               | MOTO SPORT 71        |
| 4 et 5 avril .....       | PERS (4H) .....                 | MC DES AS            |
| 2 et 3 mai .....         | MARCILLAT (4H) .....            | AMRP                 |
| 6 et 7 juin .....        | LE CREUSOT (4H) .....           | RACING MOB CREUSOTIN |
| 4 et 5 juillet .....     | ESCOURCES (24H) .....           | MC POLE MECANIQUE    |
| 18 et 19 juillet .....   | PARAY SOUS BRIAILLES (4H) ..... | MCSP                 |
| 12 et 13 septembre ..... | MIRECOURT (4H) .....            | MC LUNEVILLE         |

L'une ou l'autre de ces courses peut changer de date sous réserve d'accord de la Commission nationale de vitesse. Des épreuves peuvent également être ajoutées ou annulées en cours de saison.

Le calendrier définitif est disponible sur le site [www.ffmoto.org](http://www.ffmoto.org)

Un pilote ne peut être inscrit que dans une seule équipe par épreuve.

## ARTICLE 4 – PILOTES - EQUIPAGES

Les épreuves du Championnat de France Moto 25 Power sont ouvertes aux pilotes de toute nationalité. Chaque équipe est composée de deux à six pilotes. Les temps de conduite doivent être conformes aux R.T.S.

Les concurrents doivent être en possession d'une licence FIM Europe, NJ3C, NCO, NPH ou une manifestation (\*) délivrées par la F.F.M. pour l'année en cours.

*(\*) Dans ce cas le participant doit présenter un certificat médical de non-contre-indication à la pratique du sport motocycliste en compétition datant de moins d'un an et d'une autorisation parentale pour les mineurs.* Les concurrents mineurs doivent être obligatoirement accompagnés d'une personne représentant légal ou mandaté.

Les licences une manifestation doivent impérativement être souscrites sur le site fédéral, au plus tard 72h avant le début de la manifestation. Aucune licence ne sera délivrée sur place.

Le responsable de chaque team doit être titulaire d'une licence FFM au minimum de catégorie LAP.

Tout responsable de team et toute personne ayant accès à la zone de panneautage, de pré-grille ou de la voie des stands doit être en possession d'un pass ou (et) d'un bracelet fourni par l'organisateur.

Les équipages possédant un pilote avec une licence NPH sont autorisés à rouler avec deux machines, l'une étant aménagée spécifiquement pour le pilote en situation de handicap.

## ARTICLE 5 – ENGAGEMENTS

Les demandes d'engagement doivent être faites uniquement par Internet, via le site : <https://ffm.engagement-sports.com/> à partir du **23 janvier 2026**.

Droits d'engagements :

- 360€ pour une endurance de minimum quatre heures et moins de six heures,
- 535€ pour une endurance de minimum six heures et moins de 8 heures,
- 715€ pour une endurance de 8 heures et moins de 12 heures,
- **1 200€ pour une course de 24 heures.**

Les demandes d'engagement doivent être faites au plus tard 30 jours avant la date de l'épreuve. Passé cette date et dans la limite des places disponibles, les engagements sont majorés de 100€.

Les engagements sont remisés 30 jours avant la date de l'épreuve.

Pour être prises en compte, les demandes d'engagement doivent être confirmées par un paiement CB.

Le nombre de participants est limité à la capacité homologuée du circuit.

Les engagements des pilotes mineurs doivent être accompagnés d'une autorisation parentale.

L'organisateur doit obligatoirement confirmer l'engagement en joignant les horaires prévisionnels ainsi que la date de mise à disposition du paddock pour les concurrents, au plus tard huit jours après la date de clôture des engagements.

### En cas de paiement revenu impayé :

Un courriel est adressé au pilote qui dispose alors d'un délai de 7 jours à réception de celui-ci pour régulariser sa situation. Cette régularisation peut intervenir uniquement par paiement carte bancaire (via le site Internet) ou espèces, avec majoration du droit d'engagement du montant des frais bancaires liés à cet impayé.

En l'absence de régularisation pendant ce délai, le pilote est redevable à la FFM du droit d'engagement majoré des frais bancaires générés par l'impayé. Il est par ailleurs automatiquement désengagé de l'épreuve mais reste redevable de la totalité de ses frais d'engagement.

Un pilote ne peut prendre le départ d'une course sans avoir réglé, au préalable, ses impayés des courses précédentes.

### Team déclarant forfait

Pour tout forfait, un droit administratif de 80€ est retenu et ce, quelle que soit la raison. Cette déclaration doit être faite par écrit ou email auprès de la F.F.M. Le justificatif doit impérativement lui parvenir huit jours avant le début des vérifications administratives. En cas de force majeure, la CNV se réserve le droit d'étudier la demande. Pour tout forfait à moins de 8 jours, la totalité de l'engagement est retenue.

## ARTICLE 6 – CHRONOMÉTRAGE / TRANSPONDEURS

Le chronométrage des machines se fait par système transpondeur. Les concurrents se voient remettre le transpondeur qu'ils doivent fixer conformément aux prescriptions du service de chronométrage.

Le transpondeur est sous l'entière responsabilité du concurrent, pendant toute la manifestation et jusqu'à sa restitution. En conséquence, la perte le vol ou la détérioration de ce transpondeur est à la charge du concurrent. Il doit être restitué au plus tard une heure après la fin de la course. En cas d'oubli, le pilote doit l'envoyer dans les trois jours à la FFM ou à l'adresse du responsable du chronométrage.

**Stand**

Un emplacement de **3mx3m** maximum est mis à la disposition de chaque team, charge pour lui d'y installer son stand qui est placé sous sa responsabilité. L'attribution de l'emplacement se fait lors du contrôle administratif. Les concurrents doivent poser un tapis environnemental sur le sol à l'intérieur du stand pour les travaux mécaniques et un autre tapis devant le stand pour les ravitaillements.

Le numéro de chaque team doit être affiché dans les stands bien lisiblement.

Un extincteur à poudre d'un poids de 6 kg mini ou à CO2 d'un poids de 2kg mini, vérifié et en état de marche doit être posé à l'entrée du stand en cas de besoins. Les extincteurs à eau sont interdits.

Tout cet équipement peut être contrôlé par un membre du jury. En cas de manquement, une pénalité peut être infligée au team (stop and go).

## ARTICLE 7 – VÉRIFICATIONS / BRIEFING

### Vérifications administratives

Les pilotes doivent présenter :

- Leur confirmation d'engagement.
- Leur licence en cours de validité obligatoirement accompagnée du CASM. Le **CASM n'est pas obligatoire** pour les LJA.
- Une pièce d'identité.

Ils reçoivent un transpondeur, pour le chronométrage électronique, ainsi que leur passeport technique (à leur première épreuve de l'année) et un bracelet de couleur.

### Vérifications techniques

Les machines conformes aux prescriptions des articles 2 et 3 du présent règlement doivent être présentées avec plaques et numéros de course, ainsi que le transpondeur en place sur la machine.

En même temps que la machine les pilotes doivent présenter :

- Leur passeport technique dès la deuxième épreuve
- Leur casque homologué (ECE 22-05 ou ECE 22-06), de type intégral, d'une seule pièce.
- **La norme ECE 22-05 ne sera plus acceptée en 2027.**
- Leurs gants et bottes ou chaussures en cuir
- Leur équipement de cuir
- Leur protection dorsale homologuée par la norme EN 1621-2
- La protection pectorale norme EN 1621-3 est obligatoire.
- Leurs tapis environnementaux
- Les airbags sont recommandés.

### Briefing

Tous les responsables de team doivent assister au briefing obligatoire prévu à leur intention, avant la première séance d'essais. Ils doivent signer la feuille d'émargement prévue à cet effet. Toute absence est sanctionnée d'un **stop and go**.

#### 7.1 – Compte-tours

La présence d'un compte-tours en état de marche et étalonné, indiquant le régime moteur, est obligatoire sur toutes les machines.

#### 7.2 – Caméra embarquée

Se référer à l'article 11.1 des règles générales pour les épreuves de vitesse et à l'article 2.1.24 du code sportif national.

#### 7.3 – Changement de machine

Dans le cas où une machine engagée est dans l'impossibilité de prendre le départ de la course à la suite d'un incident technique intervenu pendant les essais, le changement de machine peut être envisagé.

La demande est faite auprès du directeur de course et transmise au jury pour aval.

Cette machine doit être passée au contrôle technique. Elle peut être de la même catégorie ou de catégorie inférieure à la machine remplacée. Tout changement de machine pendant la course est interdit.

## ART. 8 – ESSAIS / QUALIFICATION

Une séance d'essais libres de 45 minutes est prévue.

Pour la composition de la grille de départ, une séance d'essais qualificatifs de 45 minutes est prévue.

Chaque pilote doit avoir effectué au moins un tour chronométré pour participer à la course.

Le meilleur temps réalisé par chaque équipage positionne la machine sur la grille de départ.

À l'issue des essais, une zone dédiée pour les simulations de départ est définie sur l'ensemble des circuits. Ces simulations ne peuvent se faire qu'après le drapeau à damier (voir règles générales CNV).

## ARTICLE 9 – DÉPART

La grille de départ est établie après les essais chronos. Chaque équipage désigne le pilote qui prend le départ.

Un tour de reconnaissance est effectué par toutes les machines qui viennent se placer sur la grille de départ, type championnat de France vitesse (ligne de trois machines décalées), moteur en marche et pilote sur la machine. Sur ordre du directeur de course les pilotes s'élancent ligne par ligne pour effectuer un ou deux tours de chauffe (décision de la direction de course).

Après le ou les tours de chauffe, les machines reviennent se placer sur la grille de départ ligne par ligne machines en marche et pilote sur la machine, sous les ordres du directeur de course jusqu'au baisser du drapeau national.

**Les pilotes n'effectuant pas le tour de reconnaissance sont sanctionnés par un stop and go.**

Si une machine ne peut rester en marche sur la grille de départ, elle va se placer en fond de grille et son départ "à la poussette" est différé de cinq secondes après le baisser du drapeau tricolore.

Le team dont le pilote a pris le départ "à la poussette" à sa place sur la grille au moment du baisser du drapeau tricolore, est sanctionné d'un tour de pénalité.

**Tout départ anticipé est sanctionné par un stop and go.**

## **ARTICLE 10 – COURSE**

L'organisateur fournit et positionne une pendule pouvant être consultée par les pilotes.

Les courses sont d'une durée minimum de 4 heures.

Tout abandon doit être signalé dans les meilleurs délais à la direction de course.

Temps de conduite : Relais de 30 minutes maxi. Les temps de conduite des pilotes sont placés sous l'entière responsabilité du chef de Team. Tout dépassement peut entraîner un « stop and go ».

**Lors de course de 24 heures, les limites de temps de roulage des pilotes de 14 à 15 ans sont appréciés par jour calendaire. De 14 à 15 ans : 5 relais / jour séparés chacun par une heure de repos**

Le port du brassard avec puce remis lors des contrôles est obligatoire tout au long de la manifestation.

## **Procédure "Stop and Go"**

Le temps d'arrêt pour une procédure est fixé à 30 secondes.

Plusieurs procédures de "Stop and Go" consécutives peuvent être appliquées.

Si une pénalité "Stop and Go" est infligée à un team, un panneau jaune accompagné du numéro de la machine est présenté au pilote étant en piste au moment de la présentation du panneau. Celui-ci a cinq tours maximums pour s'arrêter à l'endroit défini par la direction de course. S'il ne s'arrête pas, il est exclu de la compétition. Toutefois, la machine peut continuer la course avec les autres pilotes.

Dans le cas où la fin de la course intervient avant l'application de la procédure, le ou les équipages concernés se voient infliger une pénalité d'un tour par procédure.

## **ARRETS**

### **Sur la piste**

En cas de panne sur la piste, le pilote doit placer sa machine en dehors de la piste de sorte qu'elle ne présente aucun danger pour les autres concurrents. Il peut effectuer, dans ces conditions et sans aide extérieure, de petites réparations puis reprendre la piste sous couvert des commissaires de piste.

Tout ravitaillement ou intervention d'assistance est strictement interdit sur la piste, en dehors des stands. Si la réparation ne peut être effectuée sur place, le pilote pousse sa machine dans le sens de la course en dehors de la piste et peut revenir au stand par les raccourcis qui lui sont indiqués par les commissaires.

Tout pilote qui s'éloigne de plus de 10 mètres de sa machine entraîne l'abandon de celle-ci, donc de l'équipage, exception faite en cas d'évacuation sanitaire. Dans ce cas, aucune personne autre qu'un Officiel ne peut s'approcher de la machine en attendant le retour du pilote, sous peine de mise hors course. D'autre part le pilote ne doit en aucune manière quitter le service médical si celui-ci décide de lui interdire de reprendre la course. Le directeur de course peut alors autoriser un autre pilote de l'équipe, en tenue de course, à récupérer la machine pour continuer l'épreuve en respectant les conditions de temps de conduite prévues au paragraphe précédent.

Dans le cas de chute sérieuse, s'il s'avère que la machine est endommagée, elle doit être contrôlée par un commissaire technique après réparation et avant de reprendre la piste.

### **Aux stands**

Pour toute intervention sur la machine, y compris le changement de pilote, le moteur doit être arrêté.

L'accès aux stands ne peut se faire que par l'entrée de la piste de décélération. La circulation s'effectue à vitesse réduite (30 km/h) devant les stands et jusqu'à l'accès à la piste de course.

**Dès l'entrée de la piste de décélération**, le pilote peut recevoir l'aide de ses mécaniciens pour rejoindre son stand. Le retour sur la piste de course s'effectue par la sortie de la piste de décélération sous la responsabilité des commissaires de piste en place.

Il est formellement interdit de fumer, de souder ou d'employer quelque source de chaleur que ce soit dans les stands ainsi que d'employer un moteur thermique.

Le carburant stocké dans les stands ne doit pas dépasser deux fois 10 litres.

**Limite de piste : la pénalité prévue à l'article 20 des règles générales des épreuves de vitesse s'applique au-delà de 2 passages hors des limites de piste.**



### Arrêt de course

Si pour une raison grave, la direction de course doit interrompre la course, cela se fait sur présentation du drapeau rouge **EXCLUSIVEMENT**. Les machines rejoignent, à vitesse réduite, le parc fermé. A ce moment, les machines arrêtées en stand doivent également rejoindre, le parc fermé. Les machines non roulantes au moment de l'arrêt de course restent en stand mais toute intervention sur ces machines doit cesser immédiatement jusqu'au moment du nouveau départ.

### Procédure nouveau départ

Le nouveau départ a lieu au plus tôt, 15 minutes après que les teams en aient été informés. Le pilote ou le mécanicien de chaque team est autorisé à récupérer la machine en parc fermé. Celui-ci est ouvert cinq minutes avant l'ouverture de la sortie du couloir des stands. Les teams sont autorisés à faire le complément d'essence ou le changement de pneus devant leur stand respectif à l'exception de toute autre intervention. La procédure de départ peut être identique au départ précédent. Toutefois, en cas de conditions particulières, la direction de course, peut, avec l'accord du jury, décider d'une procédure de départ lancé derrière le safety-car. Dans ce cas, les pilotes prennent place derrière le safety-car dans l'ordre du classement intermédiaire, les uns derrière les autres, ils ne peuvent pas se dépasser jusqu'au baisser du drapeau national. Le safety-car effectue un tour complet et s'efface avant la ligne de départ.

Tous les équipages n'ayant pas signifié leur abandon sont admis au nouveau départ. Le signal d'arrivée est présenté à l'heure où la course aurait dû se terminer.

S'il est impossible de recommencer la course, la moitié des points est attribuée pour le Championnat, si 50 % ou plus de la distance ou du nombre de tours prévus ont été accomplis.

### Neutralisation :

Si pour toute cause que ce soit, la course doit être neutralisée, la direction de course présente un panneau portant l'inscription "SAFETY-CAR".

Les commissaires de piste présentent simultanément un panneau "SC" et un drapeau jaune agité.

Un véhicule de sécurité, gyrophare allumé, entre en piste afin de retenir les machines à vitesse réduite jusqu'à la fin de l'intervention.

La sortie des stands est fermée.

A partir de l'entrée en piste de ce véhicule, les pilotes sont sous le régime du drapeau jaune. Tout dépassement est interdit. La sortie des stands s'effectue de la manière suivante : le commissaire à la sortie des stands ouvre celle-ci 15 secondes après le passage du safety-car, la sortie des stands est ouverte pendant 15 secondes pour permettre aux concurrents dans la voie des stands de reprendre la piste. Les tours réalisés pendant cette période sont comptabilisés au même titre que ceux de la course.

A la fin de l'intervention, le safety-car éteint son gyrophare en passant devant le poste de chronométrage et sort de la piste à la fin du tour. Dès la sortie de piste du safety car, la course est relancée et l'ouverture de la voie des stands se fait 15 secondes après le passage du premier pilote.

### Arrêt de la course sous régime safety-car

Si l'arrêt de la course au drapeau rouge est intervenu pendant une neutralisation de la course au safety-car, le nouveau départ s'effectue lancé derrière le safety-car.

Le directeur de course informe toutes les équipes de la procédure de départ. Les machines sont respectivement placées dans l'ordre derrière le safety-car suivant le classement au moment de l'arrêt de la course.

Le safety-car effectue quelques tours et la course est relancée suivant la procédure habituelle.

### ARTICLE 11 – ARRIVÉE

Au terme de la course, le drapeau à damiers est présenté au passage du pilote de tête sur la ligne d'arrivée. Pour être classé, tout pilote et sa machine, doivent avoir franchi la ligne d'arrivée après le vainqueur, dans les cinq minutes qui suivent le signal de fin de course.

Si un (des) coureur(s) précède(nt) de près, avant la ligne d'arrivée, le coureur de tête lors du dernier tour, le directeur de course présente simultanément au(x) coureur(s) le drapeau à damiers et le drapeau bleu.

Ceci signifie que la course est terminée pour le coureur de tête tandis que les coureurs qui précèdent de près le coureur de tête doivent terminer le dernier tour pour recevoir le drapeau à damiers.

Dès le moment où le drapeau à damiers est abaissé, la sortie des stands est fermée.

### ARTICLE 12 – CLASSEMENT DE LA COURSE / RÉCOMPENSES

Le classement de la course est établi en fonction du nombre de tours accomplis et de l'ordre de passage sur la ligne d'arrivée. Pour être classée, une équipe doit :

\*Avoir franchi la ligne d'arrivée (sur la piste) dans les conditions prévues à l'article 11.

\*Avoir parcouru au moins 75% des tours effectués par le vainqueur de sa catégorie.

Dans le cas où la course est disputée en plusieurs parties, on additionne le nombre de tours effectués dans chacune d'elles. L'équipage ayant effectué le plus grand nombre de tours est déclaré vainqueur. En cas d'égalité de nombre de tours, c'est l'ordre d'arrivée de la seconde partie qui est prise en considération.

Des coupes ou récompenses sont remises aux trois premiers équipages de chaque catégorie.

Le classement du championnat se fait par le cumul des points attribués à chaque team et à chaque épreuve inscrite au calendrier FFM 2026.

Pour chaque course, les points pour le championnat, sont attribués de la manière suivante :

#### **Barème des points pour les courses entre 4 heures et moins de 6 heures**

|                  |        |                   |        |                   |       |
|------------------|--------|-------------------|--------|-------------------|-------|
| 1 <sup>er</sup>  | 25 pts | 6 <sup>ème</sup>  | 10 pts | 11 <sup>ème</sup> | 5 pts |
| 2 <sup>ème</sup> | 20 pts | 7 <sup>ème</sup>  | 9 pts  | 12 <sup>ème</sup> | 4 pts |
| 3 <sup>ème</sup> | 16 pts | 8 <sup>ème</sup>  | 8 pts  | 13 <sup>ème</sup> | 3 pts |
| 4 <sup>ème</sup> | 13 pts | 9 <sup>ème</sup>  | 7 pts  | 14 <sup>ème</sup> | 2 pts |
| 5 <sup>ème</sup> | 11 pts | 10 <sup>ème</sup> | 6 pts  | 15 <sup>ème</sup> | 1 pt  |

#### **Barème des points pour les courses dont la durée est de 6 heures**

|                  |        |                   |        |                   |       |
|------------------|--------|-------------------|--------|-------------------|-------|
| 1 <sup>er</sup>  | 30 pts | 8 <sup>ème</sup>  | 13 pts | 15 <sup>ème</sup> | 6 pts |
| 2 <sup>ème</sup> | 24 pts | 9 <sup>ème</sup>  | 12 pts | 16 <sup>ème</sup> | 5 pts |
| 3 <sup>ème</sup> | 21 pts | 10 <sup>ème</sup> | 11 pts | 17 <sup>ème</sup> | 4 pts |
| 4 <sup>ème</sup> | 19 pts | 11 <sup>ème</sup> | 10 pts | 18 <sup>ème</sup> | 3 pts |
| 5 <sup>ème</sup> | 17 pts | 12 <sup>ème</sup> | 9 pts  | 19 <sup>ème</sup> | 2 pts |
| 6 <sup>ème</sup> | 15 pts | 13 <sup>ème</sup> | 8 pts  | 20 <sup>ème</sup> | 1 pt  |
| 7 <sup>ème</sup> | 14 pts | 14 <sup>ème</sup> | 7 pts  |                   |       |

#### **Barème des points pour les courses dont la durée est supérieure 6 heures ou égale à 12 heures**

|                  |          |                   |          |                   |         |
|------------------|----------|-------------------|----------|-------------------|---------|
| 1 <sup>er</sup>  | 45 pts   | 8 <sup>ème</sup>  | 19.5 pts | 15 <sup>ème</sup> | 9 pts   |
| 2 <sup>ème</sup> | 36 pts   | 9 <sup>ème</sup>  | 18 pts   | 16 <sup>ème</sup> | 7.5 pts |
| 3 <sup>ème</sup> | 31.5 pts | 10 <sup>ème</sup> | 16.5 pts | 17 <sup>ème</sup> | 6 pts   |
| 4 <sup>ème</sup> | 28.5 pts | 11 <sup>ème</sup> | 15 pts   | 18 <sup>ème</sup> | 4.5 pts |
| 5 <sup>ème</sup> | 25.5 pts | 12 <sup>ème</sup> | 13.5 pts | 19 <sup>ème</sup> | 3 pts   |
| 6 <sup>ème</sup> | 22.5 pts | 13 <sup>ème</sup> | 12 pts   | 20 <sup>ème</sup> | 1.5 pt  |
| 7 <sup>ème</sup> | 21 pts   | 14 <sup>ème</sup> | 10.5 pts |                   |         |

#### **Barème des points pour les courses dont la durée est supérieure à 12 heures**

|                  |        |                   |        |                   |        |
|------------------|--------|-------------------|--------|-------------------|--------|
| 1 <sup>er</sup>  | 60 pts | 8 <sup>ème</sup>  | 26 pts | 15 <sup>ème</sup> | 12 pts |
| 2 <sup>ème</sup> | 48 pts | 9 <sup>ème</sup>  | 24 pts | 16 <sup>ème</sup> | 10 pts |
| 3 <sup>ème</sup> | 42 pts | 10 <sup>ème</sup> | 22 pts | 17 <sup>ème</sup> | 8 pts  |
| 4 <sup>ème</sup> | 38 pts | 11 <sup>ème</sup> | 20 pts | 18 <sup>ème</sup> | 6 pts  |
| 5 <sup>ème</sup> | 34 pts | 12 <sup>ème</sup> | 18 pts | 19 <sup>ème</sup> | 4 pts  |
| 6 <sup>ème</sup> | 30 pts | 13 <sup>ème</sup> | 16 pts | 20 <sup>ème</sup> | 2 pt   |
| 7 <sup>ème</sup> | 28 pts | 14 <sup>ème</sup> | 14 pts |                   |        |

Classement final : Les ex-æquo seront départagés par leur plus grand nombre de places de premier, deuxième, troisième etc. S'il est impossible de les départager, ils auront le même classement.

Tout team engagé dans une épreuve comptant pour le championnat de France, marque des points au classement dans la catégorie à laquelle il appartient.

Un classement ligue peut être établi sur chaque épreuve.

#### **ARTICLE 13 – VÉRIFICATIONS FINALES**

A la fin de la course, toutes les machines sont placées en parc fermé, les trois premières sont vérifiées, d'autres peuvent l'être à la discrétion du directeur de course.

Durée du parc fermé : 30 minutes après l'affichage des résultats.

#### **ARTICLE 14 – RÉCLAMATIONS (TITRE III DU CODE SPORTIF NATIONAL)**

Elles doivent être présentées par écrit, au directeur de course, accompagnées d'une caution de 300 €, dans les délais prévus au titre III du code sportif national. Cette caution n'est remboursée que si le bien-fondé de la réclamation est reconnu.

En outre, pour toute réclamation portant sur une machine et nécessitant un démontage moteur, il est demandé une caution de 100€ pour un moteur deux temps et 200€ pour un moteur quatre temps. Cette caution est remboursée si la machine démontée s'avère non conforme ou versée au concurrent contraint au démontage si la conformité de la machine est reconnue.

Le directeur de course peut faire démonter toute machine de son choix à l'arrivée. Un pilote contraint de démonter ne peut prétendre à une indemnité quelconque (sauf disposition réglementaire particulière). Tout litige suite à un démontage, après la manifestation est tranché par la CNV, après avis des commissaires techniques responsables du contrôle. En cas de contestation de la décision, l'instance compétente est le tribunal national de discipline et d'arbitrage.

Lors des épreuves, la FFM se réserve toute possibilité quant aux vérifications et démontage d'une machine, notamment la saisie provisoire des pièces (assemblées ou non) pour contrôle ultérieur. La non-disponibilité temporaire, pour le concurrent, de ses pièces ne peut donner lieu à aucune indemnité ou réclamation. Ces pièces sont remises à disposition du concurrent le plus rapidement possible.

## ARTICLE 15 – SANCTIONS

Des sanctions (amendes, stop and go, déclassement voire exclusion) peuvent être infligées, par les officiels, aux pilotes, si eux-mêmes ou leurs accompagnateurs ne respectent pas les règles de sécurité, de bruit et de comportement dans les enceintes sportives (piste, stand, paddock et les abords) sans préjuger des sanctions complémentaires demandées par le jury auprès des instances disciplinaires.

Tout comportement jugé dangereux dans la voie des stands est pénalisé d'un "stop and go" de 30 secondes. Un dépassement sous drapeau jaune est pénalisé par le retrait du meilleur temps durant les essais et par un « stop and go » en course.

## ARTICLE 16 – ENVIRONNEMENT

Les tapis d'environnement sont obligatoires tant à l'intérieur des stands que devant ceux-ci pour les ravitaillements.

A la fin de la compétition, les stands et les abords doivent être débarrassés de tout matériel ou matériau utilisé lors de la compétition (bidons, déchets, pneus usagés, **huiles et fluides usagés**, etc.). Une caution d'un montant de 300€ est demandée à l'engagement.

En aucun cas les pneus usagés ne peuvent être mis dans les poubelles de l'organisateur. Une amende de 250€ peut être infligée.

## ARTICLE 17 – OFFICIELS

Sur chaque épreuve la CNV nomme un directeur de course et un directeur de course adjoint ayant satisfait à un séminaire spécifique ou équivalent, un délégué, un commissaire sportif, un commissaire technique national et une équipe chronométrage désignée par la F.F.M.

L'organisateur nomme un commissaire sportif ayant satisfait à un séminaire spécifique (cette désignation doit avoir obtenu l'aval de la C.N.V.) et trois aides techniques **titulaires de la qualification adéquate**.

Il appartient au délégué (président du jury) de communiquer à la C.N.V. un rapport détaillé sur le déroulement de l'épreuve.

Les prescriptions du Code Sportif National, et de ses annexes ainsi que celles du présent règlement sont applicables sur ces épreuves.

## ARTICLE 18 – LITIGES

Tous les cas non prévus au présent règlement sont tranchés par le jury de l'épreuve, conformément aux dispositions du Code Sportif National de la F.F.M., de ses Annexes et des règles générales des épreuves de vitesse.

## ARTICLE 19 – RESPONSABILITÉS

Il est rappelé aux concurrents que leurs matériels sont placés sous leur entière responsabilité durant toute la manifestation. Ils doivent notamment en assurer la surveillance constante et ne peuvent en aucun cas invoquer la responsabilité civile du club organisateur, en cas de vol ou de dégradation.

## ARTICLE 20 – LAISSEZ PASSER

L'organisateur doit fournir un bracelet à chaque pilote, deux bracelets pour les mécaniciens, deux bracelets pour les panneauteurs et un bracelet pour le responsable du team (épreuve de moins de 12 heures).

Les laissez-passer fournis par les organisateurs ne sont ni vendables ni cessibles à titre gracieux.

# SPECIFICATIONS TECHNIQUES

## ARTICLE 1 – GÉNÉRALITÉS

Les machines « Moto 25 Power » sont autorisées à disputer les différents championnats d'endurance n'excedant pas 25 cv.

Elles doivent être dans les normes des définitions des RTS spécifiques à la discipline vitesse.

Les machines peuvent passer au banc de puissance sur demande de la direction de course. Les moteurs et les boîtiers électroniques d'allumage peuvent être plombés par le commissaire technique.

Si le banc de puissance est absent ou indisponible, les moteurs et boîtiers électroniques des motos dési-

gnées par le Directeur de Course ou le Jury sont plombés jusqu'à l'épreuve suivante.

Les pilotes dont les machines ont fait l'objet de ce plombage doivent impérativement présenter celles-ci avec les marques de plombage lors de l'épreuve suivante, où elles sont susceptibles d'être contrôlées. Faute de quoi, les points marqués dans les épreuves à compter et y compris celle où les marquages ont été apposés leur sont retirés.

Tout team dont la machine dépasse la limite de la puissance admise par le règlement est exclu du classement de la course.

## **MODIFICATIONS OBLIGATOIRES**

- Démontage des béquilles, rétroviseurs, clignotants, phares, pédales et feux arrière.
- Les embouts de guidon sont fermés.
- Les repose-pieds doivent être repliables avec ressorts de rappel ou réalisés dans un matériau facilement cassable.
- Tous les reniflards (essence, huile, eau, électrolyte) doivent aboutir dans un ou plusieurs récupérateurs.
- Tous les bouchons de remplissage ou de vidange doivent être freinés.
- Les avertisseurs sonores devront être démontés ou neutralisés.
- Pour toutes les modifications et dispositions non comprises dans ce paragraphe se reporter à l'article 3 du RTG.

**Toute modification non autorisée dans les paragraphes précédents est réputée interdite.**

**Après les vérifications techniques, le remplacement des pièces suivantes est interdit : cadre, bas-moteur et carter, sauf roulements, cylindre et vilebrequin**

### **1.1 - Contrôle des machines et identification**

Le contrôle technique est obligatoire. Les concurrents ne peuvent participer aux essais officiels qu'après avoir satisfait aux vérifications techniques.

Les teams sont seuls responsables de leur machine pendant la durée de l'épreuve.

La moto doit être présentée propre, exempte de tous marquages antérieurs.

Les contrôles préliminaires sont des vérifications de sécurité. La conformité de la machine est sous l'entière responsabilité du team.

### **1.2 - Identification des machines**

Lorsque les machines ont satisfait aux vérifications dites de sécurité, il est procédé au marquage du cadre de la façon suivante :

- un sticker est apposé sur la douille de direction.
- une touche de peinture sur le carter moteur, cylindre avec le numéro de course du concurrent inscrit à l'intérieur.
- marquage du système d'échappement complet. Ces marquages doivent être réalisés du même côté (bombe proscrite).

## **ARTICLE 2 – PARTIE CYCLE**

### **2.1 – Matériaux**

Il est interdit d'utiliser les matériaux suivants dans la fabrication du moteur (sauf pour la bielle et les clapets) fibres composites, magnésium et titane.

Les supports de béquille doivent être réalisés en nylon, téflon ou matière équivalente.

### **2.2 – Leviers**

Tous les leviers (embrayage, freins, ...) doivent se terminer par une sphère (diamètre de 16 mm minimum). Cette sphère peut également être aplatie mais dans tous les cas, les bords doivent être arrondis (épaisseur minimum de la partie aplatie : 14 mm). Ces extrémités doivent être fixées d'une façon permanente et faire partie intégrante du levier.

#### **2.2.1 – Protection des leviers**

Les motos doivent être équipées d'un protecteur de levier de frein avant, afin de protéger le levier de frein au guidon d'un actionnement accidentel en cas de collision avec une autre machine. Ces protections doivent faire l'objet de fabrication en série et être distribuées par un professionnel.

#### **2.2.2 – Freins**

Les vis de fixation des étriers de frein doivent être arrêtées par un fil métallique de sécurité.

### **2.3 – Papillons de gaz**

Les papillons de gaz doivent se fermer d'eux-mêmes lorsque la poignée de gaz est relâchée.

### **2.4 – Coupe circuit**

Un coupe-circuit doit être monté de façon à fonctionner lorsque le conducteur quitte sa machine. Ce

coupe-circuit doit interrompre le circuit primaire d'allumage et doit être muni d'un câblage pour l'arrivée et le retour du courant.

Il doit être placé aussi près que possible du milieu du guidon et être actionné au moyen d'un fil non élastique de longueur et d'épaisseur adéquate, fixé au poignet du conducteur. Un câble en spirale (semblable à un fil téléphonique) d'une longueur maximale de 1 m est obligatoire.

## 2.5 – Protections

Carter moteur, embrayage et transmissions doivent comporter toutes leurs vis.

Toutes les transmissions doivent être protégées.

Un garde chaîne doit être installé de manière à empêcher que la jambe ou le pied du pilote ne se coince entre le brin de la chaîne inférieure et la couronne arrière. Cette protection, fixée solidement, est dans un matériau rigide (plastique ou téflon) ayant les bords arrondis et d'une épaisseur minimale de 5 mm (métal interdit). Une protection du pignon de sortie de boîte est obligatoire sur toutes les machines.

## 2.6 – Refroidissement

Si refroidissement liquide : eau uniquement. Tout additif, quel qu'il soit, est strictement interdit.

## 2.7 – Carburant

Le carburant utilisé est du sans plomb de type SP 95 (E10) ou SP 98 (E5) ou bio éthanol vendu aux pompes routières, sans additif.

Des tests de carburants peuvent être effectués à la demande du délégué et/ou de la direction de course.

Les teams désignés doivent se présenter avec leur machine (réservoir vide) et un bidon d'huile cacheté, au contrôle technique, 20 minutes avant la fermeture du parc d'attente (volume de carburant 5 l maximum fourni par l'organisateur aux frais de l'utilisateur et acheté hors grandes surfaces).

Les ravitaillements sont interdits sur la piste mais autorisés uniquement devant le stand attribué au team, les extincteurs sont obligatoires dans tous les stands.

Il est OBLIGATOIRE de mettre un TAPIS ENVIRONNEMENTAL sous la machine pour toute intervention afin de protéger l'environnement. En cas de non-respect de cette obligation, il est appliqué une pénalité de 2 tours.

**NOTA : Lors des ravitaillements, la machine doit être béquillée sur un tapis environnemental placé devant le stand attribué au team. Le pilote ne doit pas rester sur celle-ci.** La personne assurant le ravitaillement doit être vêtue d'une combinaison, de chaussures fermées, de gants, la tête couverte d'un casque intégral et d'une cagoule. Seule est admise près de la machine, une autre personne prête à intervenir avec un extincteur. Si de l'essence est répandue sur le réservoir, celui-ci doit être essuyé avant que le pilote remonte sur sa machine. Les remplissages avec matériel type ACERBIS ou équivalent sont obligatoires.

## 2.8 – Garde-boue

Les garde-boues avant et arrière sont obligatoires.

## 2.9 – Tuyaux d'échappement et silencieux

Les tuyaux d'échappement et silencieux doivent être conformes aux normes de bruit en vigueur, soit 95 dB (tolérance comprise).

50 cc 2 temps à 8200 tours, 80 cc 2 temps à 7200 tours, et ne pas dépasser l'aplomb de la roue arrière. Tous les bords tranchants doivent être arrondis avec un rayon de 2mm. Le silencieux est obligatoire.

Pour les catégories 125cc 4 temps monocylindre et 250cc 4 temps, la norme de bruit ne doit pas dépasser 95 dB (tolérance comprise) à 5500 tours.

## 2.10 – Guidon

Les extrémités exposées du guidon doivent être bouchées avec un matériau solide ou recouvertes de caoutchouc. Celui-ci doit être équipé d'une protection rembourrée sur la barre transversale. Les guidons sans barre transversale doivent être équipés d'une protection rembourrée située au milieu de celui-ci, recouvrant largement les brides de fixation.

Si des protège-mains sont utilisés, ceux-ci doivent être d'une matière résistant aux chutes.

### 2.10.1 – Largeur

Machine de course sur route : largeur minimum de 400mm, largeur maximum : 700mm.

Machine tout-terrain : largeur maximum 850mm.

### 2.10.2 – Angle de braquage

Un espace minimum de 30 mm, entre le guidon avec ses leviers et le réservoir (angle de braquage au maximum) est obligatoire.

## 2.11 – Repose pied

Les repose-pieds doivent être repliables ou en téflon.

## **2.12 – Plaques numéros**

Les plaques comportant les numéros doivent être fixées à l'avant et des deux côtés de la machine de manière à être clairement visibles.

Elles doivent répondre aux clauses du règlement technique et être munies de trois plaques réglementaires portant le numéro de course. Une frontale et deux arrières de chaque côté **de la moto**.

Les plaques de course seront de forme rectangulaire, dimensions 280 mm x 235 mm.

Dimension des chiffres :

- Hauteur : 14 cm - Largeur : 9 cm
- Epaisseur : 2,5 cm - Espacement entre deux chiffres : 2,5 cm

## **2.13 – Article réservé**

## **2.14 – Récupérateur**

Lorsqu'une machine est munie de reniflards (huile, eau, essence), la sortie de ceux-ci doit se faire dans un récupérateur, facilement accessible et vide avant tout départ.

## **2.15 – Feu rouge et éclairage**

**Le feu rouge doit être conforme aux dispositions de l'article 23 des règles générales pour les contrôles techniques.**

Pour toute épreuve se déroulant en partie de nuit, la machine doit être équipée de feux avant et arrière.

## **2.16 – Bouchons de vidange, niveau et remplissage**

Tous les bouchons de vidange, niveau et remplissage doivent être étanches et freinés.

## **2.17 – Pneumatiques**

Le choix des pneus est libre. L'utilisation de couvertures chauffantes est interdite hors des stands mais autorisée en pré-grille alimentée par des groupes électrogènes.

## **2.18 – Eléments de fixation (attaches diverses)**

Les éléments de fixation standard peuvent être remplacés par des éléments de fixation de n'importe quel matériau (sauf titane). La solidité et le type doivent être égaux ou supérieurs à la solidité de l'élément de fixation standard qu'ils remplacent. Les attaches de carénage peuvent être changées par des attaches de type rapide. Les éléments de fixation peuvent être percés pour recevoir des fils de freinage de sécurité, mais des modifications en vue d'un allègement ne sont pas autorisées.

## **2.19 – Capacité des réservoirs**

Réservoir d'origine de la machine ou de capacité n'excédant pas 14 litres pour les réservoirs non d'origine. Tous les réservoirs de carburant doivent être complètement remplis de produit ignifugé (structure à cellules ouvertes, par exemple : Explosafe®). **Les contrôleurs techniques sont seuls juges du niveau de remplissage.**

Le ravitaillement par changement de réservoir est interdit.

Les remplissages avec matériel type ACERBIS ou équivalent sont obligatoires.

En aucun cas, les réservoirs additionnels ou prévus pour d'autres usages ne sont autorisés.

## **2.20 - Boîtes à air et cornets fixés sur la plateforme repose pieds (scooters)**

La hauteur de la boîte à air et cornet ne doit pas excéder 8 centimètres.

## **2.21- Les renforts de cadre pour les scooters sont autorisés.**

## **2.22- Sabots récupérateurs**

Les sabots récupérateurs sont obligatoires pour tout type de machine.

Les machines doivent être présentées au contrôle technique avec le sabot démonté.

## **2.23 – Protections des pièces tournantes**

Les protections doivent rester en place durant toute la durée des essais et de la course (protections d'origine sur scooters et machine à boîtes de vitesses ou telles que définies à l'article 2.5 du règlement Technique du Championnat national vitesse moto 25 power pour les autres).

## **ARTICLE 3 – MACHINES**

Passage au banc de puissance : aucune cartographie ne doit dépasser la puissance autorisée dans la catégorie.

Toute machine ne pouvant satisfaire aux contrôles techniques d'après course dans les 30 minutes qui suivent son entrée au parc fermé, est déclassée de la course.

Les machines équipées de variateur doivent avoir un système de blocage du variateur pour la mesure au banc.

## ARTICLE 4 – TÉLÉMÉTRIE

En aucun cas, des informations ne doivent être transmises à ou d'une machine en marche. Un dispositif de signalisation officielle peut être exigé sur la machine.

Les appareils de chronométrage automatique (appareils de chronométrage sur la machine) ne sont pas considérés comme de la télémétrie.

Les appareils de chronométrage automatique ne doivent pas perturber les méthodes et équipements de chronométrage officiel.

## ARTICLE 5 – TRANSPONDEUR

Le transpondeur doit être placé à l'avant de la moto sur le tube de fourche en position verticale, goupille vers le haut. Le support de transpondeur est obligatoire.

## ARTICLE 6 – LITIGES

Pour tout point non prévu à ce règlement, se reporter aux dispositions générales du règlement du championnat de France de la F.F.M. qui fait référence pour tout litige ou décision particulière.

Tout ce qui n'est pas autorisé et précisé dans ce règlement est interdit.

# CHAMPIONNAT DE FRANCE E'TROTT RACING

**Ce règlement vient en complément des règles techniques et de sécurité qui s'appliquent spécifiquement aux trottinettes électriques.**

## ARTICLE 1 – DÉFINITION

La Fédération Française de Motocyclisme met en compétition pour 2026, un cycle d'épreuves intitulé Championnat de France « E'TROTT RACING » pour des machines conforme aux RTS trottinettes électriques.

Une trottinette électrique est composée d'un plateau nommé deck portée par deux roues et d'un guidon suspendu par une colonne. Elle permet de se déplacer, deux pieds posés sur le plateau en position debout. La batterie est située sous le plateau dans le châssis. Le véhicule dispose de deux roues alignées longitudinalement et est posé au sol. Chaque roue est indépendante et peut propulser l'engin.

## ARTICLE 2 – CATÉGORIES

**Light** : Pilotes à partir de 14 ans révolus le jour de l'épreuve où ils sont engagés.

Trottinette du commerce et prototype d'un poids inférieur **ou égal** à 38 kg.

Plaques rouges – Numéros blancs.

**Racing** : Pilotes à partir de 14 ans révolus le jour de l'épreuve où ils sont engagés.

Trottinette du commerce et prototype d'un poids supérieur à 38 kg.

Le poids maximum est de **65kg** conformément aux RTS.

Plaques Noires – Numéros blancs.

**EQUIPE** : Pilotes à partir de 14 ans révolus le jour de l'épreuve où ils sont engagés admis dans la catégorie RACING ou LIGHT et détenteur d'une licence 2026 valide annuelle.

Equipe limitée à 2 pilotes titulaires et 1 pilote de réserve déclarés avant la première épreuve.

Le classement se fera sur le cumul du scratch des courses des 2 pilotes titulaires de l'équipe après suppression des pilotes non engagés dans le championnat équipe.

Au plus tard une semaine avant la clôture des engagements de la première épreuve soit le 31 mars, les équipes doivent déclarer leurs trois pilotes (2 titulaires et 1 réserve) sur le formulaire du site internet [formulaire sur le site du championnat](http://timeforacing.free.fr). L'envoi de cette composition doit également être confirmé par mail au coordinateur ([timeforacing@free.fr](mailto:timeforacing@free.fr)) qui informera l'organisateur et le chronométrateur.

- Nom, prénom, date de naissance
- Licence FFM valide
- Rôle : Titulaire ou pilote de réserve

**Remplacement pour Cause Médicale** : Un seul pilote complémentaire dans la saison peut être intégré à l'équipe en cas de blessure dûment justifiée, rendant l'un des trois pilotes de l'équipe (titulaires ou réserve) inapte jusqu'à la fin du championnat. **L'intégration d'un nouveau pilote n'entraîne pas le report de ses points acquis précédemment au profit du classement de l'équipe.**

**Remplacement d'un pilote titulaire en cours d'épreuve par le pilote de réserve ne peut intervenir qu'avant la première course.**

Le team manager pourra en cours d'épreuve remplacer un des deux titulaires en cas de :

- Blessure avérée reconnue par le médecin présent
- Panne nécessitant la validation du commissaire technique
- Cas de force majeure, événement grave après validation du Jury

Transfert ou Intégration de nouveau pilote de réserve : Seulement si le pilote de réserve est devenu titulaire

Le team manager a la possibilité d'effectuer un unique transfert de pilote par saison, ou d'intégrer un nouveau pilote de réserve (non déclaré avant la première épreuve) une seule fois par saison.

Cette modification doit être déclarée impérativement avant la clôture des inscriptions de l'épreuve concernée.

Dans tous les cas les pilotes titulaires seront remplacés en priorité par le pilote de réserve.

Les machines sont pesées dans les conditions dans lesquelles elles terminent la course et/ou les essais. Aucun ajout de quelque sorte que ce soit ne peut être effectué.

### ARTICLE 3 – TITRE

Un titre de champion de France est attribué pour chaque catégorie sous réserve qu'il y ait un minimum de 5 pilotes par catégorie **ou teams** classés sur l'année.

### ARTICLE 4 – CONCURRENTS

Les épreuves du Championnat de France E'TROTT RACING sont ouvertes aux pilotes de toute nationalité, titulaires d'une licence FIM, FIM Europe, NCO, NJ, NVE ou une manifestation LJVE (\*) délivrées par la F.F.M. pour l'année en cours.

*(\*) dans ce cas le participant doit présenter un certificat médical de non-contre-indication à la pratique du sport motocycliste en compétition datant de moins d'un an et une autorisation parentale pour les mineurs.*

Les licences une manifestation doivent impérativement être souscrites sur le site fédéral, au plus tard 72h avant le début de la manifestation. Aucune licence ne sera délivrée sur place.

Les concurrents mineurs doivent être obligatoirement accompagnés d'une personne représentant légal ou mandaté.

Chaque équipe permanente doit souscrire une licence team, qui peut être attribuée à une personne de l'équipe (hors pilote). Celle-ci est identifiée comme team manager.

**La pratique du Wheeling, stoppie ou toute autre forme d'acrobatie assimilée à une conduite dangereuse est strictement interdite pendant l'épreuve sur le circuit et dans le paddock.**

### ARTICLE 5 – ARTICLE RÉSERVÉ

### ARTICLE 6 – CALENDRIER

Les points permettant d'établir les classements du Championnat de France E'TROTT RACING sont acquis lors des manifestations qui se déroulent aux dates suivantes :

|                                          |                           |                   |
|------------------------------------------|---------------------------|-------------------|
| 10 et 11 avril .....                     | LE MANS .....             | ASM ACO           |
| 22 et 23 mai .....                       | ESCOURCE .....            | MC Pôle Mécanique |
| 26 et 27 juin .....                      | MURET .....               | MCC ALBI          |
| 31 juillet et 1 <sup>er</sup> août ..... | BELVAL S/ CHATILLON ..... | LMGE              |
| 4 et 5 septembre .....                   | ALES .....                | MC LYON           |

L'une ou l'autre de ces courses peut changer de date sous réserve d'accord de la Commission nationale de vitesse. Des épreuves peuvent également être ajoutées ou annulées en cours de saison.

Le calendrier définitif est disponible sur le site [www.ffmpegoto.org](http://www.ffmpegoto.org)

### ARTICLE 7 – TRACÉ

Les épreuves se déroulent sur des circuits homologués.

La capacité de la piste est conforme aux RTS.

Si un circuit dispose d'un arrêté fixant le nombre maximum de pilotes admis, ce dernier doit être respecté (en accord avec les RTS).

Les organisateurs doivent faire figurer le nombre maximum de machines admises sur le règlement particulier de l'épreuve.

### ARTICLE 8 – ENGAGEMENTS

Les demandes d'engagement doivent être faites uniquement par Internet, via le site : <https://ffm.engagement-sports.com/> à partir du **23 janvier 2026** Les demandes d'engagement doivent être confirmées par un paiement CB.

L'organisateur doit obligatoirement confirmer l'engagement en joignant les horaires prévisionnels, au plus tard 8 jours après la date de clôture des engagements ainsi que la mise à disposition du paddock pour les concurrents. **Les organisateurs ont la possibilité de facturer aux pilotes la fourniture d'électricité pour la recharge des batteries des trottinettes.**

Les droits d'engagement pour toutes les catégories (location du transpondeur comprise) sont de **135€**.

Les pilotes doivent s'engager au plus tard 30 jours avant la date de l'épreuve. Passé cette date, les engagements sont majorés de 30€ et payables uniquement par CB. Ils sont acceptés dans la limite des places disponibles. **Les engagements sont définitivement clos le mardi précédent l'épreuve à 00H00.**



Les pilotes choisissent leur numéro de course au moment de leur inscription, étant entendu qu'un même numéro ne peut être attribué deux fois et est valable pour l'année. Le n° 1 ne peut être attribué qu'au Champion de France (catégorie racing) en titre de l'année précédente.

### **Pilote déclarant forfait**

Pour tout forfait, un droit administratif de 30€, est retenu et ce, quelle que soit la raison. Cette déclaration doit être faite par email auprès de la F.F.M. Le justificatif doit impérativement lui parvenir avant le début des vérifications administratives. En cas de force majeure, la CNV se réserve le droit d'étudier la demande.

## **ARTICLE 9 – VÉRIFICATIONS ET BRIEFING**

### **9.1 - Vérifications Administratives**

Les pilotes doivent présenter leur licence en cours de validité.

Le transpondeur **qui leur est remis**, est placé sous l'entière responsabilité du concurrent pendant la manifestation et jusqu'à sa restitution. En conséquence, la perte, le vol ou la détérioration est à la charge du concurrent. Il doit être restitué au plus tard une heure après la fin de la course. En cas d'oubli, le pilote doit l'envoyer dans les trois jours à la F.F.M. ou à l'adresse du responsable du chronométrage.

Le support de transpondeur est obligatoire, il est vendu 8€ et reste propriété du pilote. Le transpondeur doit être fixé à l'avant de la machine (sur la colonne de direction) en position verticale, goupille vers le haut.

### **9.2 - Briefing**

Un briefing est organisé avant les essais (les pilotes **et, de manière facultative, les team managers**) doivent signer la feuille d'emargement prévue à cet effet). Toute absence entraîne **une amende forfaitaire de 75€**. Les mineurs doivent y être accompagnés par leur représentant légal.

**Le team manager pourra désigner un adjoint ou un remplaçant officiel détenteur d'une licence annuelle, qui pourrait assister au briefing ou représenter l'équipe en cas d'empêchement (maladie, déplacement, etc.). Cela garantirait une continuité dans la gestion du team, même en cas d'absence imprévue. Cette information sera transmise au coordinateur par écrit.**

### **9.3 - Promotion**

Dans le cas où le Championnat de France E'TROTT RACING a un ou plusieurs partenaires, leurs logos doivent être obligatoirement apposés conformément au plan de stickage. Outre le fait qu'il se voit refuser l'accès de la piste, tout pilote en infraction peut être sanctionné par le jury.

## **ARTICLE 10 – ESSAIS**

L'organisateur doit prévoir à minima, une séance d'essai officielle obligatoire afin de déterminer les groupes Elite et Espoir et une séance d'essai chronométré obligatoire.

**1 séance d'essai officielle : à l'issue de celle-ci les pilotes sont séparés en 2 groupes pour les essais chronos.**

**La première moitié des pilotes les plus rapides forment le groupe Elite.**

**La seconde moitié des pilotes les moins rapides forment le groupe Espoir.**

Dans le cas où le nombre de pilotes engagés est supérieur à la capacité de piste, la séance d'essai officielle est scindée en 2 séances d'une durée égale. Le cas-échant, la composition des groupes sera remise par le coordinateur E'Trott au jury.

**1 séance d'essai chrono afin d'établir la grille de départ de la course 1 des groupes Elite et Espoir.**

**La première moitié des pilotes les plus rapides forment le groupe Elite.**

**La seconde moitié des pilotes les moins rapides forment le groupe Espoir.**

**Un pilote dans le groupe Espoir pourra intégrer le groupe Elite à la suite de la séance d'essai chronométré, et inversement.**

## **Article 11 – Courses**

### **Composition, Grille Départ**

Le pilote placé en pole position, du côté inverse au sens du premier virage suivant l'homologation du circuit, a un mètre d'avance sur le second et ainsi de suite. Sur une même ligne, l'espace entre chaque machine et chaque extrémité au bord de la piste est de 1 mètre minimum.

L'espace entre le premier pilote de la première ligne et le premier pilote de la seconde ligne est au minimum égal à 4,5 m.

La grille de la course 1 est composée en prenant en compte le meilleur temps obtenu lors de la séance d'essais chronométrés.

La grille de la course 2 est composée dans l'ordre du classement de la course 1.

La grille de la course 3 est composée en tenant compte du cumul des résultats des courses 1 et 2.

La grille de la course 4 dite SUPERFINALE est composée des meilleurs temps réalisés dans l'épreuve (jusqu'à la limite de la capacité de piste).

Le jury se réserve la possibilité de placer en fond de grille un pilote qui n'a pas de temps aux essais et en course, après avis du directeur de course.

## Pré-Grille

Les machines doivent être présentes, en pré-grille, au minimum 10 minutes avant le tour de **chauffe**

## Courses

Les courses se déroulent en manches de **8 tours maximum**. Un tour de **chauffe** est effectué avant chaque départ. Dans le cas où un pilote n'a pas effectué le tour de **chauffe**, il peut prendre le départ depuis la sortie des stands après le passage du peloton de coureurs sous les ordres du commissaire de sortie de stand en accord avec la direction de course, **une pénalité de 10 secondes est appliquée**.

Le départ est donné au feu et à **défaut au drapeau national**, par le directeur de course. Tout départ anticipé est sanctionné par une pénalité de temps de 10 secondes. En cas d'interruption de course au drapeau rouge, la procédure appliquée est celle prévue aux articles 6 et suivants des règles générales CNV pour les épreuves de vitesse.

Dans le cas d'une course débutée sur le sec (DRY), et si les conditions météorologiques diffèrent le directeur de course peut faire présenter le drapeau rouge pour un arrêt de course. Si un nouveau départ est donné la course est déclarée course mouillée (WET), il est alors possible de mettre des pneus pluie. Un délai maximum de 20 minutes est accordé pour changer les pneus.

## Fin de course

Voir l'article 7 des règles générales CNV.

## Drapeau jaune

Le non-respect du drapeau jaune est sanctionné du retrait du meilleur temps lors des essais chronométrés ou d'une pénalité de 10 secondes en course.

## Article 12 – Classement

Pour être classé dans la course, le pilote doit avoir accompli au minimum les 75 % de la distance parcourue par le vainqueur et franchi la ligne d'arrivée dans un délai de 3 minutes après la présentation du drapeau à damier.

Pour chaque épreuve les points sont attribués aux **20 premiers** de chaque manche (**Elite et Espoir confondus**) et de chaque catégorie selon le barème suivant :

|      |        |       |        |       |        |       |        |
|------|--------|-------|--------|-------|--------|-------|--------|
| 1er  | 50 pts | 6ème  | 24 pts | 11ème | 14 pts | 16ème | 05 pts |
| 2ème | 42 pts | 7ème  | 22 pts | 12ème | 12 pts | 17ème | 04 pts |
| 3ème | 36 pts | 8ème  | 20 pts | 13ème | 10 pts | 18ème | 03 pts |
| 4ème | 31 pts | 9ème  | 18 pts | 14ème | 08 pts | 19ème | 02 pts |
| 5ème | 27 pts | 10ème | 16 pts | 15ème | 06 pts | 20ème | 01 pts |

**2 points sont attribués au pilote ayant réalisé le meilleur tour lors de chaque course (Elite et Espoir confondus) et au sein de chaque classement. En cas d'égalité, le deuxième meilleur temps et si besoin les suivants sont pris en compte pour les coureurs concernés. Ces points sont ajoutés sur le classement cumulé du championnat.**

Le classement du championnat de France est déterminé par le cumul des points obtenus sur l'ensemble des épreuves prévues au calendrier du championnat. En cas d'ex-aequo, ceux-ci sont départagés au nombre de places de premier obtenues sur les différentes épreuves et ainsi de suite pour les places de deuxième.

**Les pilotes ne possédant pas de licence annuelle ne sont pas classés au championnat de France.**

Si le plateau est incomplet, l'organisateur de l'épreuve peut sur invitation faire participer des pilotes de notoriété ou autres, ils ne peuvent pas marquer des points dans le championnat. La communication est faite aux pilotes lors du briefing.

## ARTICLE 13 – RÉCOMPENSES

L'organisateur doit prévoir des trophées pour les trois premiers de chaque catégorie (avec un minimum de 5 pilotes) au cumul de la manifestation.

A l'issue de la dernière course de la manifestation, les trois premiers pilotes classés de chaque catégorie se rendront au podium et seront sous la responsabilité de l'organisateur. Les pilotes se rendront au podium afin de procéder à la cérémonie.

Pendant toute la durée du protocole, les pilotes devront uniquement porter leur combinaison de course fermée. A l'issue de la cérémonie de podium, les pilotes seront à la disposition de la presse pour répondre aux différentes interviews. Tout pilote ne respectant pas l'intégralité des points cités ci-dessus se verra infliger une amende de 100 €.

## ARTICLE 14 – RÉCLAMATIONS (TITRE III DU CODE SPORTIF NATIONAL)

Elles doivent obligatoirement être déposées auprès du Directeur de Course dans les délais impartis.

Se reporter à l'article 8 des Règles Générales pour les épreuves de vitesse, étant précisé que le montant du droit de réclamation est de 300€.

Le directeur de course peut faire démonter toute machine de son choix à l'arrivée. Un pilote contraint de démonter ne peut prétendre à une indemnité quelconque (sauf disposition réglementaire particulière). Tout litige consécutif à un **contrôle** après la manifestation est tranché par la CNV, après avis des commissaires techniques responsables du contrôle. En cas de contestation de la décision, l'instance compétente est le tribunal national de discipline et d'arbitrage.

Lors des épreuves, la FFM se réserve toute possibilité quant aux vérifications et démontage d'une machine, notamment la saisie provisoire de pièces (assemblées ou non) pour contrôle ultérieur. La non-disponibilité temporaire, pour le concurrent de ses pièces, ne peut donner lieu à aucune indemnité ou réclamation. Ces pièces sont remises à la disposition du concurrent le plus rapidement possible. En cas de refus de démontage, le pilote est exclu du classement de l'épreuve.

### **ARTICLE 15 – OFFICIELS**

Sur chaque épreuve, la CNV nomme un directeur de course et un directeur de course adjoint ayant satisfait à un séminaire spécifique ou équivalent, un délégué, un commissaire sportif, un coordinateur, un commissaire technique national et une équipe chronométrage désignée par la F.F.M.

L'organisateur nomme un commissaire sportif et un autre directeur de course au minimum 1<sup>er</sup> degré ayant satisfait à un séminaire spécifique (cette désignation doit avoir obtenu l'aval de la C.N.V.) et trois aides techniques.

Il appartient au délégué (président du jury) de communiquer à la C.N.V. un rapport détaillé sur le déroulement de l'épreuve.

Les prescriptions du Code Sportif National, et de ses annexes ainsi que celles du présent règlement sont applicables sur ces épreuves.

### **ARTICLE 16 – RESPONSABILITÉS**

Il est rappelé aux concurrents que leurs matériels sont placés sous leur entière responsabilité durant toute la manifestation. Ils doivent notamment en assurer la surveillance constante et ne peuvent en aucun cas invoquer la responsabilité civile du club organisateur en cas de vol ou de dégradation. Ils sont en particulier responsables de leurs accompagnateurs.

Cet article doit figurer au règlement particulier de chaque épreuve.

### **ARTICLE 17 – LAISSEZ-PASSER**

L'organisateur doit fournir un bracelet au pilote, un bracelet pour le mécanicien, un bracelet pour le panneauleur et un bracelet pour le responsable du team. La licence LAP n'est pas obligatoire pour être dans la zone de panneautage à condition d'être porteur de l'accréditation de l'organisation.

Les laissez-passer fournis par les organisateurs ne sont ni vendables ni cessibles à titre gracieux.

## **SPECIFICATIONS TECHNIQUES GENERALES**

Tout ce qui n'est pas autorisé et précisé dans le règlement technique est interdit.

### **Trottinettes admises**

Seules sont admises les trottinettes répondant aux spécifications techniques suivantes :

- Présence de deux roues
- Les moteurs sont situés dans les roues, aucune chaîne ou courroie d'entraînement des roues n'est autorisée
- Longueur maximale de bordure de pneu à bordure de pneu de 1650mm
- Hauteur minimale de la colonne et ses composants, soit la distance entre le deck et les poignées du guidon, de 500 mm minimum
- Largeur maximale du guidon à ses extrémités de 800 maximum
- Largeur maximale du véhicule hors guidon de 450mm maximum
- Hauteur maximale du deck, entre le sol et le haut du deck, de 400mm maximum
- Taille des roues, soit le diamètre maximal de la roue incluant le pneu gonflé à 2 bars, de 300mm maximum et 250mm minimum
- Les axes moteurs ne doivent pas dépasser de l'écrou.
- Aucune partie saillante ne doit dépasser la largeur de la trottinette
- Pas de rétroviseur autorisé. Les phares et feux intégrés à la trottinette (non démontables) sont acceptés sur les épreuves diurnes si ceux-ci sont éteints. Les phares et feux non intégrés (démontable) ne sont pas acceptés sur les épreuves diurnes, ils doivent être démontés.
- Les véhicules ayant des moteurs ou contrôleurs à refroidissement liquide sont interdits.
- La batterie peut être changée mais doit garder les mêmes dimensions et son emplacement est dans le deck. Il n'est pas permis de changer de batterie entre les courses, excepté les pièces endommagées (à adapter en fonction des exigences sportives et sous contrôle du délégué technique).

Éléments communs aux 2 catégories :

- Un fusible sur chaque ligne positive alimentant chaque contrôleur peut être présent.
- Le système de freinage peut être modifié.

- Les pneus peuvent être changés par des modèles différents de l'origine.
- Les amortisseurs peuvent être changés.
- L'ajout d'un amortisseur de direction est autorisé. L'extrémité sera munie d'un embout non saillant.
- Aucun accessoire qui n'a pas pour objectif d'améliorer la sécurité n'est autorisé.
- Pneu plein interdit. Il n'est pas permis de changer un composant du groupe motopropulseur dans son ensemble entre les qualifications et la course, excepté les pièces endommagées (à adapter en fonction des exigences sportives).

Toute machine ne pouvant satisfaire aux contrôles techniques d'après course dans les 30 minutes qui suivent son entrée au parc fermé, est déclassée de la course.

## **Equipements**

Les pilotes doivent présenter leur équipement complet en bon état.

- Le casque doit être de type intégral, d'une seule pièce, de moins de 5 ans et homologué (normes ECE 22 05 ou ECE 22 06). **La norme ECE 22-05 ne sera plus acceptée en 2027.**
- La combinaison en cuir d'une seule pièce
- Les gants doivent être en cuir.
- La protection dorsale de type EN 1621-2 est obligatoire.
- Chaussures ou bottes montantes protégeant la cheville et la malléole.
- Airbag **recommandé**.
- La protection pectorale de type EN 1621-3 est obligatoire.

## **SPECIFICATIONS TECHNIQUES POUR TOUTES LES CATEGORIES**

### **ARTICLE 1 – GÉNÉRALITÉS**

Les machines « E'TROTT RACING » sont autorisées à disputer les différents championnats de vitesse n'excédant pas 35000 watts.

Elles doivent être dans les normes des définitions des RTS spécifiques à la discipline vitesse.

#### **1.1 - Contrôle des machines et identification**

Le contrôle technique est obligatoire. Les concurrents ne peuvent participer aux essais officiels qu'après avoir satisfait aux vérifications techniques.

Les pilotes sont seuls responsables de leur machine pendant la durée de l'épreuve.

La trottinette doit être présentée propre, exempte de tous marquages antérieurs.

Les contrôles préliminaires sont des vérifications de sécurité. La conformité de la machine est sous l'entière responsabilité du pilote.

#### **1.2 - Identification des machines**

Lorsque les machines ont satisfait aux vérifications dites de sécurité, il est procédé au marquage du cadre de la façon suivante :

- un sticker est apposé sur la colonne de direction.
- un marquage de la batterie et/ou du contrôleur est réalisé.

### **ARTICLE 2 – RÈGLES TECHNIQUES GÉNÉRALES**

#### **2.1 – Leviers**

Tous les leviers doivent se terminer par une partie non saillante.

Les trottinettes doivent être équipées d'un protecteur de levier de frein avant et arrière, afin de protéger le levier de frein au guidon d'un actionnement accidentel en cas de collision avec une autre machine. Ces protections doivent faire l'objet de fabrication en série et être distribuées par un professionnel.

#### **2.2 – Commande moteur (s)**

Les moteurs doivent s'arrêter d'eux-mêmes lorsque la commande contrôleur moteur(s) est relâchée.

#### **2.3 – Coupe circuit**

Les trottinettes doivent être équipées d'un interrupteur ou bouton coupe **circuit fonctionnel de couleur rouge** en état de fonctionnement, pouvant être actionné par le pilote sans lâcher le guidon, se trouvant d'un côté ou l'autre du guidon ou demi-guidon à portée de main, facilement accessible, visible et fonctionnel.

**Ce dispositif a pour unique fonction d'interrompre l'alimentation des moteurs. Il ne doit en aucun cas activer les freins ou bloquer les roues, afin de permettre à la trottinette de continuer sa course par inertie en toute sécurité.**

#### **2.4 – Garde-boue**

Les garde-boues avant et arrière sont obligatoires par temps de pluie.

#### **2.5 – Guidon**

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

Largeur maximale du guidon à ses extrémités doit être de 560mm minimum et 800 maximum.

## 2.6 – Plaques numéros

Les plaques comportant les numéros doivent être fixées à l'avant et des deux côtés de la machine de manière à être clairement visibles. **Les numéros à un chiffre (de 1 à 9) doivent être écrits de la façon suivante : 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8 et 9.**

Elles doivent répondre aux clauses du règlement technique et être munies de trois plaques réglementaires portant le numéro de course. Une frontale et deux arrières de chaque côté de la colonne.

La plaque de course pour la lecture frontale sera rigide, dimensions minimums en largeur 200 mm x en hauteur 170 mm, Épaisseur minimum : 3,5 mm

Dimension des chiffres avec une police type Arial 400 gras :

- Hauteur : 60 mm - Largeur : 45 mm
- Épaisseur : 20 mm - Espacement entre deux chiffres : 1,5 mm

Les plaques de course pour la lecture par coté seront, dimensions en largeur 250 mm x Hauteur 250 mm minimum.

Dimension des chiffres avec une police type Arial 400 gras :

- Hauteur : 100 mm - Largeur : 70 mm
- Épaisseur : 20 mm - Espacement entre deux chiffres : 2,5 mm

**En cas de litige, la décision du responsable technique fait foi.**

## 2.7 – Feu rouge

Toutes les trottinettes doivent avoir un feu rouge fonctionnel monté à l'arrière de la machine. Ce feu doit être allumé dès lors que la piste est déclarée wet.

## 2.8 – Pneumatiques

Le choix des pneus (**marque et type**) est libre.

## 2.9 – Éléments de fixation (attaches diverses)

Les éléments de fixation standard peuvent être remplacés par des éléments de fixation de n'importe quel matériau. La solidité et le type doivent être égaux ou supérieurs à la solidité de l'élément de fixation standard qu'ils remplacent. Les éléments de fixation peuvent être percés pour recevoir des fils de freinage de sécurité, mais des modifications en vue d'un allègement ne sont pas autorisées.

## ARTICLE 3 – CHÂSSIS / CADRE

### 3.1 – Système de pliage

Le système de pliage de la colonne doit être maintenu par une bague boulonnée.

### 3.2 – Amortisseur de direction

Une butée de direction est recommandée afin de limiter le rayon de braquage en cas de chute.

Cette fonction peut être assurée par un amortisseur de direction.

En aucun cas l'amortisseur de direction ne peut servir de dispositif limitatif de verrouillage de direction.

L'extrémité du vérin sera protégé par un embout non saillant

## Article 4 – Système de frein

Les trottinettes électriques doivent être équipées au minimum, d'un frein mécanique à commandes indépendantes, pour chacune des deux roues. Les freins actionnés par câbles sont interdits seuls les freins commandés hydrauliquement sont autorisés.

### 4.1 – Disques de frein

Les disques de frein peuvent être remplacé par l'utilisation d'un kit à disque flottant.

### 4.2 – Étriers de frein

Les étriers de frein avant et arrière, ainsi que tous leurs points de fixation et toutes les pièces d'ancrage doivent être d'origine ou doivent être validés par le contrôleur technique.

## Article 5 - Roues

Toutes les dimensions des jantes doivent être identiques à celles mentionnées ci-après :

- roue avant : largeur jante = 1.2» à 5» x diamètre jante = 6» à 7» (et toutes les tailles entre).
- roue arrière : largeur jante = 1.2» à 5» x diamètre jante = 6» à 7» (et toutes les tailles entre).

## Article 6 – Système électrique

### 6.1 – Batterie, câblage et commandes électriques

Tous les câbles doivent être isolés et d'une section adaptée. Toutes les trottinettes doivent être équipées d'un port de charge **féminin** type LP 16, XT 90, XT 60 ou GX 16 accessible à l'extérieur de la trottinette ceci afin de permettre au délégué de mesurer la tension de la batterie qui ne devra pas être supérieur à 92,40 Volts soit un montage batterie type 22S maximum

## 6.2 – Equipement supplémentaire

Aucunes informations aux bords de piste ne doivent être transmises à ou d'une machine en marche.

Les appareils de chronométrage automatique (appareils de chronométrage sur la machine) ne sont pas considérés comme de la télémétrie.

Les appareils de chronométrage automatique ne doivent pas perturber les méthodes et équipements de chronométrage officiel.

**Des LED permettant d'identifier qu'une machine est en défaut peuvent être installées.**

Il est permis de monter un ou plusieurs systèmes (tableaux de bord, écrans, etc.)

Les tableaux de bord intégrés avec fonction de traçage électronique, de géolocalisation et d'acquisition de données sont autorisés. L'acquisition de données doit être limitée aux canaux énumérés ci-dessous :

- Tension
- **Intensité**
- Vitesse
- Autonomie
- Vitesse max
- Puissance
- Température
- Heure
- Temps au tour
- Temps total
- Nombre de tours
- Distance parcourue
- Erreurs

## CHAMPIONNAT DE FRANCE VITESSE CLASSIC

Ce règlement vient compléter les règles générales sportives et techniques pour les épreuves de vitesse.

### ARTICLE 1 - DÉFINITION

La FFM met en compétition, en 2026, avec ses clubs organisateurs, le championnat de France **Vitesse Classic**.

#### Calendrier prévisionnel

|                        |                        |                     |
|------------------------|------------------------|---------------------|
| 2 et 3 mai .....       | CROIX EN TERNOIS ..... | MC CROIX EN TERNOIS |
| 6 et 7 juin .....      | CAROLE .....           | MC MOTORS EVENTS    |
| 20 et 21 juin .....    | ALES .....             | MC POLE MECANIQUE   |
| 18 et 19 juillet ..... | NAVARRA (ESP) .....    | MC MOTORS EVENTS    |
| 29 et 30 août .....    | PAU ARNOS .....        | MC PAU ARNOS        |
| 24 et 25 octobre ..... | MAGNY-COURS .....      | MC NEVERS ET NIEVRE |

A chaque épreuve, un podium est désigné dans chacune des classes des différentes catégories sur le cumul des deux courses à condition que 5 pilotes soit classés. Les catégories 80 cc et 125 ainsi que 250cc et 350cc ont un podium cumulé.

### CHAMPIONNAT VITESSE

#### Catégorie HISTORIQUE

Toutes ces classes roulent dans la même catégorie.

**CLASSE 50cc** : compétition-client moins de 51cc

Jusqu'au 31/12/1983. Répliques et prototypes avec l'aspect d'époque autorisés.

**CLASSE 80cc** : compétition-client de 51 à 80cc

Jusqu'au 31/12/1989. Répliques et prototypes avec l'aspect d'époque autorisés.

**CLASSE 125cc** : de 81 à 125cc.

Compétition-client. Jusqu'au 31/12/1976

Motos de série. Jusqu'au 31/12/1977

Répliques et prototypes avec l'aspect d'époque autorisés.

**CLASSE 250cc** : de 126 à 250cc

Compétition-clients. Jusqu'au 31/12/1972

Motos de série. Jusqu'au 31/12/1977

Répliques et prototypes avec l'aspect d'époque autorisés.

**CLASSE 350cc** : de 251cc à 350cc.

Jusqu'au 31/12/1972. Répliques et prototypes avec l'aspect d'époque autorisés.

Compétition client acceptée.

**CLASSE 500cc** : max. 500cc.

Jusqu'au 31/12/1972 (dérogation : monocylindres Yamaha 500 XT/SR et Honda 500 XL acceptés, bi amortisseurs). Freins à tambour obligatoire.

Répliques et prototypes avec l'aspect d'époque autorisés. Compétition client acceptée.  
**CLASSE RETRO** : de 351 à 650cc.  
 Jusqu'au 31/12/1972. Monocylindres et bicylindres 4 temps (Dérogation : monocylindres Yamaha 500 XT/SR et Honda 500 XL acceptés, bi amortisseurs, cylindrées maxi : 600cc). Freins à disques autorisés.  
 Répliques et prototypes avec l'aspect d'époque autorisés.

**Une moto dont la cylindrée est entre 2 classes est de facto dans la classe supérieure.**

### Catégorie CLASSIC ET POST CLASSIC

#### CLASSE Classic 500 :

Concerne les motos de 250 à 550cc à moteur 2 ou 4 temps, commercialisées avant le 31/12/1979.  
 Concerne les motos de 351 à 600cc à moteur 2 ou 4 temps monocylindre, commercialisées avant le 31/12/1983. Mono amortisseur accepté.  
 Répliques et prototypes avec l'aspect d'époque autorisés. Compétition client non-acceptée.

#### CLASSE Classic 900 :

Concerne les motos > 551 à 900cc à moteur 2 ou 4 temps, commercialisées avant le 31/12/1979. Répliques et prototypes avec l'aspect d'époque autorisés. Compétition client non-acceptée.

#### CLASSE Post-Classic 350 :

« 350 » de 250 à 400cc (maxi 31/12/1983).

Les Yamaha RDLC sont acceptées jusqu'au modèle 1WT. Répliques et prototypes avec l'aspect d'époque autorisés. Compétition client acceptée.

#### CLASSE Post-Classic OPEN :

« OPEN » > 400 à Unlimited (maxi 31/12/1983).

Les Ducati 750 Paso, Sport et 900 SS sont acceptées jusqu'au modèle 1989 en roues de 18 pouces. Carter moteur de type Pantah uniquement (Carter de type Monster accepté) ; elles pourront garder leurs cadres d'origine et leurs culasses inversées.

Répliques et prototypes avec l'aspect d'époque autorisés. Compétition client acceptée.

### CHAMPIONNAT SUPERSPORT

#### CLASSE Supersport 400 (du 01/01/1984 au 31/12/1997)

2 temps : max. 250cc max. bicylindres (compétitions clients interdites)

Exemple : Yamaha TZR 250, Suzuki RGV 250, 250 Aprilia RS, 250 Honda NSR, 250 Kawasaki KR1, 250 Suzuki RG Gamma, etc.

4 temps : max. 400cc max 4-cylindres

Exemple : Honda 400 VFR, Honda 400 RVF, Kawasaki 400 ZXR, Honda 400 CBR, Suzuki 400 GSF, Yamaha 400 FZR, etc.

#### CLASSE Supersport 500 (jusqu'au 31/12/1988) : 251 à 500cc, 2 à 4 cylindres.

Exemple : Suzuki 500 Gama, Yamaha 500 RLDC.

Modifications autorisées : remplacement boîte de vitesse, renforts cadre, remplacement bras oscillant, roues de 17 pouces, fourche inversée.

#### CLASSE Supersport 600 (du 01/01/1984 au 31/12/1997)

Moto 4 temps de 600 cc de 2 à 4 cylindres.

Moto 4 temps de 600 cc à 750 cc, 3 cylindres maxi, 2 ou 5 soupapes.

Moto 4 temps de 900 cc bicylindre à 2 soupapes.

### CHAMPIONNAT SUPERBIKE (du 01/01/1984 au 31/12/1997)

#### Classe 750 :

Moto 4 temps >600cc à 750 c pour les 3 ou 4 cylindres,

Moto 4 temps > 750 jusqu'à 900cc maxi 2 ou 3 cylindres plus de 2 soupapes.

#### Classe 1100 :

Moto 4 temps >750cc à Unlimited pour les 2 à 4 cylindres.

A titre exceptionnel, la CNV se réserve le droit d'accepter ou non l'homologation d'une machine présentant un intérêt ou un cas particulier. L'homologation est limitée dans le temps. Quand une moto est d'un modèle fabriqué pendant ces périodes et qu'elle a continué à être fabriquée sans modifications notables, elle peut être admise (sur dossier). Elle doit utiliser les éléments du modèle de la classe utilisée.

Les machines admises doivent rester dans la limite de la cylindrée de leurs catégories respectives. Sont acceptées toutes les cotes réparations prévues par le constructeur. Si la cote utilisée fait dépasser la cylindrée maximum de la catégorie, la moto passera dans la catégorie supérieure. S'il n'y a pas de catégorie supérieure, le pilote pourra rouler mais sans marquer de points au championnat.

Dans le cas de nouvelles fabrications de pistons, ils doivent être dans les mêmes cotes que celles prévues par le constructeur (cylindrée d'origine ou cotes réparations).

Seuls les accessoires d'époque ou répliques sont acceptés (si encore disponibles).

C'est la 1<sup>ère</sup> année de construction du modèle qui est prise en compte pour l'homologation de la moto. L'année de présentation du premier modèle à un salon de la moto n'est pas prise en compte.

La dernière vérification et l'homologation finale de la (ou des) motos se fait sur place lors du contrôle technique.

Ces championnats peuvent être répartis en 2 ou 3 groupes, suivant les circonstances (exemple : trop d'engagés pour une seule grille sur les petits circuits).

Des championnats ou des classes peuvent être regroupés suivant les circonstances (pas assez d'engagés sur une seule grille) :

- **Toutes les classes de la catégorie Historique**
- **Classic et Post-Classic**
- **Supersport 400, 500 et 600**
- **Superbike 750 et 1100**

Par conséquent, les grilles de numéros Historique Classic et Post Classic sont communes. Idem pour les grilles Supersport et Superbike.

Un briefing est obligatoire pour tous les pilotes à chaque course. L'absence est passible d'une amende de 75€.

## ARTICLE 2 – CONCURRENTS

Les coureurs de toutes nationalités peuvent courir sous réserve d'être détenteurs d'une licence NCO, LUE, INTER ou LJA, délivrée par la F.F.M. valable pour l'année en cours.

Les pilotes désirant rouler avec une licence LJA sont classés dans la course où ils roulent mais ne marquent pas de points au championnat.

Les demandes de licence « une manifestation » doivent être accompagnées d'un certificat médical de non-contre-indication à la pratique du sport motocycliste (disponible sur le site FFM) de moins d'un an, rédigé en français. Cette licence doit être prise sur le site de la FFM au minimum 72h avant la course.

Les épreuves inscrites au calendrier de la FIM Europe peuvent accueillir des pilotes étrangers titulaires d'une licence d'une fédération affiliée à la FIM Europe. Ces pilotes ne peuvent cependant pas marquer de points de championnat.

## ARTICLE 3 – ENGAGEMENTS

Les pilotes font obligatoirement leur demande d'engagement à compter du **26 janvier 2026** sur internet : <https://ffm.engage-sports.com>.

L'engagement est validé par la CNV seulement après réception du règlement CB.

Les droits d'engagement à l'année sont avec le transpondeur inclus pour chaque épreuve de **290€**.

Les droits d'engagement course par course sont avec le transpondeur inclus pour chaque épreuve de **305€**.

**Les droits d'engagements de chaque catégorie peuvent être majorés pour l'épreuve de Magny-Cours afin d'y inclure une ou plusieurs séances d'essais.**

Ce droit d'engagement peut être revu à la hausse dans des cas particuliers (exemple : dans le cas d'une course spécifique avec un temps de course plus important ou des séances de roulage incluses dans le prix de départ).

Les pilotes peuvent adresser leurs demandes de renseignements et d'homologations à l'adresse mail du délégué, voir en bas de la dernière page de ce règlement.

Les engagements sont clos 30 jours avant l'épreuve et encaissés à cette date. Tout pilote ne s'engageant pas dans les délais peut le faire auprès du secrétariat du Championnat selon les disponibilités. Passé ce délai et pour autant qu'il reste de la place, les engagements sont majorés de **30€**.

### En cas de paiement revenu impayé :

Un courriel est adressé au pilote qui dispose alors d'un délai de 7 jours à réception de celui-ci pour régulariser sa situation. Cette régularisation peut intervenir uniquement par paiement CB, avec majoration du droit d'engagement du montant des frais bancaires liés à cet impayé.

En l'absence de régularisation pendant ce délai, le pilote est redevable à la FFM du droit d'engagement majoré des frais bancaires générés par l'impayé. Il est par ailleurs automatiquement désengagé de l'épreuve.

### Pilote souhaitant déclarer forfait :

Le pilote qui ne peut pas se rendre à une épreuve doit prévenir obligatoirement la FFM et le délégué du championnat. Cette déclaration doit obligatoirement être faite par courriel pour être prise en compte.

- 1) Sur tout forfait un droit administratif de 10€ est retenu s'il survient avant la clôture des engagements (30 jours avant la manifestation).
- 2) Sur tout forfait un droit administratif de 100€ est retenu s'il survient après la date de clôture des engagements (à partir du 30<sup>ème</sup> jour avant la manifestation et jusqu'au lundi précédent la manifestation).
- 3) **À partir du lundi matin 8h précédent la manifestation, les droits d'engagement ne sont plus remboursés, ni reportés** quel qu'en soit la raison.

Une ristourne est appliquée uniquement sur un deuxième engagement **Historique**, Classic/Post-Classic, Supersport, Superbike ou Endurance lors d'un même week-end. Le tarif appliqué au second engagement est



alors de **230€** (ex : pilote voulant courir dans une autre catégorie vitesse ou endurance dans le même week-end avec des motos différentes ou non). Il ne peut y avoir qu'une seule ristourne par week-end et par pilote, uniquement effectuée sur l'engagement le moins élevé.

Sont prioritaires jusqu'à la clôture des engagements (**30** jours avant la course) les pilotes inscrits sur la totalité du championnat s'ils maintiennent leur engagement sur toutes les épreuves.

Un engagement non accompagné des droits en vigueur et/ou d'une moto non homologuée, n'est pas pris en compte.

#### ARTICLE 4 – COURSES

Les courses se courent sur des distances de 25km minimum avec au minimum un tour de formation et un tour de chauffe.

Les manifestations comprennent a minima une ou deux séances d'essais chronos et deux ou trois courses par épreuve, qui comptent chacune pour l'attribution des points aux championnats.

Le départ s'effectue moteur en marche pour toutes les catégories. **Le pilote doit se présenter en pré-grille 10 minutes avant l'horaire de départ.**

Les essais chronométrés sont obligatoires pour prendre le départ des courses (minimum 3 tours dont 1 chronométré). Le jury de l'épreuve peut, sur demande faire rouler un pilote non qualifié après les essais chronos. Ce pilote doit avoir fait au moins une séance d'essais libres. Dans tous les cas, le pilote doit être placé en fond de grille.

Le nombre de pilotes qualifiés est celui figurant sur le document d'homologation du circuit, quel que soit le temps d'essai des pilotes (par mesure dérogatoire, la règle des 115% du temps des 3 premiers ne s'applique pas). Pour plus de précisions se reporter au code sportif F.F.M. qui fait foi en cas de litige.

Les résultats des essais chronos servent pour la grille des 2 ou 3 courses. En cas d'absence de nombreux pilotes, le jury de l'épreuve peut établir une nouvelle grille, toujours basée sur les résultats des essais chronos. À la fin de la **dernière** course, toutes les motos peuvent être mises en parc fermé (30 minutes au minimum) pour un contrôle de conformité et ne peuvent en être retirées sans l'autorisation du contrôleur technique sous peine de disqualification. Après la signature de la feuille de classement par la direction de course, c'est le contrôleur technique qui autorise ou non la libération des machines au cas où il y aurait une réclamation ou un constat de fait par les commissaires techniques.

#### ARTICLE 5 – CLASSEMENT

Pour être classé, il est obligatoire d'avoir effectué 75 % de la course et d'avoir passé la ligne d'arrivée au maximum 5 minutes après le vainqueur.

Les 15 premiers classés marquent des points dans chaque course selon le barème suivant :

| Points   |    | Points    |    | Points    |   |
|----------|----|-----------|----|-----------|---|
| <b>1</b> | 25 | <b>6</b>  | 10 | <b>11</b> | 5 |
| <b>2</b> | 20 | <b>7</b>  | 9  | <b>12</b> | 4 |
| <b>3</b> | 16 | <b>8</b>  | 8  | <b>13</b> | 3 |
| <b>4</b> | 13 | <b>9</b>  | 7  | <b>14</b> | 2 |
| <b>5</b> | 11 | <b>10</b> | 6  | <b>15</b> | 1 |

Le classement se fait par le cumul des points pour chaque pilote et pour chaque catégorie.

Les ex-æquo sont départagés en considération du nombre de places de 1er, 2ème, etc... S'il est impossible de les départager ils ont le même classement.

#### ARTICLE 6 – VÉRIFICATIONS ADMINISTRATIVES ET TECHNIQUES

Les contrôles se tiennent le vendredi de 9h à 12h et 14h à 18h30.

Chaque pilote doit obligatoirement se présenter aux opérations de vérifications administratives avec sa licence. Chaque concurrent doit également soumettre sa ou ses machines aux opérations de vérifications techniques, ainsi que le « mulet » éventuel qui doit être de la même catégorie et classe que la machine principale.

La moto de réserve peut être utilisée pour la 1<sup>ère</sup>, 2<sup>ème</sup> ou 3<sup>ème</sup> course dans le cas d'une casse de la machine principale pendant les essais chronos, la 1<sup>ère</sup> course, la 2<sup>ème</sup> course. Il ne peut plus être utilisé pour remplacer la machine principale une fois que la course a commencé et que le premier a effectué un tour. La plaque avant de la moto de réserve doit comporter la lettre T en majuscule.

La moto de réserve éventuelle n'est pas forcément la propriété du pilote concerné mais doit être de la même catégorie. La moto de réserve peut ne pas avoir été utilisée pendant les essais chronos mais doit avoir passé le contrôle technique.

La moto doit être obligatoirement présentée avec le bas du carénage enlevé pour la vérification du montage du bac de récupération d'huile et des arrêts des bouchons de vidange des carters moteur et boîte. En cas de

chute ou de casse moteur (essais libres, essais chronométrés ou courses) la moto et l'équipement vestimentaire complet doivent de nouveau être contrôlés.

Les machines sont obligatoirement stickées par le contrôleur technique. Une touche de peinture ou une pastille autocollante sera apposée sur le côté droit de la colonne de direction. D'autres contrôles sont susceptibles d'être effectués à tout moment par le responsable fédéral.

#### PLAQUES DE NUMEROS : couleurs et numéros

|                                     |                                      |
|-------------------------------------|--------------------------------------|
| - Plaques blanches, numéros noirs : | Motos de 50 à 80 cc.                 |
| - Plaques noirs, numéros blancs :   | Motos de 125cc.                      |
| - Plaques vertes, numéros blancs :  | Motos 250 cc.                        |
| - Plaques bleues, numéros blancs :  | Motos 350 cc.                        |
| - Plaques jaunes, numéros noirs :   | Motos de plus de 350 cc à 600 cc.    |
| - Plaques blanches, numéros noirs : | Motos de plus de 500 cc à unlimited. |
| - Plaque bleue, numéros blancs      | Supersport 400                       |
| - Plaque jaune, numéros noirs       | Supersport 500 & 600                 |
| - Plaque blanche, numéros noirs     | Superbike 750                        |
| - Plaque noir, numéros blancs       | Superbike 1100                       |

Le départ peut être refusé si les plaques ou numéros ne sont pas aux normes FFM (au niveau des dimensions et polices).

Avant le premier contrôle technique, le concurrent (ou le propriétaire de la moto) marque l'alésage et la course sur le carter moteur. Il est rappelé que toutes les motos doivent être configurées avec des accessoires d'allure « d'époque » ayant été montés sur la moto durant cette période. Ex : carburateur, kits moteurs, amortisseurs, échappement, selle, carénage... Une dérogation peut être accordée si l'accessoire n'existe plus ou ne garantit pas une bonne sécurité.

#### ARTICLE 7 – HOMOLOGATION DES MACHINES

Les motos doivent obligatoirement être homologuées tous les ans (y compris avec les photos). Sans les photos obligatoires, un engagement ne peut être pris en considération.

Toutes les homologations et demandes de renseignements doivent être envoyées lors de l'inscription.

#### ARTICLE 8 – TABLEAU DES MODIFICATIONS

| MODIFICATION                                                                    | HISTORIQUE                                      | CLASSIC  | POST CLASSIC | SUPERSPORT | SUPERBIKE |
|---------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------|----------|--------------|------------|-----------|
| Pièce en kevlar                                                                 | Interdit                                        | Interdit | Interdit     | Autorisé   | Autorisé  |
| Titane pour la fabrication des broches de roue et du bras oscillant             | Interdit                                        | Interdit | Interdit     | Interdit   | Interdit  |
| Fourches inversées                                                              | Interdit                                        | Interdit | Interdit     | Autorisé   | Autorisé  |
| Les motos de style trail, enduro, cross ou monobike                             | Interdit                                        | Interdit | Interdit     | Interdit   | Interdit  |
| Les roues en magnésium peuvent être utilisées sous la responsabilité du pilote. | Autorisé                                        | Autorisé | Autorisé     | Autorisé   | Autorisé  |
| Les roues en carbone                                                            | Interdit                                        | Interdit | Interdit     | Interdit   | Interdit  |
| Le shifter (apparent ou non)                                                    | Interdit                                        | Interdit | Interdit     | Interdit   | Interdit  |
| Les freins avec étriers radiaux                                                 | Interdit                                        | Interdit | Interdit     | Interdit   | Interdit  |
| Les disques type « pétales »                                                    | Interdit                                        | Interdit | Interdit     | Interdit   | Interdit  |
| Les roues à branches                                                            | Interdit (sauf 50, 80, 125, 250cc si d'origine) | Autorisé | Autorisé     | Autorisé   | Autorisé  |
| Les freins à disques                                                            | Autorisé (sauf Historique 500cc)                | Autorisé | Autorisé     | Autorisé   | Autorisé  |

|                                                                                                           |                                                               |                                              |                                          |                                                    |                                                     |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------|----------------------------------------------|------------------------------------------|----------------------------------------------------|-----------------------------------------------------|
| Les mono amortisseurs                                                                                     | Interdit<br>(sauf 50, 80,<br>125, 250cc si<br>d'origine)      | Interdit<br>(sauf si<br>d'origine)           | Autorisé à<br>bonnebonne<br>si d'origine | Autorisé                                           | Autorisé                                            |
| Les clapets à l'admission                                                                                 | Interdit<br>(sauf si d'ori-<br>gine)                          | Autorisé                                     | Autorisé                                 | Autorisé                                           | Autorisé                                            |
| Pneus pluie                                                                                               | Interdit                                                      | Interdit                                     | Interdit                                 | Autorisé                                           | Autorisé                                            |
| Pneus slicks                                                                                              | Interdit                                                      | Interdit                                     | Interdit                                 | Autorisé                                           | Autorisé                                            |
| Maitre-cylindre radial                                                                                    | Interdit                                                      | Interdit                                     | <b>Autorisé</b>                          | Autorisé                                           | Autorisé                                            |
| Cadres Seeley, Petty,<br>Rickman, TAB (autres sur<br>dossier)                                             | Autorisé                                                      | -                                            | -                                        | -                                                  | -                                                   |
| Roues                                                                                                     | 18 pouces ou<br>plus                                          | 18 pouces<br>ou plus                         | 18 pouces<br>ou plus                     | -                                                  | -                                                   |
| Cadres Harris, Armstrong,<br>Spondon, EMC, Germain,<br>Martin, Corki, Seeley, P&M<br>(autres sur dossier) | -                                                             | Autorisé                                     | -                                        | -                                                  | -                                                   |
| Valves ou disques rotatifs                                                                                | Autorisé                                                      | Autorisé                                     | Autorisé                                 | Autorisé                                           | Autorisé                                            |
| <b>Etriers de freins</b>                                                                                  | <b>Autorisé 2<br/>pistons au<br/>maximum<br/>(sauf 500cc)</b> | <b>Autorisé 2<br/>pistons au<br/>maximum</b> | Autorisé<br>4 pistons<br>au maxi-<br>mum | Autorisé<br>6 pistons au maxi-<br>mum si d'origine | Autorisé<br>6 pistons au<br>maximum si<br>d'origine |
| Couvertures chauffantes                                                                                   | Seulement au<br>paddock                                       | Seulement<br>au paddock                      | Seule-<br>ment au<br>paddock             | Autorisées                                         | Autorisées                                          |

## ARTICLE 9 – PRÉPARATION DES MACHINES

### 9.1 – Moteur (Historique, Classic, Post-Classic)

Pas de moteur suralimenté (turbo).

Injection autorisée si d'origine.

Pièces externes respectant l'aspect de l'époque de la moto considérée.

#### Boîte de vitesse à 6 rapports maxi.

Carter de chaîne primaire : sur les machines avec boîte de vitesses séparées, un carter devra recouvrir la chaîne primaire (ou courroie) en totalité.

Carter de distribution : un carter devra recouvrir au maximum (surtout au niveau des poulies) les courroies de distribution (Ex : Ducati Pantah). Ces carters peuvent être allégés pour le refroidissement.

Dans tous les cas, tous les carters moteurs principaux doivent être de la période de la catégorie et classe considérées (sauf pour les répliques).

Silencieux : La sortie doit être protégée (bord arrondi).

Boîte à air (sans les manches à air pour ne pas avoir de surpression dans la boîte) autorisée sur les 2 temps. Carburateurs libres.

### 9.2 – Moteur (Supersport, Superbike)

Pas de moteur suralimenté (turbo).

Pièces internes libres dans la limite de la cylindrée de son moteur d'origine.

La commande de l'embrayage peut être modifiée par un type de kit de course.

Pièces externes respectant l'aspect de l'époque.

Le démarreur peut être supprimé.

Dans tous les cas, les carters moteurs principaux et extérieurs doivent être d'origine de la moto considérée.

Le pilote s'engage à respecter le niveau sonore indiqué à l'article 19 des règles générales pour les contrôles technique (méthode dynamique). En cas de non-conformité il peut être sanctionné.

### 9.3 – Partie cycle (Historique, Classic, Post-Classic)

Les renforts de cadre sont autorisés ainsi que des modifications par rapport à l'origine au niveau de la suspension arrière.

Les cadres spéciaux de course correspondant à la définition de la catégorie sont autorisés.

Les roues à rayons, diamètre 18 pouces ou 19 pouces à l'avant et arrière, sont autorisées.

Montage de jantes aluminium type AKRONT autorisé.

Largeur des jantes maxi : dimensions d'époque.

Les bouchons métalliques de valves en forme de fourche sont interdits.

Les roues à bâtons sont autorisées si allure d'époque pour la catégorie CLASSIC/POST-CLASSIC et Historique 50, 80, 125, 250cc.

Les amortisseurs doivent avoir l'aspect d'époque.

Sur toutes les machines, les accessoires suivants devront obligatoirement être démontés :

- Béquilles centrales et latérales,
- Phares et clignotants,
- Feux arrière et supports,
- Rétroviseurs.

Un kick est autorisé pour toutes les catégories si un système d'attache supplémentaire et efficace est prévu (voir l'efficacité lors du contrôle technique).

**Pneus :** Toutes marques et types actuels vendus dans le commerce dont les références correspondent à la vitesse maximale de la machine.

Largeur des pneus maxi :

- **Historique** : 110 mm maxi,
- Classic et Post-Classic 350 : 135 mm maxi,
- Post-Classic Open : 150 mm maxi.

**Garde-boue** : avant et arrière obligatoire. Celui avant peut être absent seulement dans le cas de la présence d'un carénage intégral.

**Pour la catégorie « Classic/Post-Classic » :**

Tous les carters moteurs contenant de l'huile et pouvant être en contact avec la piste suite à une chute, doivent être protégés par un second carter en matériau métallique, acier inoxydable, acier ou titane, carbone, polyester. Tous ces dispositifs doivent être conçus afin de résister aux chocs, frottements abrasifs et dégâts dus à une chute.

Des couvercles approuvés par la FFM sont autorisés sans restriction pour le matériau.

Tous ces couvercles doivent être fixés correctement et de façon sûre par les vis de fixation qui équipent également les couvercles originaux du moteur et sur les carters.

Le Commissaire Technique a le droit d'interdire tout couvercle, s'il est évident que celui-ci n'est pas efficace.

Les motos commercialisées à l'époque avec freinage à tambour peuvent recevoir un freinage à simple disque ou double disque à l'avant.

Pour l'arrière, le montage d'un disque est autorisé.

Tous les disques doivent être de forme circulaire sur la circonférence extérieure.

La séparation des conduites de frein avant doit se faire au-dessus du té de fourche inférieur.

Les vis de fixation des étriers avant doivent être freinées par un fil métallique de sécurité.

Le freinage des vis raccords de freins de type Banjo n'est pas obligatoire (même interdit si pas prévu dans la vis d'origine).

Les motos doivent être équipées de freins à commandes indépendantes pour chacune des deux roues.

Le freinage avec des goupilles peut être interdit s'il n'est pas sécurisé.

Diamètre des disques de frein : **Historique** et Classic/Post-Classic : maximum 320 mm.

**Carénage Historique, Classic/Post-Classic** : Le carénage est obligatoire pour les machines de course et facultatif pour les sports. Les têtes de fourche sont autorisées. Présence obligatoire de ce carénage, sauf sur les modèles qui n'en comportaient pas à l'époque.

**Guidons** : guidons bracelets obligatoires ou plats au maximum.

**Plaques de numéros** : 285 mm x 235 mm. Inclinaison maxi 30°, de part et d'autre de la machine, ainsi que sur le milieu de la face avant. Le tout bien visible pour les chronométrateurs et les commissaires de piste. Il doit y avoir une plaque de numéro de chaque côté de la machine.

**Numéros** : 140 mm de haut, épaisseur du trait 25 mm, largeur 80 mm, espace entre numéros 15 mm.

**Transpondeur** : Doit être monté sur la moto et sur le support prévu à cet effet, à l'avant de la machine suivant une ligne verticale passant par la colonne de direction. Sa position doit être verticale avec le numéro vers le haut.

**Garde chaîne** : En forme d'aileron de requin doit être installé solidement sur le bras oscillant pour protéger l'entrée de chaîne secondaire. Cette protection devra être en matériau type téflon, nylon, métallique, épaisseur 5 mm mini ; les attaches en rilsan ne sont pas acceptées. Il doit empêcher d'engager n'importe quelle partie du corps.

#### 9.4 – Partie cycle spécifique à la catégorie Supersport, Superbike

L'amortisseur arrière peut être modifié ou remplacé.

**Carénages et selles** : doivent être de la forme et du style de la moto de l'époque (il sera indiqué au pilote s'il n'est pas conforme à l'homologation. Il sera refusé au contrôle technique dès la première course).

**Fourches** : type d'époque ; les cartouches internes de la fourche peuvent être modifiées ou changées.  
**En Supersport 500, le remplacement de la fourche est autorisé (fourche inversée ou conventionnelle).**

**Pneus** : Toutes marques et types actuels vendus dans le commerce dont les références correspondent à la vitesse maximale de la machine. Obligation d'utiliser un seul train de pneus neufs par manifestation pour les deux ou 3 courses sur le sec. Des stickers sont remis aux pilotes lors du contrôle technique pour être apposés sur les pneumatiques et vérifiés lors du passage en pré-grille (à mettre du côté droit du pneu). Les essais chronométrés peuvent être réalisés avec des pneus non stickés mais ayant déjà roulé. Si le pilote utilise des pneus neufs aux essais, ils doivent être stickés. Le changement de pneu en raison d'une crevaisson ou autre anomalie ne peut être autorisé qu'avec l'accord du délégué ou du commissaire technique. Tout pilote n'ayant pas posé de stickers sur ses pneus avant et arrière en pré-grille des courses déclarées « dry » doit se voir refuser l'accès à la grille de départ. Les stickers non utilisés doivent être remis au délégué en fin de manifestation.

Le changement des pneus peut se faire seulement selon les possibilités ci-dessous :

- Soit en changeant avec un mulet (passé au contrôle technique et homologué).
- Soit en changeant les roues.

Le départ de la course ne peut pas être retardé. Les concurrents qui n'ont pas changé à temps leurs roues seront bloqués dans cette zone. Ils peuvent aussi être bloqués au feu rouge au bout de la voie des stands et doivent attendre l'ouverture de la piste commandée par le commissaire de piste.

La largeur maximum des pneus et des jantes est libre.

**Etrier de frein** : allure d'époque (4 pistons maxi, 6 pistons si d'origine).

**Carénage** : obligatoire dans tous les cas (tête de fourche autorisé).

**Réservoir de carburant** : Le bouchon de remplissage ne doit pas dépasser du bord supérieur du réservoir (risque d'arrachement). Les réservoirs de carburant peuvent être complètement remplis (seulement conseillé) de mousse ignifugée (structure à cellules ouvertes, exemple Explosafe).

**Numéros** : Plaques ou indications des numéros de chaque côté de la moto.

### **Catégories Supersport et Superbike :**

Tous les carter moteurs contenant de l'huile et pouvant être en contact avec la piste suite à une chute, doivent être protégés par un second carter en matériau métallique, acier inoxydable, acier ou titane, carbone, polyester. Tous ces dispositifs doivent être conçus afin de résister aux chocs, frottements abrasifs et dégâts dus à une chute. Des couvercles approuvés par la FFM sont autorisés sans restriction pour le matériau. Tous ces couvercles doivent être fixés correctement et de façon sûre par les vis de fixation qui équipent également les couvercles originaux du moteur et sur les carter. Le commissaire technique a le droit d'interdire tout couvercle, s'il est évident que celui-ci n'est pas efficace,

Les commissaires techniques peuvent, à tout moment de la manifestation, effectuer des contrôles sur les motocycles (en particulier la mesure de l'alésage et de la course du piston).

Protection des leviers, toutes les motos doivent être équipées d'une protection du levier de frein avant, afin de protéger le levier de frein au guidon d'un actionnement accidentel en cas de collision avec une autre machine. Ces protections doivent faire l'objet de fabrication en série et être distribuées par un professionnel.

Dans le cas d'un montage d'un frein arrière actionné au guidon, le levier de ce frein arrière doit avoir la même protection que le frein avant.

Le feu rouge pour les temps de pluie doit être allumé dès lors que la piste est déclarée Wet.

La direction de l'éclairage arrière doit être parallèle à l'axe de la machine (dans le sens de la marche) et être clairement visible de l'arrière d'au moins 15° à gauche et à droite de l'axe de la machine.

Le feu arrière doit être monté le plus proche possible de l'extrémité arrière de la machine (dosseret de selle). En cas de litige sur la position de montage et/ou de visibilité, la décision du responsable Technique est prépondérante.

Puissance / luminosité équivalente à 6 LED d'une puissance individuelle de 0,8 - 1,8 W

L'alimentation doit être continue, ce feu arrière de sécurité ne doit pas être clignotant sur la piste.

Le clignotement est autorisé dans la voie des stands lorsque le limiteur de vitesse est actif.

L'alimentation du feu arrière de sécurité doit être séparée de celui de la moto.

Le feu arrière doit être alimenté en direct par la batterie. L'interrupteur de commande doit être situé au niveau du guidon.

Le responsable technique peut refuser tout système d'éclairage non satisfaisant à la sécurité.

Tous les cas non conformes seront soumis au jury de l'épreuve.

### **ARTICLE 10 – SÉCURITÉ**

Toute machine engagée doit être conforme en tous points aux impératifs de sécurité décrits ci-dessous, à la réglementation générale pour courses de motos de vitesse anciennes ainsi qu'aux règles générales pour les épreuves de vitesse.

Lorsqu'une machine est munie de reniflards d'huile, la sortie de ceux-ci doit se faire dans un récupérateur

qui doit être facilement accessible et qui doit être vide avant tous départs. La capacité d'un récupérateur doit être :

- De 250 cm<sup>3</sup> pour les reniflards de la boîte de vitesse.
- De 250 cm<sup>3</sup> pour les moteurs 4 tps démunis d'un système de recyclage permanent.

Les mises à l'air des radiateurs et des carburateurs doivent aboutir dans des flacons (250 cm<sup>3</sup>) en matériau approprié. Les réservoirs d'essence comportant des tubes reniflards doivent aboutir dans un récupérateur d'une capacité minimale de 250 cm<sup>3</sup>.

Les bouchons de niveau et de remplissage doivent être étanches, bien vissés et freinés par un fil métallique.

Toute modification concernant le circuit de lubrification (exemple : montage d'un radiateur) est soumise à l'approbation du Commissaire Technique. Les durites allant ou partant du radiateur d'huile doivent être connectées par vissage.

La durite transparente est interdite pour les circuits d'huile sous pression. Seules sont acceptées les durites qualité « Hydrocarbure » (reconnaissable à leur couleur noire).

Pédales de frein et sélecteurs de vitesses ne doivent pas avoir d'arêtes vives et leurs extrémités bouchées si tubulaires.

**Repose-pieds** : La longueur minimum des repose-pieds doit être de 65 mm et présenter des extrémités arrondies (diamètre minimum 16 mm). Les repose-pieds peuvent être du type rabattable, mais dans ce cas devront être équipés d'un dispositif pour que le retour à la position normale soit automatique. Ils sont munis d'une protection à leurs extrémités en une demi-sphère pleine d'un rayon de 8 mm au moins.

Une dérogation peut être accordée dans le cas d'une moto possédant un démarrage par KICK et dont le fonctionnement est incompatible avec un repose-pied rabattable automatiquement. Les repose-pieds non repliables en acier ou alu doivent comporter un embout fabriqué dans un matériau tel que téflon, plastique dur ou équivalent (diamètre minimum de 16 mm), ainsi que le sélecteur et la pédale de frein.

Le kick doit avoir une sécurité supplémentaire pour éviter une ouverture vers l'extérieur en cas de chute (attache type gros élastique).

Colonne de direction, bras oscillant, roulements de roues, ancrages de freins sont sans jeux anormaux.

Câbles de freins en parfait état, correctement dimensionnés. Si des serre-câbles sont utilisés, ils doivent être doublés.

Les roues doivent être correctement rayonnées : pas de rayons manquants, cassés ou rouillés. Pas de jeu anormal.

L'extrémité de l'échappement doit comporter une lèvre, sa sortie doit être horizontale ou inclinée à 10° au maximum sur une longueur d'au moins 30 mm.

Un système d'arrêt immédiat du moteur est obligatoire. Un coupe-circuit ou bouton de masse de couleur rouge fixé au guidon doit être accessible sans lâcher celui-ci. Quel que soit le système adopté, son fonctionnement sera systématiquement vérifié lors du contrôle technique. Le système d'arrêt doit être de type « ON/OFF » même dans le cas d'un bouton de masse.

Un bordage de la bulle de carénage est conseillé.

Les diabolos servant au levage de la moto à l'aide d'une béquille de stand peuvent être en téflon ou aluminium. D'une manière générale, ce qui n'est pas mentionné : Selle, réservoir, échappement, etc..., doit être solidement fixé (la selle en particulier doit être fixée par des vis au cadre).

Pour les 4 temps un sabot récupérateur d'huile sous le moteur est obligatoire. Le carénage inférieur ou le sabot doivent être construits pour contenir, en cas d'incident moteur, au moins la moitié de la totalité de l'huile et du liquide de refroidissement du moteur. Aucune ouverture située à moins de 50 mm du bas de carénage n'est autorisée. Tous les trous sous le carénage doivent être bouchés. Aucun bouchon démontable n'est autorisé. Dans tous les cas, le récupérateur doit être au moins de la dimension du carter moteur en longueur et en largeur. L'utilisation d'un tapis environnemental pour chaque moto est obligatoire. Une sanction peut être donnée par le jury de l'épreuve en cours.

## ARTICLE 11 – EQUIPEMENTS

Voir « Éléments de sécurité obligatoires » des « Règles générales pour les épreuves de vitesse ».

L'équipement vestimentaire à présenter obligatoirement à tous les contrôles et à chaque manifestation :

- Combinaison cuir homologuée moto d'une seule pièce avec doublure coton, nomex ou en soie (doublure synthétique déconseillée sauf port de sous-vêtement en coton, à manches longues et jambes longues),
- Casque intégral obligatoire, normes FIM, ECE 22/05 (**cette norme ne sera plus acceptée en 2027**) ou 22/06,
- Plaque dorsale de protection homologuée EN 1621-2,
- Gants moto en cuir en bon état sans déchirures et à manchettes,
- Bottes moto en bon état et en cuir renforcé.
- Equipement Airbag (combinaison, gilet intérieur ou extérieur) obligatoire.
- Pectorale norme EN 1621-3 obligatoire.

L'équipement complet doit être représenté après une chute pour un contrôle général de celui-ci.

## ARTICLE 12 – TRANSPONDEUR

Le chronométrage se fait par transpondeur. L'utilisation du support d'origine prévu pour le transpondeur est obligatoire (le départ peut être refusé dans le cas contraire).

## ARTICLE 13 – RÉCLAMATION

Toute réclamation peut être faite par écrit et remise à la direction de course. Cette réclamation doit obligatoirement être accompagnée d'un chèque de caution de 300€, plus 150€ si cela entraîne un démontage moteur deux temps et 300€ si c'est un quatre temps. (Article des règles générales FFM). La caution supplémentaire versée du fait du démontage sera remboursée si la machine démontée s'avère non conforme, ou versée au pilote contraint au démontage, si la conformité est reconnue. Délai maximum des réclamations : une demi-heure après la publication de la feuille des résultats.

## ARTICLE 14 – APPLICATION DU RÈGLEMENT

En s'engageant, les pilotes déclarent connaître parfaitement le règlement particulier, et prennent l'engagement de s'y conformer, ainsi qu'aux les décisions des officiels. Les décisions concernant l'application du règlement sont sans appel.

Tous les cas non prévus au présent règlement sont tranchés par le Jury de l'épreuve, conformément aux dispositions des règles générales CNV et RTS, du règlement particulier, du Code Sportif National de la F.F.M. et de ses annexes, pouvant aller jusqu'à la disqualification. Attention : le départ peut être refusé si la (ou les) motos ne sont pas conformes au règlement en vigueur.

## ARTICLE 15 – VÉRIFICATIONS TECHNIQUES – DÉMONTAGE

Toute machine, sur demande du jury de l'épreuve à l'arrivée de la dernière course du week-end en cours, peut être contrôlée notamment au niveau cylindrée moteur pour en vérifier la conformité au règlement dans la catégorie où elle roule. Tout pilote ayant refusé le démontage du moteur peut se voir déclassé de l'épreuve. Tout pilote dont la machine se révèle non-conforme au règlement technique est sanctionné pour la course de référence. Il peut également faire l'objet d'une comparution devant le Tribunal National de Discipline et d'Arbitrage (TNDA) qui peut infliger une sanction.

Pour tout démontage effectué à la demande du directeur de course ou du délégué qui s'avère conforme, la FFM participera aux frais occasionnés à hauteur d'un maximum de 100€ pour un haut moteur et 200€ pour un haut et bas moteur, sur présentation de la facture.

## ARTICLE 16 – RESPONSABILITÉS

Il est rappelé aux concurrents que leur matériel est placé sous leur entière responsabilité durant toute la manifestation. Ils doivent notamment en assurer la surveillance constante et ne pourront en aucun cas invoquer la responsabilité civile du club organisateur en cas de vol ou de dégradation.

## ARTICLE 17 – OFFICIELS

Les Officiels seront ceux désignés par la Fédération Française de Motocyclisme.

## ARTICLE 18 – PRESCRIPTIONS GÉNÉRALES ET LITIGES

Il est rappelé que tout ce qui n'est pas expressément autorisé et précisé dans ce règlement et dans les règlements précités est strictement interdit.

Contact championnat : **Jean-François GABALA** : jefgabala.ffm@gmail.com (06.20.28.85.49)

Site internet : [www.cdfclassic.fr](http://www.cdfclassic.fr)

# CHAMPIONNAT DE FRANCE ENDURANCE CLASSIC

Ce règlement vient compléter les règles générales sportives et techniques pour les épreuves de vitesse.

## ARTICLE 1 - DÉFINITION

La FFM met en compétition, en 2026, avec ses clubs organisateurs, le championnat de France **Classic Endurance**.

Calendrier prévisionnel 2026

|                        |                             |                     |
|------------------------|-----------------------------|---------------------|
| 2 et 3 mai .....       | CROIX EN TERNOIS – 4H ..... | MC CROIX EN TERNOIS |
| 6 et 7 juin .....      | CAROLE – 4H .....           | MC MOTORS EVENTS    |
| 20 et 21 juin .....    | ALES – 4H .....             | MC POLE MECANIQUE   |
| 18 et 19 juillet ..... | NAVARRA (ESP) – 4H .....    | MC MOTORS EVENTS    |
| 29 et 30 août .....    | PAU ARNOS – 4H .....        | MC PAU ARNOS        |
| 24 et 25 octobre ..... | MAGNY-COURS – 4H .....      | MC NEVERS ET NIEVRE |

Chaque épreuve est d'une durée comprise entre 4 heures et 6 heures.

NB : un nom spécifique pourra être donné à chaque épreuve pour caractériser le circuit ou l'organisateur du week end.

Les 3 catégories sont les suivantes (**classées par ordre croissant**) :

- Catégorie CLASSIC  
«à la Française» avec 1 moto et 2 pilotes **ou «à l'Américaine» avec 2 motos et 2 pilotes.**
- Catégorie SUPERSPORT (**jusqu'à 750cc**)  
«à la Française» avec 1 moto et 2 pilotes **ou «à l'Américaine» avec 2 motos et 2 pilotes.**
- Catégorie SUPERBIKE (**plus de 750cc**)  
«à la Française» avec 1 moto et 2 pilotes **ou «à l'Américaine» avec 2 motos et 2 pilotes.**

## ARTICLE 2 – MACHINES ADMISES

**Catégorie CLASSIC** : Concerne les motos à moteur 2 ou 4 temps, commercialisées du 01/01/70 au 31/12/1986 de 350cc à Unlimited.

Minimum 2 cylindres.

Modèle compétition-client ou usine autorisé.

**Catégorie SUPERSPORT (jusqu'à 750cc)** : Concerne les motos à moteur 2 ou 4 temps, commercialisées du 01/01/84 au 31/12/1994.

Moto 4 temps jusqu'à 750cc pour les 2 à 4 cylindres,

Moto 4 temps jusqu'à 900cc maxi 2 ou 3 cylindres plus de 2 soupapes.

Les 400cc 4 temps et 500cc 2 temps sont acceptées jusqu'au 31/12/1995. Modèle compétition-client ou usine avec refroidissement liquide autorisé. NB : dans le cas d'une Suzuki 400/500 RG Gamma, il est obligatoire de présenter la facture d'un montage d'une boîte de vitesses renforcées.

**Catégorie SUPERBIKE (+750cc)** : Concerne les motos à moteur 2 ou 4 temps, commercialisées du 01/01/84 au 31/12/1994.

Moto 4 temps de plus de 750cc 4 cylindres.

Moto 4 temps de plus de 900cc 2 ou 3 cylindres plus de 2 soupapes.

Concernant les catégories Supersport et Superbike, seule la 1<sup>ère</sup> année de production du modèle est prise en compte pour l'homologation de la moto. L'année de présentation du premier modèle à un salon de la moto n'est pas prise en compte

**Lorsqu'un équipage est engagé à l'américaine, sa catégorie est déterminée par la moto appartenant à la plus élevée. Lorsqu'un équipage est engagé « à la française », la moto de réserve (« mulet ») doit obligatoirement appartenir à la même catégorie que la moto principale.**

## ARTICLE 3 – ENGAGEMENTS

Les pilotes font leur demande d'engagement, à compter du **26 janvier 2026** sur internet : <https://ffm.engagement-sports.com>. L'engagement est validé par la CNV après réception du règlement CB. Le droit d'engagement est de **650€** pour les engagements à l'année et des **700€** pour les engagements course par course pour une course de 4 heures. Les engagements à l'année sont ouverts jusqu'à 30 jours avant la première épreuve.

Les engagements sont clos **30 jours avant l'épreuve** et encaissés à cette date. Passé ce délai et pour autant qu'il reste de la place, les engagements seront majorés de **50€**. **L'engagement à la course de Magny-Cours pourra être majoré afin d'y inclure une ou plusieurs séances d'essais.**

Les Endurances Classic sont des manifestations ouvertes aux pilotes à partir de 16 ans révolus.

Les noms des 2 pilotes ainsi que le nom du team doivent être mentionnés **lors de l'engagement** et confirmés lors du contrôle administratif. Toute modification ultérieure nécessite la formalisation d'une demande au jury, qui demeure souverain sur la suite à donner, et peut faire l'objet d'une pénalité financière.

Les engagements sont ouverts aux pilotes titulaires d'une licence, NCO, IVM, LUE, ou LJA délivrée par la F.F.M. pour l'année en cours. Les licences LJA ne sont pas acceptées pour les courses à l'étranger.

Les pilotes désirant rouler avec une licence LJA sont classés dans la course où ils roulent mais ne marquent pas de points au Championnat. Les demandes de licence « une manifestation » doivent être accompagnées d'un certificat médical de moins d'un an rédigé en français. Cette licence LJA doit être prise sur le site de la FFM au minimum 72h avant la course.

Si la course est déclarée en capacité nationale, les pilotes doivent **être titulaires d'une licence FFM**, annuelle ou « une manifestation ». **Les épreuves inscrites au calendrier de la FIM Europe peuvent accueillir des pilotes étrangers titulaires d'une licence d'une fédération affiliée à la FIM Europe. Ces pilotes ne peuvent cependant pas marquer de points de championnat.**



Le nombre maximum de teams autorisés pour chaque course est défini par le nombre maximum autorisé pour la grille course « Endurance ». Sont prioritaires les pilotes inscrits sur la totalité du championnat s'ils maintiennent leur engagement sur toutes les épreuves.

Un engagement non accompagné des droits en vigueur et/ou d'une moto non homologuée, n'est pas pris en compte. Toutes les motos doivent obligatoirement être homologuées ou ré-homologuées tous les ans (y compris les photos).

#### **En cas de paiement revenu impayé :**

Un courriel est adressé au pilote qui dispose alors d'un délai de 7 jours à réception de celui-ci pour régulariser sa situation. Cette régularisation peut intervenir uniquement par paiement CB, avec majoration du droit d'engagement du montant des frais bancaires liés à cet impayé.

En l'absence de régularisation pendant ce délai, le pilote est redevable à la FFM du droit d'engagement majoré des frais bancaires générés par l'impayé. Il est par ailleurs automatiquement désengagé de l'épreuve.

#### **Pilote souhaitant déclarer forfait :**

Le pilote qui ne peut pas se rendre à une épreuve devra prévenir obligatoirement la FFM **et le représentant** du Championnat. Cette déclaration doit obligatoirement être faite par **engage-sport** pour être prise en compte.

- Sur tout forfait un droit administratif de 10€ est retenu s'il survient avant la clôture des engagements (30 jours avant la manifestation).
- Sur tout forfait un droit administratif de **320€** est retenu à la date de clôture des engagements (*à partir du 30<sup>ème</sup> jour avant la manifestation*) jusqu'au lundi matin précédent la manifestation.
- À partir du lundi matin 8 h précédent la manifestation, les droits d'engagement ne sont plus remboursés.

#### **ARTICLE 4 – VÉRIFICATIONS**

Les vérifications administratives et techniques ont lieu le vendredi (ou jeudi) de 9h à 12h et de 14h à 18h30.

Toutes les motos doivent répondre au règlement technique et à l'homologation faite en amont.

La ou les moto(s) doivent être présentées propres avec le bas du carénage enlevé pour la vérification du montage du bac de récupération d'huile et des arrêts des bouchons de vidange des carters moteur et boîte. Le carénage inférieur ou le sabot doivent être construits pour contenir, en cas d'incident moteur, au moins la moitié de la totalité de l'huile et du liquide de refroidissement du moteur. Aucune ouverture située à moins de 50mm du bas de carénage n'est autorisée. Tous les trous sous le carénage doivent être bouchés. Aucun bouchon démontable n'est autorisé.

Le sabot récupérateur d'huile peut-être en alu, polyester, plastique dur. Il doit être fixé solidement. Les rilsans ne sont pas autorisés.

L'équipement vestimentaire à présenter obligatoirement à toutes les courses lors du contrôle technique est le suivant :

- Combinaison cuir d'une seule pièce avec doublure coton, Nomex ou en soie (doublure synthétique déconseillée sauf port d'un sous vêtement à manches longues et jambes longues).
- Casque intégral obligatoire en bon état, aux normes FIM, ECE 22/05 (**la norme 22/05 ne sera plus autorisée en 2027**) ou 22/06.
- Plaque dorsale de protection homologuée à la norme EN 1621-2.
- **Pectorale norme EN 1621-3 obligatoire.**
- Gants moto en cuir en bon état sans déchirures et à manchettes.
- Bottes moto en bon état et en cuir renforcé.
- Equipement Airbag (combinaison, gilet intérieur ou extérieur) obligatoire.

L'équipement de sécurité à présenter obligatoirement à toutes les courses lors du contrôle technique est le suivant :

- Béquille arrière de stand.
- Équipement pompier (casque ou lunettes, gants, bottes, blouson) (pas de synthétique).
- Extincteur (6 kg à poudre, 2kg à CO2) ; pas d'extincteur à eau.
- Système de remplissage (derrick) étanche et dont le flux d'essence s'arrête automatiquement dès que l'on relâche la poignée ou la pression du bidon sur le réservoir.

Tous ces éléments sont à présenter de nouveau **devant** les stands au moment du départ.

Les équipages peuvent disposer d'une seconde moto, appelé « mulet ». Cette deuxième moto doit avoir la lettre « T » apposée sur la plaque avant. Le « mulet » éventuel doit être soumis également aux opérations de vérifications techniques et doit être de la même catégorie et classe que la machine principale. Le mulet peut être utilisé pour la course dans le cas d'une casse de la machine principale durant les essais chronos. Le « mulet » ne peut plus être utilisé pour remplacer la machine principale à partir du passage du premier concurrent sur la ligne de départ. Sur autorisation expresse du jury, il peut être admis l'utilisation du « **Mulet** » pour la course si la machine principale n'est plus utilisable ou tombe en panne. Cette dernière autorisation sera assortie d'une pénalité.

Seules les motos passées au contrôle technique peuvent prendre part aux essais chronométrés **et à la course**. Les numéros doivent ressortir correctement, les commissaires techniques restent seuls juges de la bonne lisibilité de ceux-ci. Les numéros de course sont donnés par l'organisation du Championnat, ou après accord avec un team demandant un numéro précis pour la saison et qui serait libre.

## ARTICLE 5 – RÈGLEMENT TECHNIQUE

Les éléments suivants sont interdits :

- Boîte de vitesses à tiroir.
- Moteur sur alimenté (Turbo).
- Cadre Delta Box (uniquement pour la catégorie CLASSIC).
- Fourches inversées (**uniquement pour la catégorie CLASSIC**).
- Motos de style trail, enduro, monobike ou cross.
- Bi-amortisseurs arrière à bonbonnes séparées, reliées par un tuyau (exception monte ou modèle d'origine sur dossier).
- Maître-cylindre radial (**uniquement pour la catégorie CLASSIC**).
- Système de remplissage rapide sous pression (autre que la pression atmosphérique) en essence sur le réservoir.
- **Double vanne / bouchon de remplissage de réservoir d'essence.**
- Shifter apparent ou non.
- Réservoir d'essence de plus de 24 litres.
- Réservoirs d'essence additionnels.
- Pneus slicks.
- Étriers de frein radiaux.
- Roues en magnésium sont sous la responsabilité du pilote dans toutes les catégories.
- Roues en carbone interdites dans toutes les catégories.

Les éléments suivants sont autorisés :

- Cadres Harris, Armstrong, Spondon, EMC, Germain, Martin, Corki, Seeley, FGMS, Bimota, autres sur dossier (seulement en catégorie Classic).
- Cadres en tube rond ou carré acier ou aluminium (titane interdit).
- Roues de 17 pouces autorisées en CLASSIC **à l'avant et à l'arrière**.
- Frein avant avec 1 ou 2 étriers 4 pistons maxi par étrier (6 pistons si d'origine).
- 1 seul étrier par disque.
- Disques de frein : 320 mm maxi (forme en pétales interdite).
- Fourches : libres (inversée interdite en CLASSIC).
- Pneus pluie autorisés pour toutes les catégories.
- Couvertures chauffantes autorisées au cas par cas en fonction de la configuration des box.
- Moteur à injection (si d'origine).
- Ventilateur pour refroidir les moteurs dans les box.

## ARTICLE 6 – DÉFINITION DES MACHINES

### 1 – Moteur

Pièces externes respectant l'aspect d'époque.

Transmission libre, boîte et rapports libres (nombre de rapports libre).

Carburateurs libres (sans assistance électrique).

Carter distribution : un carter doit recouvrir au minimum les têtes des courroies et les poulies de distribution (ex : Ducati Pantah). Ces carters peuvent être allégés pour le refroidissement.

Le pilote s'engage à respecter le niveau de bruit indiqué à l'article 19 des règles générales pour les contrôles techniques (méthode dynamique). En cas de non-conformité il peut être sanctionné.

Il est interdit d'enlever les chicanes d'échappement.

### 2 – Partie cycle

Cadre : les renforts de cadre sont autorisés.

Les cadres spéciaux de course sont autorisés.

Sur toutes les machines, les accessoires suivants doivent obligatoirement être démontés : béquilles centrales et latérales, clignotants, rétroviseurs, plaque minéralogique.

Pneus : toutes marques et types actuels vendus dans le commerce dont les références correspondent à la vitesse maximale de la machine.

La largeur des pneus libre.

Largeur de jante libre.

Diamètre fourche libre.

**Diamètre des roues libres pour toutes les catégories.**

La séparation des conduites de frein avant doit se faire au-dessus du té de fourche inférieur. Le freinage des vis raccords de freins de type Banjo n'est pas obligatoire et interdit sur des vis non prévues à l'origine. Les motos doivent être équipées d'un frein à commandes indépendantes, pour chacune des deux roues.

Le freinage avec des goupilles peut être interdit s'il n'est pas sécurisé.

Garde-boue : arrière obligatoire. À l'avant, il est obligatoire mais il peut être absent seulement dans le cas de la présence d'un carénage intégral.

Plaques de numéros : 285mm x 235mm. Inclinaison maxi 30°, de part et d'autre de la machine, ainsi que sur la face avant. Le tout bien visible pour les chronomètres et les commissaires de piste.

Numéros : 140 mm de haut, épaisseur du trait 25mm, largeur 80mm, espace entre les numéros 15mm.

Seules les béquilles arrière dites « de stand » sont autorisées pour le béquillage de la machine dans ou devant les box.

Pour les courses ou essais qui se déroulent avec une partie de nuit, les motos doivent être équipées obligatoirement d'un éclairage complet dont le fonctionnement est vérifié lors du contrôle technique.

À l'avant, au minimum un phare (protégé lors de la course de jour). Les phares à LEDS sont autorisés. Les phares en verre doivent posséder une protection sous forme d'un film plastique transparent. Le phare avant est de couleur jaune pour la catégorie « CLASSIC » et de couleur blanche pour les catégories **Supersport** et **Superbike**.

À l'arrière, deux feux rouges indépendants. Les feux rouges à LEDS sont autorisés.

Le feu rouge pour les temps de pluie doit être allumé dès lors que la piste est déclarée Wet.

La direction de l'éclairage arrière doit être parallèle à l'axe de la machine (dans le sens de la marche) et être clairement visible de l'arrière d'au moins 15° à gauche et à droite de l'axe de la machine.

Le feu arrière doit être monté le plus proche possible de l'extrémité arrière de la machine (dosseret de selle).

En cas de litige sur la position de montage et/ou de visibilité, la décision du responsable Technique est prépondérante.

Puissance / luminosité équivalente à 6 LED d'une puissance individuelle de 0,8 - 1,8 W

L'alimentation doit être continue, ce feu arrière de sécurité ne doit pas être clignotant sur la piste.

Le clignotement est autorisé dans la voie des stands lorsque le limiteur de vitesse est actif.

L'alimentation du feu arrière de sécurité doit être séparée de celui de la moto.

Le feu arrière doit être alimenté en direct par la batterie. L'interrupteur de commande doit être situé au niveau du guidon.

Le responsable technique peut refuser tout système d'éclairage non satisfaisant à la sécurité.

Tous les cas non conformes seront soumis au jury de l'épreuve.

Les deux feux arrière sont allumés en permanence et par des commutateurs séparés.

Tout le système d'éclairage doit fonctionner en permanence dès le **départ de la course**. Si une panne d'éclairage intervient, le pilote doit s'arrêter à son stand pour faire fonctionner le système complet sous peine d'être mis hors course.

Nota, dans le cas d'un équipage roulant à l'américaine la 2<sup>ème</sup> moto ne peut prendre le relais que si son équipement d'éclairage électrique fonctionne.

## **ARTICLE 7 – SÉCURITÉ SUR LES MACHINES**

Un contrôle technique est pratiqué par un commissaire technique. Les Commissaires Techniques peuvent, à tout moment de la manifestation, effectuer des contrôles sur les motocycles.

Toute machine engagée doit être conforme en tous points aux impératifs de sécurité décrits ci-dessous, à la réglementation générale pour courses de motos de vitesse anciennes ainsi qu'aux règles générales pour les épreuves de vitesse :

- Tous les carters moteurs contenant de l'huile et pouvant être en contact avec la piste à la suite d'une chute, doivent être protégés par un second carter en matériau métallique, acier inoxydable, acier ou titane, carbone. Des plaques contre les chutes en acier ou aluminium sont également autorisées. Tous ces dispositifs doivent être conçus afin de résister aux chocs, frottements abrasifs et dégâts dus à une chute.
- Des couvercles approuvés par la FFM sont autorisés sans restriction pour le matériau. Tous ces couvercles doivent être fixés correctement et de façon sûre par les vis de fixation qui équipent également les couvercles originaux du moteur et sur les carters. Le Commissaire Technique a le droit d'interdire tout couvercle, s'il est évident que celui-ci n'est pas efficace.
- Protection des leviers de frein avant (obligatoire pour toutes les catégories). Les motos doivent être équipées d'une protection du levier de frein avant, afin de le protéger d'un actionnement accidentel en cas de collision avec une autre machine. Ces protections doivent faire l'objet de fabrication en série et être distribuées par un professionnel. Dans le cas d'un montage d'un frein arrière actionné au guidon, le levier de ce frein arrière devra avoir la même protection que le frein avant.

Lorsqu'une machine est munie de reniflards d'huile, la sortie de ceux-ci doit se faire dans un récupérateur qui doit être facilement accessible et qui doit être vide avant tous départs. La capacité d'un récupérateur doit être :  
De 250 cc pour les reniflards de la boîte de vitesse.

De 250 cc pour les moteurs 4 temps démunis d'un système de recyclage permanent.

Les mises à l'air des radiateurs et des carburateurs doivent aboutir dans des flacons (250 cc) en matériau approprié.

Les réservoirs d'essence comportant des tubes reniflards doivent aboutir dans un récupérateur d'une capacité minimale de 250cc.

Les bouchons de niveau et de remplissage doivent être étanches, bien vissés et freinés par un fil de fer.

Tous les réservoirs de carburant peuvent être complètement remplis de mousses ignifugées (structure à cellules ouvertes, exemple Explosafe).

Toutes modifications concernant le circuit de lubrification, exemple : montage d'un radiateur, sont soumises à l'approbation du comité technique. Les serflex sont interdits pour le montage des durites.

La durite transparente est interdite pour les circuits d'huile sous pression. Seules sont acceptées les durites qualité « Hydrocarbure » (reconnaissable à sa couleur noire).

**Pédales de freins et sélecteurs** de vitesses ne doivent pas avoir d'arêtes vives. Extrémités bouchées si tubulaires.

**Repose-pieds** : la longueur minimum des repose-pieds devra être de 65mm et présenter des extrémités arrondies (minimum 16mm). Les repose-pieds peuvent être du type rabattable, mais dans ce cas devront être équipés d'un dispositif pour que le retour à la position normale soit automatique. Ils sont munis d'une protection à leurs extrémités en une demi-sphère pleine d'un rayon de 8 mm au moins ainsi que le sélecteur et la pédale de frein.

Une dérogation peut être accordée dans le cas d'une moto possédant un démarrage par KICK et dont le fonctionnement est incompatible avec un repose-pied rabattable automatiquement.

Le Kick doit avoir une sécurité supplémentaire pour éviter une ouverture vers l'extérieur en cas de chute (attache genre gros élastique).

Les repose-pieds non repliables en acier ou alu doivent comporter un embout fabriqué dans un matériau tel que téflon, plastique dur ou équivalent (diamètre minimum de 16mm).

Un système d'arrêt immédiat du moteur est obligatoire. Un coupe-circuit ou bouton de masse de couleur rouge fixé au guidon doit être accessible sans lâcher celui-ci. Le système doit être de type « ON/OFF ». Quel que soit le système adopté, son fonctionnement est systématiquement vérifié lors du contrôle technique.

Un bordage de la bulle de carénage est conseillé.

Une protection d'entrée de chaîne secondaire est obligatoire. Elle doit être en Téflon, carbone ou métallique d'une épaisseur minimum de 5mm. Cette protection doit être fixée solidement au bras oscillant au moyen de vis ou rivets (pas de rilsans).

D'une manière générale, ce qui n'est pas mentionné : selle, réservoir, échappement, etc. doit être solidement fixé. La selle en particulier doit être fixée par des vis au cadre.

Pour les 4 temps, un sabot récupérateur d'huile sous le moteur est obligatoire. Dans tous les cas, le récupérateur doit être au moins de la dimension des carters moteur en longueur et en largeur. Il peut-être en alu, polyester, plastique dur. Il doit être fixé solidement.

Le carénage inférieur ou le sabot doit être construit pour contenir, en cas d'incident moteur, au moins la moitié de la totalité de l'huile et du liquide de refroidissement du moteur. Aucune ouverture située à moins de 50mm du bas de carénage n'est autorisée.

L'utilisation d'un tapis environnemental dans le stand pour chaque moto est obligatoire dans tous les cas d'utilisation. Une sanction peut être donnée par le jury de l'épreuve en cours.

Une serviette absorbante doit être mise sur le réservoir autour du trou de remplissage au moment de l'introduction de l'essence.

## ARTICLE 8 – EQUIPEMENTS

Voir « Éléments de sécurité obligatoires » des « règles générales pour les épreuves de vitesse ».

Équipements obligatoires à présenter complet avant chaque course et au moment du contrôle technique.

L'équipement et la moto doivent être représentés au contrôleur technique après une chute pour un contrôle général de ceux-ci.

## ARTICLE 9 – EQUIPAGES

Le responsable du team doit signaler par écrit le mode de fonctionnement de la course de ses pilotes (à la Française ou à l'Américaine avec 2 pilotes) avant les essais chronos.

**Aucune demande de changement de mode de fonctionnement ne sera acceptée après les premiers essais (sauf avis contraire du jury), hors exception du changement de mode de fonctionnement lors de la course entraînement l'application d'une pénalité de 15 minutes. Un pilote peut être remplacé avant la course à condition d'avoir participé aux essais chronométrés et avec l'accord du jury.** Un pilote ne peut être inscrit, au même instant sur une autre machine ou dans un autre team.

## ARTICLE 10 – SÉCURITÉ GÉNÉRALE

Le responsable du team (ou le pilote au brassard bleu) est responsable de son équipe et reste l'interlocuteur privilégié de l'organisation. Il doit faire respecter le règlement à son équipe.

### 10.1 Voie de décélération, mur de chronométrage, Pit Lane

Rappel : Ces endroits sont accessibles uniquement pour les membres d'un équipage porteurs d'un bracelet, sous l'entière responsabilité du Team Manager ou des pilotes, qui doit s'assurer que toutes les règles de sécurité soient respectées. Dans le cas où celle-ci ne le sont pas ou si un spectateur non autorisé traverse le stand et se rend sur la voie des stands, l'équipage sera considéré comme responsable.

- Interdiction formelle de fumer ou vapoter dans, derrière et devant les stands, sur la Pitlane et le mur de chronométrage ;
- Les mécaniciens effectuant toute intervention sur la machine doivent obligatoirement porter une tenue adaptée (chaussures fermées, pantalons longs et un haut à manches longues) ;
- Les techniciens et autres médias autour de la machine doivent également porter cette tenue adaptée ;
- Les chaussures ouvertes (tongs, sandales ou claquettes) sont interdites en Pitlane et sur le mur de chronométrage. Seules les chaussures fermées sont autorisées pour y circuler ;
- Interdiction d'avoir un animal, même attaché, à proximité des stands, de la Pitlane, du mur de chrono-

métrage et dans le stand ;

- Interdiction d'utiliser tout matériel produisant un arc électrique (perceuse, compresseur, meuleuse, poste à souder, etc.). NB : Tous ces matériels peuvent néanmoins être utilisés derrière les stands mais loin des stocks d'essence (à minimum 5 mètres) ;
- Interdiction de manipuler du carburant à moins de 3 mètres de couvertures chauffantes branchées. Ces dernières ne pourront en aucun cas, se trouver branchées à moins de 3 mètres du derrick et à moins de 50 cm du sol ;
- Interdiction de vidanger sur le sol (prévoir un bac plat et en cas de salissures, le stand devra être nettoyé le plus vite possible) ;
- Interdiction de remonter la voie des stands à contre sens sur la moto, moteur en marche durant les essais et la course ;
- Interdiction d'utiliser une plancha ou un barbecue dans le box ou à l'arrière du box ;
- Accès au mur de panneautage exclusivement réservé au Team Manager, pilotes, aux chronométreurs, aux panneauteurs porteurs d'un bracelet (accès autorisé uniquement pendant les 3 premiers tours et les 3 derniers tours de la course à toute personne faisant partie de l'équipage d'un concurrent) ;
- Accès interdit aux enfants de moins de 12 ans (même si muni d'un bracelet et accompagné d'un adulte) ;
- Interdiction de monter ou de s'asseoir sur le mur de panneautage ;
- En cas d'utilisation d'une chaise de chronométrage, rien dans sa fixation ne doit dépasser de l'aplomb du mur de protection ;
- La cabine de chronométrage ne devra pas obstruer ou gêner l'accès à une meurtrière. Elle devra avoir une taille raisonnable et pourra être retiré par l'Organisateur en cas de non-conformité.

Le Team Manager et les pilotes sont les seuls responsables de leur équipe et reste l'interlocuteur privilégié de l'Organisateur, de la Direction de Course et du Jury. Il doit impérativement faire respecter le règlement par son équipe.

## 10.2 Pilotes, chef de stand et chronométreurs

Cf. Règles Générales de Vitesse (Article 28.)

## 10.3 Interdictions absolues (cf. Règles générales Vitesse et endurance - Article 29)

Il n'est admis de stocker que 30 litres maximum d'essence par team **dans le box**, derrick inclus hors réservoir des motos.

Le stock d'essence doit être mis dans le lieu protégé spécialement prévu à cet effet, à l'abri de tout risque d'incendie et proche d'un extincteur. **Lorsqu'un membre d'une équipe se rend au stock d'essence, il doit être accompagné d'une personne habillée et protégée contre le feu muni d'un extincteur.**

L'essence doit être stockée obligatoirement dans des bidons type US ou métallique lors de la course, Il est interdit de changer de réservoir pour faire le plein d'essence (pas de ravitaillement par changement du réservoir).

Interdiction de remonter la voie des stands sur la moto avec le moteur en marche.

Interdiction de s'asseoir sur le mur de chronométrage.

## ARTICLE 11 – BRIEFING

**Seul les teams managers et les pilotes figurant sur la fiche d'engagement peuvent assister au briefing. L'absence au briefing d'un de ces membres peut être sanctionnée d'une amende 75 €. L'heure et le lieu du briefing sont communiqués lors des vérifications administratives et techniques.**

## ARTICLE 12 – PASS ET BRASSARDS

**L'accès aux box est strictement réservé aux personnes munies d'un accès officiel.**

Chaque équipage reçoit 4 bracelets par team pour les mécaniciens plus 2 bracelets pour les pilotes et 2 « parkings » véhicules lors des contrôles administratifs. Un seul véhicule est admis derrière les stands (lorsque c'est possible en fonction de la place).

Chaque pilote reçoit aussi un brassard qu'il doit porter pendant toute la durée des essais et de la course. La couleur du brassard n'a pas de relation avec l'ordre du départ de la course. **Cette couleur ne peut pas être changée après les vérifications administratives.** Les brassards doivent être rendus en même temps que le transpondeur lors de la mise en parc fermé à la fin de la course.

## ARTICLE 13 – ESSAIS QUALIFICATIFS

Seules les motos passées aux vérifications administratives et techniques avant les essais qualificatifs peuvent participer à la course. **En cas de warm-Up, celui-ci n'est pas obligatoire.**

Chaque team bénéficie dans la mesure du possible de deux séances d'essais chronos pour chacun des deux pilotes. **Dans le cas d'une course se déroulant partiellement de nuit, les essais de nuit sont obligatoires et la machine doit effectuer au minimum 3 tours, sous peine d'une pénalité d'un Stop & Go de 30 secondes.**

La grille de départ est établie en tenant compte de la moyenne du meilleur temps réalisé par chaque pilote du team lors des qualifications.

La grille est constituée comme suit (dans le cas d'un départ type Le Mans) :

- En premier les motos ayant un démarreur autonome (ordre des essais chronos). **Les motos avec kick sont considérées comme ayant un démarreur autonome (à condition que le kick soit assuré par**

- une attache efficace et mise dès le départ). L'attache du kick sera à valider par les techniques.**  
- Ensuite les motos sans démarreur (ordre des essais chronos).

Pour être qualifié, chaque pilote doit avoir au moins effectué un tour chronométré. Si un pilote ne dispose pas de temps de tour chronométré, un repêchage par le jury est possible. Le pilote doit en faire expressément la demande.

## **ARTICLE 14 – DÉPART**

La procédure de départ est de 2 types selon le circuit :

- type normal en grille :

Un tour de mise en place puis départ de(s) tour(s) de chauffe. Les motos viennent prendre leurs places sur la piste en grille avec le moteur en marche. Départ aux feux sur le portique. Extinction feu rouge et départ.

- type « Le Mans » en épis :

Les pilotes quittent la zone devant les stands 15 minutes avant l'heure du départ et réalisent un tour de formation.

Les motos viennent prendre leur place sur la piste en épis le long du mur des stands avant de réaliser un tour de chauffe. Les moteurs ne sont pas arrêtés pour cette procédure de départ du ou des tours de chauffe. Les pilotes restent sur leur moto. Après le tour de chauffe, les motos reprennent leur place sur la piste en épis le long du mur des stands ou en ligne moteurs arrêtés. Ce système de départ peut être modifié.

**Au retour du tour de chauffe**, les pilotes se positionnent en face de leurs machines sur l'autre bord de la piste. Un seul mécanicien ou autre pilote par équipage est autorisé sur la grille pour tenir la machine **par l'arrière strictement**.

Un officiel se tient devant la grille avec un drapeau rouge.

Tout coureur qui rencontre un problème avec sa machine lors du ou des tours de chauffe peut retourner dans la voie des stands et procéder à des réparations ou changer de machine (prendre le mulet). Aucun pilote n'est autorisé à retarder la procédure de départ et pourra être sanctionné si tel est le cas.

Lorsque le Médical Car a pris sa position, un officiel à l'arrière de la grille agite un drapeau vert. Le Starter donne ensuite l'ordre à l'Officiel se trouvant devant la grille, avec le drapeau rouge, de se diriger sur le côté de la piste.

Une minute avant le départ de la course :

- Présentation du panneau 1 minute sur la grille,
- Tous les coureurs doivent être dans leur cercle ou sur le point blanc en face de leur machine.

Trente secondes avant le départ de la course :

- Présentation du panneau 30 secondes sur la grille + feux rouges allumés (sauf si le drapeau national est utilisé pour le départ de la course).
- Extinction des feux rouges ou drapeau national abaissé
- Chaque coureur court vers son motocycle, lui seul peut mettre le moteur en marche (toute aide extérieure est interdite) et commence la course.

Un pilote n'ayant pas pu prendre part aux tours de formation ou de chauffe, peut partir de la voie des stands après le départ complet des autres concurrents et sur autorisation du commissaire prévu à cet effet, la voie des stands est fermée.

Dès que les pilotes ont passé la sortie de la voie des stands au départ des tours de chauffe, le feu de la sortie de la voie des stands passe au vert et les éventuels pilotes en attente sont autorisés à rejoindre les tours de chauffe.

## **ARTICLE 15 – ARRÊT AU STAND ET CHANGEMENT**

Tout changement ou arrêt au stand doit se faire devant le stand attribué à l'équipage.

Le pilote poussant sa machine dans la voie des stands peut se faire aider par deux mécaniciens.

Rappel : La vitesse dans la voie des Stands est limitée et peut-être sanctionnée.

Un radar est installé dans la voie des stands.

Quatre personnes accréditées peuvent travailler sur la machine.

Pour partir des stands, deux mécaniciens peuvent pousser la machine.

L'emplacement, l'aire de changement de motos doit impérativement rester propre, balayée et non encombrée après la course. Un tapis anti-pollution est obligatoire dans les box.

Le ravitaillement en essence se fait obligatoirement par la méthode de derrick dont l'écoulement du flux d'essence cesse automatiquement dès que l'opérateur relâche la commande de remplissage.

Seule la gravité est autorisée pour remplir les réservoirs (pas d'entonnoir).

Pour remplir les « derricks », seules les pompes à main sont autorisées.

Le ravitaillement est interdit à l'intérieur du box.

Deux personnes doivent effectuer le ravitaillement, vêtues d'une tenue résistante au feu, gants en cuir ou coton, et chaussures en cuir, la tête intégralement recouverte soit d'une cagoule ignifugée et de lunettes, soit

d'un casque intégral visière fermée. L'un des deux intervenants doit être muni de l'extincteur pendant toute la durée du remplissage.

L'utilisation de batterie de démarrage additionnelle est interdite ainsi que tout autre moyen mécanique ou électrique extérieur au véhicule.

### Procédure de changement de pilote :

Il est interdit d'arriver en roue libre et moteur coupé.

Arrêt de la moto devant le box « à la Française » ou **arrêt de la moto dans le box « à l'Américaine »**.

- Arrêt du moteur.
- Mise sur la béquille de stand de la moto.
- Descente du pilote.

**- Après descente du pilote, enlèvement du transpondeur dans le box dans le cas d'une course à l'Américaine.**

- Les mécaniciens peuvent faire les petites opérations suivantes :

- Changements de plaquettes de freins.
- Réglages freins et embrayage.
- Graissage et tension de la chaîne.
- Faire les niveaux d'huile moteur et boîte.
- Changement des roues.
- Réglage rapide du sélecteur ou amortisseur ou fourche.

Pour toute autre raison ou grosse mécanique, la moto doit être rentrée dans le box.

- Faire le plein d'essence, devant le stand après toutes autres opérations (NB : il est accepté que le nettoyage de la bulle intervienne après le ravitaillement essence).

- Le pilote monte sur la moto.
- Un mécanicien enlève la béquille.
- Mise en marche du moteur.
- Le pilote peut partir. Un ou deux mécaniciens maxi peuvent pousser pour démarrer la moto.

La 2<sup>ème</sup> moto n'est sortie qu'au maximum 3 tours avant la rentrée du pilote en piste (la moto peut être démarrée pour chauffer le moteur, mais arrêtée quand le pilote entre pour le changement).

NB : Il n'y a pas de temps de roulage imposé.

**Pour les Teams à l'américaine, une pénalité de 20 secondes est appliquée à chaque entrée au Stand. Pour les Teams à l'américaine, une pénalité de 3 minutes est appliquée à chaque changement de type de pneus.**

### ARTICLE 16 – STOP AND GO

Pendant la course, un pilote peut être sanctionné par une procédure de Stop and Go.

Le pilote doit respecter la limitation de vitesse dans la voie des stands et ne peut s'arrêter à son stand lors d'une procédure de stop and go.

Le pilote en est informé par la direction de course, qui présente le **panneau Stop & Go** accompagné du numéro de la machine, après que le chef de team ait été prévenu.

Le pilote dispose alors de 5 tours pour s'arrêter ; s'il ne s'arrête pas, le drapeau noir lui est alors présenté et le pilote ne peut pas repartir (le 2ème pilote peut rouler seul).

Aucun mécanicien ne peut intervenir lors d'un « stop and go » qui est sous le contrôle de la direction de course. Dans le cas où un coureur pénalisé n'aurait pas pu effectuer la procédure de « Stop and go » avant la fin de la course, une pénalité est ajoutée au temps de course du team.

### ARTICLE 17 – ARRÊT SUR LA PISTE

Il est rappelé (course à la française) qu'un pilote ne peut s'éloigner de sa machine à l'arrêt sur le circuit, la voie d'accès ou la sortie des stands de plus de 10 mètres sous peine de mise hors course (sauf indication donnée par un commissaire pour la sécurité).

Il est interdit à un pilote pour une cause quelconque de conduire ou pousser sa moto dans la direction opposée au sens de la course.

En cas de panne sur le circuit pendant la course, les concurrents peuvent utiliser pour revenir aux stands, les itinéraires définis par le directeur de course lors du briefing, en fonction de l'emplacement de la machine au moment de la panne.

Les concurrents doivent respecter les conditions suivantes :

- Obéir aux commissaires.
- Ne recevoir aucune aide extérieure durant la durée de leur retour.
- Garder leur équipement (surtout le casque) jusqu'au moment où ils atteindront une zone protégée.

Le pilote en panne peut pousser sa machine jusqu'à une bretelle protégée la plus proche.

Si la moto tombe en panne devant les stands, le pilote peut sous la protection d'un commissaire rentrer par la sortie des stands et remonter jusqu'à son emplacement, moteur arrêté et sous contrôle d'un commissaire. Dans le cas d'une panne d'une moto sur le circuit (course à l'américaine) le pilote peut revenir au box avec le transpondeur pour finir la course avec la seule moto valide. **Cet équipement se verra infliger une pénalité de 15mn pour passage à la Française.**

**De même un équipage à la Française pourra utiliser son mulet après accord du jury et du technique mais se verra aussi pénalisé par 15mn de pénalité.**

Le pilote en panne sur le circuit a la possibilité de demander le camion de ramassage aux commissaires présents qui transmettent la demande à la direction de course.

#### **ARTICLE 18 – ABANDON**

Un team ne souhaitant ou ne pouvant plus continuer la course doit obligatoirement faire annoncer son abandon par écrit (feuille d'abandon prévue pour) la signer et la remettre à la direction de course le plus rapidement possible.

Une fois l'abandon signé, il n'est plus possible de se rétracter.

Toute équipe qui ferme son box côté piste en course ou qui laisse son box vide pendant plus de 10 minutes, est considérée comme ayant abandonné.

#### **ARTICLE 19 – ARRÊT OU NEUTRALISATION DE LA COURSE**

Cf. Article 6 règles générales des épreuves de vitesse.

#### **ARTICLE 20 – ARRIVÉE**

Au terme de la course, le drapeau à damiers est agité sur la ligne de chronométrage « arrivée » sur le pilote classé premier à ce moment de la course, le drapeau continue à être présenté aux coureurs suivants.

Pour être classé à la fin de la course, toutes les motos sont mises en parc fermé (30 minutes au **minimum**) pour un contrôle de conformité et ne peuvent pas être retirées sans l'autorisation du contrôleur technique sous peine de disqualification.

Après la signature de la feuille de classement par la direction de course, c'est le contrôleur technique qui autorise ou non la libération des machines, au cas où il y aurait une réclamation ou un constat par les techniques.

Le transpondeur et les brassards sont rendus à ce moment-là.

Le club organisateur fournit des coupes aux deux pilotes des trois premiers teams de chaque catégorie.

#### **ARTICLE 21 – CLASSEMENT**

##### **21.1 Classement de l'épreuve**

Le classement de la course est établi en fonction du nombre de tours parcourus par chaque équipage. Pour être classé, chaque moto doit impérativement avoir passé la ligne d'arrivée dans les 5 minutes après le premier.

Pour être classé, il faut avoir effectué 75 % du nombre de tour de sa catégorie.

Attribution des points selon le barème suivant pour le championnat :

- Courses de 4 heures : Les pilotes des 15 premiers teams classés dans chaque catégorie.

|                  |           |                   |           |                   |          |
|------------------|-----------|-------------------|-----------|-------------------|----------|
| 1 <sup>er</sup>  | 25 points | 6 <sup>ème</sup>  | 10 points | 11 <sup>ème</sup> | 5 points |
| 2 <sup>ème</sup> | 20 points | 7 <sup>ème</sup>  | 9 points  | 12 <sup>ème</sup> | 4 points |
| 3 <sup>ème</sup> | 16 points | 8 <sup>ème</sup>  | 8 points  | 13 <sup>ème</sup> | 3 points |
| 4 <sup>ème</sup> | 13 points | 9 <sup>ème</sup>  | 7 points  | 14 <sup>ème</sup> | 2 points |
| 5 <sup>ème</sup> | 11 points | 10 <sup>ème</sup> | 6 points  | 15 <sup>ème</sup> | 1 point  |

- Courses de 6 heures : Les pilotes des 20 premiers teams classés dans chaque catégorie.

|                  |        |                   |        |                   |       |
|------------------|--------|-------------------|--------|-------------------|-------|
| 1 <sup>er</sup>  | 30 pts | 8 <sup>ème</sup>  | 13 pts | 15 <sup>ème</sup> | 6 pts |
| 2 <sup>ème</sup> | 24 pts | 9 <sup>ème</sup>  | 12 pts | 16 <sup>ème</sup> | 5 pts |
| 3 <sup>ème</sup> | 21 pts | 10 <sup>ème</sup> | 11 pts | 17 <sup>ème</sup> | 4 pts |
| 4 <sup>ème</sup> | 19 pts | 11 <sup>ème</sup> | 10 pts | 18 <sup>ème</sup> | 3 pts |
| 5 <sup>ème</sup> | 17 pts | 12 <sup>ème</sup> | 9 pts  | 19 <sup>ème</sup> | 2 pts |
| 6 <sup>ème</sup> | 15 pts | 13 <sup>ème</sup> | 8 pts  | 20 <sup>ème</sup> | 1 pt  |
| 7 <sup>ème</sup> | 14 pts | 14 <sup>ème</sup> | 7 pts  |                   |       |



Une attribution spéciale des points est faite après deux heures de course quelle que soit la durée totale de la course. Les pilotes des 10 premiers Teams classés par catégorie.

|                  |           |                   |          |
|------------------|-----------|-------------------|----------|
| 1 <sup>er</sup>  | 10 points | 6 <sup>ème</sup>  | 5 points |
| 2 <sup>ème</sup> | 9 points  | 7 <sup>ème</sup>  | 4 points |
| 3 <sup>ème</sup> | 8 points  | 8 <sup>ème</sup>  | 3 points |
| 4 <sup>ème</sup> | 7 points  | 9 <sup>ème</sup>  | 2 points |
| 5 <sup>ème</sup> | 6 points  | 10 <sup>ème</sup> | 1 points |

Les licences LJA n'ont pas ce point car non classées au cumul des points pour le championnat.

Les pilotes ayant des licences LJA sont récompensés à la fin d'une course mais ne marquent aucun point au championnat.

## 21.2 Classement du championnat

Le classement se fait par pilote ; il est le cumul des points pour chaque pilote et pour chaque catégorie.

Les ex-æquo sont départagés en considération du nombre de places de 1<sup>er</sup>, 2<sup>ème</sup>, etc... Dans le cas d'ex-æquo non de partageables, le classement du pilote (des pilotes) suivant est (sont) au rang immédiatement supérieur (ex : 1<sup>er</sup>, 1<sup>er</sup>, 2<sup>ème</sup>, 3<sup>ème</sup>, 3<sup>ème</sup>, 4<sup>ème</sup>, etc...). Il peut y avoir 1, 2 ou 3 premiers, 1, 2 ou 3 deuxièmes, etc...

Il doit y avoir au moins 5 pilotes classés par classe pour homologuer le classement final.

## Article 22 – Application du règlement

En s'engageant, les pilotes déclarent connaître parfaitement le règlement particulier, et prennent l'engagement de s'y conformer ainsi qu'aux décisions des officiels.

Tous les points non visés par le présent règlement sont tranchés par le jury selon les prescriptions du code sportif national de la FFM et ses annexes.

## Article 23 – Sécurité/parc/stand

Les déplacements à moto se font à l'allure d'un piéton au pas, et le port du casque est obligatoire.

Suivre les consignes du chef de parc.

Surveiller les enfants.

**Trottinette pour les enfants interdite.**

## ARTICLE 24 – RENONCIATION À TOUT RECOURS CONTRE LES AUTORITÉS SPORTIVES

Indépendamment des prescriptions du code sportif de la FFM, les pilotes par le fait de leur participation, renoncent à tout droit de recours contre l'organisateur, ses représentants ou préposés, soit par arbitrage, soit devant les tribunaux, soit de toute autre manière non prévue par le code sportif de la FFM et le code discipline et d'arbitrage, pour tous dommages auxquels ils pourraient être exposés en conséquence de tout acte ou omission de la part de l'organisateur, de ses officiels, représentants ou préposés, dans l'application de ce règlement, ou de tout avenant qui pourrait être établi par la suite ou par toute autre cause qui pourrait en découler.

## ARTICLE 25 – ANNULATION DE LA COURSE

Si la course ne pouvait avoir lieu pour quelque raison que ce soit, les organisateurs ne sauraient en être tenus pour responsables, et les concurrents de ce fait, ne pourraient réclamer aucune indemnité.

Sauf en cas de force majeure, les concurrents sont informés de sa suppression cinq jours avant la date de la course.

## ARTICLE 26 – TRANSPONDEUR

Le chronométrage se fait par transpondeur. L'utilisation du support d'origine prévu pour le transpondeur est obligatoire. Le départ peut être refusé en cas de manque de celui-ci. Il doit être monté à l'avant de la machine suivant une ligne verticale passant par la colonne de direction. Sa position doit être verticale avec le numéro vers le haut.

**Le transpondeur ainsi que le système d'identification sonométrique (étiquette ou badge RFID) sont obligatoire dès les essais du vendredi.**

## ARTICLE 27 – RÉCLAMATION

Toute réclamation peut être faite par écrit et remise à la direction de course. Cette réclamation doit obligatoirement être accompagnée d'un chèque de caution de 300 euros, plus 150 euros si cela entraîne un démontage moteur deux temps, et plus 300 euros pour démontage d'un moteur quatre temps.

Délais maxi des réclamations : 30 minutes après la signature du directeur de course de la feuille **initiale** de proclamation des résultats.

## ARTICLE 28 – ASSURANCE

En conformité avec la réglementation, l'organisation a contracté une assurance responsabilité civile en cas d'accident survenant au cours de la manifestation (essais chronos et courses).

## **ARTICLE 29 – PUBLICITÉ**

Toute publicité ou action publicitaire ou promotionnelle dans l'enceinte du circuit doit obligatoirement faire l'objet d'un accord préalable avec l'organisation.

Le montage et l'utilisation d'une caméra embarquée doit être spécifié en même temps que l'engagement avec notification de l'utilisation future des images enregistrées (demande faite à la FFM).

## **ARTICLE 30 – APPLICATION DU RÈGLEMENT**

Tous les cas non prévus au présent règlement sont tranchés par le jury de l'épreuve, conformément aux dispositions des règles générales CNV et des RTS, du règlement particulier, du code sportif national de la F.F.M. et de ses annexes, pouvant aller jusqu'à la disqualification.

La dernière vérification et l'homologation finale de la (ou des) motos se fait sur place lors du contrôle technique, le départ peut être refusé si la (ou les) motos ne sont pas conformes au règlement en vigueur.

## **ARTICLE 31 – RESPONSABILITÉS**

Il est rappelé aux concurrents que leurs matériels sont placés sous leur entière responsabilité durant toute la manifestation. Ils doivent notamment en assurer la surveillance constante et ne peuvent en aucun cas invoquer la responsabilité civile du club organisateur en cas de vol ou de dégradation.

## **ARTICLE 32 – LAISSER PASSER**

Les laissez-passer pilotes ou mécaniciens fournis par les organisateurs ne sont ni vendables, ni cessibles à titre gracieux.

## **ARTICLE 33 – JURIDICTION**

La manifestation se déroule conformément au code sportif de la FFM, aux prescriptions des RTS et au règlement particulier de chaque épreuve.

## **ARTICLE 34 – OFFICIELS**

Les officiels sont ceux désignés par la Fédération Française de Motocyclisme.

## **ARTICLE 35 – PRESCRIPTIONS GÉNÉRALES ET LITIGES**

Il est rappelé que tout ce qui n'est pas expressément autorisé et précisé dans ce règlement et dans les règlements précités est strictement interdit.

Contact championnats : **Jean-François GABALA** : jefgabala.ffm@gmail.com (06.20.28.85.49)

Site internet : [www.cdfclassic.fr](http://www.cdfclassic.fr)

# **COUPE DE FRANCE SIDE CAR CLASSIC**

Ce règlement vient compléter les règles générales sportives et techniques pour les épreuves de vitesse.

## **ARTICLE 1 - DÉFINITION**

La Fédération Française de Motocyclisme met en compétition pour 2026 les Coupes de France Side-Car Classic avec le support de France Side Car Compétition.

Un équipage vainqueur est désigné dans les 3 classes suivantes

- Classique 1
- Classique 2
- Néo Classic

Si moins de 5 concurrents sont engagés au 15 janvier en Classique 1, la catégorie est regroupée avec la catégorie Classique 2.

Les définitions détaillées des machines figurent dans le règlement technique Sidecar Classic.

Les concurrents s'engagent à participer aux opérations de remerciements et/ou aux opérations médiatiques requises par la FFM ou France Side Car Compétition, et ce même au détriment de leurs propres partenaires.

## **ARTICLE 2 – ÉPREUVES**

Les points permettant d'établir les classements des Coupes de France Side-Car Classic peuvent être acquis lors des manifestations organisées par la F.F.M. et ses clubs qui se déroulent aux dates suivantes :

**2 et 3 mai**

**6 et 7 juin**

**20 et 21 juin**

**18 et 19 juillet**

**29 et 30 août**

**24 et 25 octobre**

**CROIX EN TERNOIS**

**CAROLE**

**ALES**

**NAVARRA (ESP)**

**PAU ARNOS**

**MAGNY-COURS**

**MC CROIX EN TERNOIS**

**MC MOTORS EVENTS**

**MC POLE MECANIQUE**

**MC MOTORS EVENTS**

**MC PAU ARNOS**

**MC NEVERS ET NIEVRE**

L'une ou l'autre de ces courses peut changer de date sous réserve d'accord de la Commission Nationale Vitesse, des épreuves peuvent également être rajoutées ou annulées en cours de saison.

## **ARTICLE 3 – CONCURRENTS**

### **3.1 - Conditions d'accès**

Les pilotes doivent avoir 16 ans révolus le jour de l'épreuve où ils sont engagés et 15 ans pour les passagers.

Si un équipage a un comportement mettant en cause la sécurité sur piste ou la crédibilité de la coupe, une procédure d'exclusion peut être engagée.

### **3.2 - Licences autorisées**

Les équipages de toutes nationalités peuvent courir sous réserve d'être détenteurs d'une licence compétition délivrée par la FFM :

- Licence valable pour l'année en cours (NCO, LUE, VIX, NPH ou pour les passagers NCP, LUP, IPS)
- Licence 1 manifestation (LJA + Pass Circuit ou Pass Eco, pour le vendredi).

Les concurrents étrangers de l'union Européenne pourront courir avec des licences UE de leur propre pays lorsque l'épreuve est de capacité européenne. La classification « manifestation ZUE » peut être vérifiée sur le calendrier FIM Europe « Open Calendar ».

## **ARTICLE 4 – ENGAGEMENTS**

### **4.1 - Engagement sur FFM Engage Sport**

L'inscription est à prendre sur le site : <https://ffm.engage-sports.com/> - Championnat de France - Coupe de France à l'Ancienne - Coupe de France Side-Car Classic.

Si besoin, une aide d'utilisation est à disposition en haut de la page : <https://www.france-side-car-competition.com/saison2026>

**Le montant et les modalités d'engagements sont fixés à l'article 4 du règlement du championnat de France Classic vitesse.**

Chaque demande d'engagement doit être accompagnée du montant des droits fixés pour 2026 à **290€** comprenant 10€ de droit de transpondeur. Le montant de l'engagement pourra éventuellement être majoré pour la course de Magny-Cours afin d'y intégrer des séances d'essais.

Les engagements sont accessibles à compter du **26 janvier 2026**.

Les frais d'inscription de la 1<sup>ère</sup> course sont débités à l'inscription.

Pour les courses suivantes, les frais d'inscription sont débités environ 30 jours avant la manifestation.

*NB 1 : Pour les inscriptions commandées en plusieurs fois, la 1<sup>ère</sup> course est débitée à chaque inscription.*

*NB 2 : Seules les cartes bancaires sont acceptées comme moyen de paiement sur Engage Sport. Lors de votre inscription, pensez à vérifier que la date de validité de votre carte bancaire est postérieure à la date de la dernière course, au risque de subir un impayé.*

*NB 3 : Le responsable vitesse à la FFM (voir contact en fin de document) est à contacter par courriel pour :*

- les inscriptions tardives (moins de 15 jours avant la manifestation)
- les changements de passager
- les changements de catégorie
- les changements de Numéro avant la 1<sup>ère</sup> course.
- les désistements.

### **4.2 - Numéros de course**

Les numéros de course sont gérés via Engage Sport.

Les numéros sont initialisés en début d'année pour les équipages ayant participé à des courses fin 2025.

**Les numéros de plaque pour les numéros sont :**

- **Néo Classic : plaque noire numéro blanc**
- **Classique 1 et 2 : plaque blanche numéro noir**

*NB : Les numéros sont cogérés avec France Side Car Compétition.*

### **4.3 - Priorité d'accès aux courses**

Les priorités d'accès aux courses sont arrêtées le **10 février 2026**.

Selon les critères de priorité et dans la limite du nombre autorisé en course, les équipages passent alors du statut "inscrit" au statut "engagé".

Les critères sont les suivants : nombre d'inscription aux courses et date initiale d'inscription.

Les critères sont appliqués tout d'abord sur les sides conformes puis sur les sides en dérogation (voir article 16 homologation).

En cas d'ex-æquo, le nombre de points au classement de l'année précédente fixe les priorités.

Après le **10 février** seule la date d'arrivée des inscriptions fixe les priorités.

Les derniers équipages inscrits, impliquant un nombre de side-cars supérieur à la capacité maximale en course (capacité maximale définie dans l'homologation du circuit), sont informés de leur position sur la liste d'attente.

#### **4.4 - En cas de paiement revenu impayé**

Un courriel est adressé au pilote qui dispose alors d'un délai de 7 jours à réception de celui-ci pour régulariser sa situation. Cette régularisation peut intervenir uniquement par paiement carte bancaire (via le site Internet) ou espèces, avec majoration du droit d'engagement du montant des frais bancaires liés à cet impayé.

En l'absence de régularisation pendant ce délai, le pilote est redevable à la FFM du droit d'engagement majoré des frais bancaires générés par l'impayé. Il est par ailleurs automatiquement désengagé de l'épreuve mais reste redevable de ses frais d'engagements en totalité.

Attention, un pilote ne peut prendre le départ d'une course sans avoir réglé, au préalable, ses impayés des courses précédentes.

#### **4.5 - Forfaits**

L'équipage qui ne participe pas à une manifestation à laquelle il est engagé, prévient et justifie son forfait exclusivement par courriel à la FFM (voir contact en dernière page).

Conditions de désistement :

1. Plus de 30 jours avant la manifestation : retenue de 50 euros.
2. Entre 9 et 30 jours avant la manifestation : Retenue de 100 euros sur justification (certificat médical, problème familial, casse sur roulage ou course dans les 30 jours précédant la manifestation).
3. Sans justificatif, 100% du montant de l'inscription est retenu.
4. 8 jours avant la manifestation, les droits d'engagement ne sont plus remboursés, ni reportés quelle qu'en soit la raison.

NB : La date de prise en compte est celle de la **déclaration de forfait sur [ffm.engage-sports](https://www.ffm.engage-sports)**.

#### **4.6 – Documentation**

La documentation spécifique side-car est accessible sur le site web : <https://www.france-side-car-competition.com/> :

- Pour s'engager : Onglet "saison2026", en haut de la page : "Guide Engage Sport".
- Pour le choix des licences : Onglet "Club" en haut de page rubrique Moto club
- Pour les guides d'initiation : Onglet "Club" en bas de page

Initiation singes

Maitrisons l'huile.

Contrôle Technique : check liste pour préparer sa machine.

Briefing débutant complément des briefings sur course.

Commissaire de piste... pour connaître les conseils donnés aux commissaires qui vous dépanneront.

### **ARTICLE 5 – DÉROULEMENT DES ÉPREUVES**

Chaque épreuve est programmée pour avoir des essais libres le vendredi, une séance d'essai chrono et 2 courses sur le week-end.

#### **5.1 - Vérifications administratives et techniques**

Les vérifications des licences sont réalisées en amont, les consignes (heure de briefing, essais libres...) sont envoyées par mail. Elles figurent avec les mises à jour des documents sur Engage Sport.

Les horaires détaillés de chaque manifestation sont établis sur place à la clôture des vérifications en fonction du nombre de séries solos déterminé par le nombre de présents. Ils sont portés dès que possible à la connaissance des concurrents et soumis à l'accord du directeur de course.

Le contrôleur technique vérifie la présence des équipages. Il s'assure que le passager inscrit est le passager présent. En cas de changement, le contrôleur vérifie la validité de sa licence. Le nouvel inscrit se présente au briefing avec sa licence.

Les contrôles préliminaires sont des vérifications de sécurité.

La conformité de la machine est sous l'entière responsabilité du pilote.

Il est remis à chaque pilote, lors de sa première participation, un passeport technique, sa présentation est obligatoire lors des vérifications techniques de chaque épreuve.

Chaque équipage soumet au contrôle sa ou ses machines ainsi que les équipements complets.

*Le mulet passe le contrôle technique et l'équipage avec le mulet ne marque pas de point pour la Coupe de France.*

Le Side-car est présenté avec le carénage enlevé pour la vérification du montage du bac de récupération d'huile et des arrêts des bouchons de vidange des carters moteur et boîte.

*NB 1 : Le contrôleur technique se réserve le droit de vérifier la tenue des carènes montées, soit sur demande lors de la vérification technique, soit en prégrille.*

NB 2 : Le Side-car doit être contrôlé de nouveau dans le cas d'une chute d'un accrochage ou casse moteur (essais libres, essais Chronométrés ou course)

L'équipage présentera des équipements conformes aux règles suivantes :

- Combinaisons de cuir 1 pièce
- Casque intégral obligatoire Normes ECE 22/05 (la norme 22/05 ne sera plus autorisée en 2027) ou ECE 22/06 ou FIM de moins de 5 ans.
- Protection dorsale, rigide et conforme à la norme EN 1621-2
- **Protection pectorale norme EN 1621-3 obligatoire pour le pilote ET le passager**
- Gants entièrement en cuir en bon état
- Bottes (malléoles protégées) en cuir ou en matériaux synthétiques (homologuées)

Lors d'une manifestation, le départ est refusé aux sides présentant des risques pour la sécurité ou présentant de façon répétitive des corrections non appliquées.

## 5.2 - Essais chronométrés

L'essai chronométré d'une durée de 20 minutes détermine la place sur la grille de départ des courses.

Les pilotes doivent être présents en prégrille, au moins 20 mn avant l'heure théorique du départ de leur course, afin de pouvoir répondre à un léger décalage des horaires et de permettre le contrôle des transpondeurs et la vérification technique "en ordre de marche".

Les pilotes ne peuvent prendre la piste qu'à l'issue de ces contrôles.

Pour chaque séance de qualification et pour chaque course, les conditions de piste sont déclarées en pré grille 15 minutes avant le départ du tour de formation, un panneau WET (pluie) ou DRY (sec) est présenté à la pré grille. Une fois la pré grille ouverte, il n'est pas accordé de délai supplémentaire pour changer de roue.

**Les essais chronométrés sont obligatoires pour prendre le départ des courses.**

Il faut avoir fait au minimum 3 tours pour enregistrer un tour chronométré.

Le jury peut, sur accord du directeur de course, et à la vue du palmarès du pilote, faire rouler un équipage n'ayant pas fait les essais chronos. En course, sauf décision spécifique du directeur de course, cet équipage partira de la dernière ligne.

La règle des 120% du temps des 3 premiers sidecars ne s'applique pas à la Coupe de France Side-Car Classic.

Les résultats des essais chronos serviront pour établir la grille de la 1ère course.

La grille de la 2ème course sera fixée par les résultats de la 1ère course.

De même pour une 3ème course, la grille sera faite à partir des résultats de la 2ème course.

Les participants ayant déclaré forfait pour une course pourront prendre part à une ou plusieurs courses suivantes. Ils partent alors du fond de grille.

Chaque équipage reçoit un transpondeur. **Le transpondeur doit être fixé conformément aux directives du chronométrage.**

En cas de perte ou de casse du transpondeur, celui-ci est facturé par la société de chronométrage (souvent entre 300 et 700 euros).

## 5.3 - Remplacement de passager

Avant la manifestation : l'unité d'inscription est l'équipage. Le changement de passager reste une exception et doit être déclaré par courriel à FSCC et ce, au plus tard 10 jours avant la manifestation ou au plus vite en cas d'incapacité grave survenue après ce délai.

En cours de manifestation, les demandes de changement de passager, dûment motivées, sont présentées au jury par le représentant FSCC de la manifestation. Le jury soumettra la demande au directeur de course pour accord.

Si le remplacement de passager est prévu, les deux passagers doivent faire des essais de qualification.

Il est possible de changer de passager une fois et une seule durant la manifestation.

Le drapeau noir d'exclusion de course est présenté aux équipages "au départ" avec un passager non inscrit. L'équipage passe alors en jury avec le risque de se voir disqualifié pour la course, voire exclu de la coupe).

## 5.4 - Courses

Les procédures utilisées sont :

### Procédure simplifiée

- Mise en prégrille,
- Tour de formation,
- Mise en grille (départ au drapeau vert agité),
- Tour de chauffe
- Mise en grille

- Départ à l'extinction des feux rouges ou drapeau tricolore

### **Procédure réduite**

#### **Applicable uniquement aux Classiques si la piste est déclarée sèche (DRY)**

- Mise en prégrille,
- Tour de reconnaissance,
- Mise en grille
- Départ à l'extinction des feux rouges ou drapeau tricolore

La procédure de départ utilisée sera définie au briefing sur proposition du directeur de course.

Voir l'article 3.2 des règles générales pour les épreuves de vitesse.

Pour les side-cars, la grille utilisée est la grille **moto conformes aux RTS**.

Sauf dans le cas où les 2/3 de la course sont effectués, un nouveau départ est donné au minimum 10mn après présentation des drapeaux. Le directeur de course déclare les conditions de piste DRY ou WET.

La procédure de départ est : ouverture de la voie des stands pendant 60 secondes puis application de la procédure simplifiée, telle que définie à l'article 3.2 des règles générales pour les épreuves de vitesse.

### **ARTICLE 6 - ARRÊT DE COURSE / NOUVEAU DÉPART**

Ces aspects de la course doivent être gérés conformément à l'article 6 des règles générales pour les épreuves de vitesse.

Les machines peuvent être réparées durant le temps nécessaire à la remise en place des conditions pour donner un nouveau départ, il n'est pas octroyé de délai supplémentaire.

Dans le cas où il se met à pleuvoir lors d'une course commencée sur une piste déclarée DRY, elle n'est pas systématiquement arrêtée. Toutefois si le directeur de course juge qu'elle doit quel que soit le moment de cet arrêt, aucun départ n'est redonné. Si 50 % au minimum et moins des 2/3 de la distance de la course a été couvert sur le tour où est effectué le classement, la moitié des points est attribuée.

Suite à interruption de la course sur drapeau rouge, sont classés les équipages ayant regagné par leurs propres moyens la pit lane dans les 5mn suivant la présentation du drapeau rouge.

Tout arrêt de course avant le drapeau à damier est soumis à une vérification Technique avant de quitter l'enceinte de la piste.

- Drapeau rouge

Les machines sur la ligne médiane de la PIT LANE sont considérées en parc fermé sous surveillance des OCT disponibles.

Les équipages et accompagnants sont le long des murets, aucune intervention même minime n'est autorisée sur les machines sans l'accord du contrôleur technique.

- Sortie individuelle : en autonome ou en remorquage, le side doit impérativement passer au contrôle technique avant de quitter l'enceinte de la piste.

### **ARTICLE 7 – DÉPART ANTICIPÉ**

Tout coureur ayant effectué un départ anticipé ou volé tel que défini à l'article 5 des règles générales de vitesse est pénalisé.

### **ARTICLE 8 – ECHELLE DES SANCTIONS**

Les sanctions suivantes peuvent être appliquées en cas de non-observation de la réglementation fédérale et notamment de la réglementation technique par le jury ou les instances disciplinaires fédérales:

- avertissement,
- sanction pécuniaire,
- pénalité de temps et de points,
- déclassement de l'épreuve,
- suspension pour une ou plusieurs épreuves
- éviction des Coupes de France Side Car Classic (sanction décidée par le T.N.D.A.).

### **ARTICLE 9 – PODIUMS, POINTS**

Pour être classé, il faut avoir effectué 75% de la course et avoir passé la ligne d'arrivée au maximum 3 minutes après le vainqueur. En cas d'interruption de course voir article 6.

Sur décision du directeur de course, les sidecars pourront être mis en parc fermé à l'issue de la course (durée de 30 minutes maximum) pour un contrôle technique éventuel **ou le traitement d'une réclamation**.

Pour le classement de la coupe, les quinze premiers classés marquent des points dans chaque course selon le barème suivant :

25 – 20 – 16 – 13 – 11 – 10 – 9 – 8 – 7 – 6 – 5 – 4 – 3 – 2 – 1

Les podiums de chaque classe ont lieu à la fin de la dernière course.

### **ARTICLE 10 – CLASSEMENT FINALE DES COUPES DE FRANCE SIDE-CAR CLASSIC**

Les classements des Coupes de France Side-Car Classic sont établis dans chaque catégorie, sur les résul-

tats obtenus sur l'ensemble des courses organisées.

Les ex aequo sont départagés en considération du nombre de places de 1er, 2ème, etc. S'il est impossible de les départager ils ont le même classement.

Dans le cas d'un changement de passager au cours de la saison, c'est le passager ayant marqué le plus de points qui apparaît au classement consolidé de la coupe.

### ARTICLE 11 – RÉCLAMATION

Les réclamations doivent être déposées conformément à l'article 8 des règles générales pour les épreuves de circuits de vitesse.

Le demandeur, pour déposer sa réclamation, peut demander à être accompagné par le représentant de France Side Car Compétition au jury.

### ARTICLE 12 – APPLICATION DU RÈGLEMENT

Tous les cas non prévus au présent Règlement sont tranchés par le Jury de l'épreuve, conformément aux dispositions des règles générales C.N.V., du règlement particulier, du Code Sportif National de la F.F.M. et de ses Annexes.

### ARTICLE 13 - OFFICIELS

Le directeur de course, le directeur de course adjoint, le directeur de course stagiaire, les commissaires techniques et les chronométreurs sont désignés par la FFM.

Les commissaires sportifs (deux au minimum) sont désignés par l'organisateur.

Le directeur de course, son adjoint, le directeur de course stagiaire et les commissaires sportifs doivent avoir satisfait à un séminaire fédéral en cours de validité.

La commission désigne pour chaque épreuve un délégué de son choix, si celui-ci est présent, il est de droit le président du jury, si celui-ci est absent, le club doit désigner un troisième commissaire sportif et nommer le président du jury suppléant.

Deux aides commissaires techniques, nommés par le club, doivent impérativement être présents durant toutes les vérifications techniques. Ceux-ci doivent être titulaires de la licence de commissaire technique.

NB : En accord avec la FFM, France Side Car Compétition désigne pour ce qui concerne les side-cars, le représentant au jury et le contrôleur technique.

### ARTICLE 14 – RESPONSABILITÉS

Il est rappelé aux concurrents que leur matériel sont placés sous leur entière responsabilité durant toute la manifestation. Ils doivent notamment en assurer la surveillance constante et ne pourront en aucun cas invoquer la responsabilité civile du club organisateur ou des représentants de France Side Car Compétition en cas de vol ou de dégradation.

Les concurrents sont responsables de leurs accompagnateurs et les chiens seront attachés pendant toute la manifestation.

### ARTICLE 15 – CIRCULATION DANS LE PARC COUREURS

Pour raison de sécurité, la circulation de tous véhicules dans le paddock doit se faire à l'allure d'un piéton au pas. Les deux roues de service (transport de roues, matériel ou personnel, etc.) doivent être identifiés aux machines pour lesquelles ils sont utilisés, il est recommandé aux pilotes et passagers de porter un casque, ils ne doivent également pas émettre un bruit supérieur à 90 dB. La pratique du "deux roues", vélo et tout engin motorisé, par des enfants de moins de 10 ans est interdite dans le paddock. Rappelant que le pilote est responsable de ses accompagnateurs, celui-ci peut être sanctionné par le jury de l'épreuve, la sanction prononcée peut aller jusqu'à l'exclusion de la manifestation.

### ARTICLE 16 – HOMOLOGATION DU SIDE CAR

Par principe, tout ce qui n'est pas écrit n'est pas autorisé.

Les demandes spécifiques sont à notifier à France Side-Car Compétition (contact en fin de document).

FSCC définira la classe de rattachement avec ou sans dérogation (voir impact de la dérogation sur les priorités article 4.3 ).

Principe de l'homologation du side-car par France Side-Car Compétition (FSCC).

Chaque équipage doit s'assurer que son **side-car** est bien **conforme** au **règlement technique** et doit l'inscrire dans la bonne classe.

En cas de doute, contacter FSCC (contact en fin de document) qui vous mettra en relation avec la personne compétente.

Sur site, le contrôleur technique se réserve le droit de remettre en cause l'homologation ou de demander des évolutions immédiates ou pour les courses suivantes.

En particulier, seront acceptés, des machines ayant un intérêt particulier ou historique certain, la documentation sur cet intérêt historique devra être fournie par le pilote.

## **REGLEMENTATION TECHNIQUE SIDE CAR CLASSIC**

Les règles générales pour les contrôles techniques sont applicables ainsi que les articles suivants.

### **ARTICLE 1 – MODÈLES ET CYLINDRÉE PAR CLASSE**

Side-cars "Sortie Avant" avec ouverture sur les "Sortie Arrière" en Néo Classic.

Pour les side-cars Classiques, il est important de conserver l'apparence ancienne des machines afin de répondre à l'attente des spectateurs avertis.

#### **Article 1.1 - Catégorie Classique 1**

##### **- Side car grandes roues**

- Année modèle < 31/12/76
- Moteur 4T « jusqu'à 1000cc »
- Moteur 2T « jusqu'à 500cc »
- Empreinte au sol max. de 130mm

#### **Article 1.2 - Catégorie Classique 2**

- Année modèle < 31/12/76
- Moteur 4T « supérieur à 750cc » et « jusqu'à 1000cc » Honda four jusqu'à 836cc
- Moteur 2T « supérieur à 500cc » et « jusqu'à 750cc » hors Konig
- Pour les 1000cc, maxi 2 soupapes, carburateur et allumage d'origine
- Empreinte au sol max. 165mm

#### **Article 1.3 - Catégorie Néo Classic :**

Les limitations de cette catégorie Néo Classic sont les suivantes :

##### **1.3.1 - Sortie avant année modèle < 31/12/77 :**

- BMW jusqu'à 1070cc
- HONDA jusqu'à 1000cc
- Vincent jusqu'à 1330cc
- Harley Davidson jusqu'à 1300cc
- Kawasaki jusqu'à 1015cc
- Konig jusqu'à 700cc
- Twins (<1000cc) avec kits 4 soupapes Weslake/Nourish

Pour les 4 cylindres japonais :

- restriction à 2 soupapes par cylindre
- carburateur de diamètre 35 mm max
- cylindrée d'origine + cotes de réparation "constructeur".
- refroidissement Air

##### **1.3.2 – Sortie avant - Année modèle post 1977 :**

Par dérogation, marquent les points en Néo Classic :

- Twins (<1000cc) équipés de kits 4 soupapes Krauser
- DUCATI à courroie, refroidissement à air, 2 carburateurs concentriques (diamètre max 40).
- DUCATI 900cc sont stock.
- GUZZI **Maxi 1070cc**, 2 soupapes/cylindres.
- Modèle à "cylindres ronds" ou "cylindres carrés".

- Empreinte au sol max. 165mm

##### **1.3.3 - Sortie arrière :**

- Châssis d'époque en parfait état ou copie neuve

ET

- Châssis court, moteur devant le pilote,
- Moteur 600 cc - 4 cylindres
- Cylindrée d'origine + cotes de réparation "constructeur".
- Modèles éligibles :
  - Honda CBR PC 19 & PC 25
  - Kawasaki GPZ et ZZR 1ère génération
  - Yamaha FZR de 1989 à 1994
  - Suzuki GSX 600F

### **ARTICLE 2 – GUIDON - FOURCHE**

Les guidons en aluminium ou alliage soudés sont interdits.

La largeur du guidon doit être de 450mm au minimum, avec un angle de braquage minimum de 20° de chaque côté de l'axe.

Les extrémités exposées du guidon doivent être bouchées avec un matériau solide ou recouvertes de caoutchouc.



Des butées rigides, autre que des amortisseurs de direction, doivent être fixées afin d'assurer un espace minimum de 20mm entre le carénage et les extrémités du guidon ou de tout autre système de direction, y compris tous les accessoires qui y sont fixés.

Les fixations d'amortisseur, d'axes de roue et le bras oscillant des fourches Earles doivent être freinés.

### Article 3 – Freins

Commandes hydrauliques.

Les side-cars doivent être munis du système de frein suivant : un système principal avec au moins deux circuits indépendants l'un de l'autre. Un des circuits doit agir sur au moins deux des trois roues.

Les vis de fixation des étriers de frein devront être arrêtées par un fil métallique de sécurité.

Seuls les disques de freins en matériau ferreux sont autorisés. Lors des vérifications techniques le contrôleur doit pouvoir accéder facilement au système de frein (maitre-cylindre, biellettes de commandes, etc.)

Un frein peut être monté sur la roue du side. Il doit être couplé avec un frein agissant sur l'une des roues du motocycle.

- Les étriers doivent avoir au maximum, 2 pistons.
- Le freinage avec deux circuits indépendants commandés au pied est recommandé (Il ouvre aussi la possibilité de courir en Angleterre et en Belgique...).
- Ne sont pas acceptés :
  - les disques flottants (les sides ayant des disques flottants lors du championnat RSCM 2019 seront acceptés par dérogation).
  - les disques « pétale »
  - les maitre- cylindres radiaux

### ARTICLE 4 – SYSTÈME D'ÉCHAPPEMENT

Les tuyaux d'échappement doivent être conformes aux normes existantes concernant le contrôle du bruit.

Le tuyau doit expulser les gaz horizontalement et vers l'arrière, à un angle maxi de 30° par rapport à l'axe de la machine, et son extrémité doit avoir un diamètre constant sur une distance de 30 mm.

Le pot d'échappement ne doit pas dépasser la largeur du side-car, ni l'aplomb arrière du plateau du side-car. Les extrémités des pots d'échappement doivent être disposées de telle façon qu'il soit impossible au cas où deux véhicules se heurtent de s'accrocher.

**Spécificités Classique :**

- Le positionnement des pots doit respecter la sécurité du passager et des autres concurrents.
- Le contrôleur technique est juge pour accepter le montage

### ARTICLE 5 – PROTECTION

Si la transmission primaire est exposée, elle doit être munie d'un garde chaîne comme mesure de sécurité. Ce garde chaîne doit être conçu de telle façon qu'en aucun cas le pilote ou le passager n'entre en contact accidentellement avec la chaîne ou les pignons. Il doit être conçu pour éviter que le pilote ne se blesse les doigts.

Un garde chaîne est exigé si la transmission secondaire n'est pas protégée par le carénage.

Les véhicules doivent être munis d'une protection solide et efficace entre le pilote et le moteur. Cette protection doit empêcher que le corps du pilote ou ses vêtements soient en contact direct avec les flammes qui peuvent s'échapper ou avec d'éventuelles fuites d'huiles et de carburant.

Sur les side-cars "sortie arrière", les roues doivent être protégées afin d'en éviter le contact.

- La roue du panier doit être totalement recouverte à hauteur de la plateforme. Un aménagement est possible pour contrôler la pression de la roue.
- La roue motrice doit être recouverte à hauteur de la plateforme du coté panier.
- La roue motrice, sur les châssis courts, doit être protégée à l'arrière et à l'opposé du panier jusqu'au niveau de l'axe de roue arrière. Des aménagements sont possibles pour évacuer la chaleur des freins.

Les fixations autres que la tenue et rigidité des carénages sont **vérifiables** lors du contrôle technique et jusqu'en pré-grille.

La carène F2 et Classic (introduction verticalement ou horizontale) doit obligatoirement être arrêtée par goupille.

Le fond plat doit être fixé : attention que le trou dans le poly ne se fragilise pas.

### ARTICLE 6 – COUPE-CIRCUIT - DÉMARREUR

Il doit être installé un coupe-circuit relié au pilote, actionné au moyen d'un fil non élastique d'une longueur maxi de 1 m.

Les coupe-circuits doivent interrompre le circuit primaire d'allumage et les pompes à essence.

Le démarreur est obligatoire : la machine doit être équipée d'un démarreur électrique et doit à tout moment, être capable de repartir sans aide auxiliaire.

Une dérogation peut être accordée uniquement à **certains side-cars « CLASSIC » ou side-cars équipés de moteurs "anciens"** (année modèle avant <2000). Un lanceur auxiliaire, est admis uniquement en pré-grille.

Si la procédure de départ est interrompue avec "arrêt moteur" par la direction de course, les équipages n'ayant pas instantanément redémarré lors du signal de la direction de course partent du fond de grille **ou depuis la pit-lane**.

Pour jouer son rôle en cas d'urgence, le bouton de mise en marche du démarreur doit préférentiellement être directement accessible sans que les mains du pilote quittent le guidon.

## ARTICLE 7 – RÉCUPÉRATEUR

Les règles suivantes sont l'objectif : le contrôleur technique est juge pour accepter le montage.

- 1) La capacité minimale d'un bocal récupérateur pour la boîte de vitesses, le réservoir d'essence et le radiateur de refroidissement d'eau est de 250cc. Pour les moteurs 4 Temps, démunis d'un système de recyclage permanent, le récupérateur doit avoir une capacité de 1000cc.
- 2) Un bac récupérateur doit être fixé sous le moteur. Les dimensions de ce bac doivent être de 100 mm supérieurs aux bords extérieurs du carter moteur. Un retour (déflecteur) à l'avant du moteur doit avoir une hauteur minimale de 150 mm.

Ce bac d'une capacité de 5 litres minimum doit être totalement étanche.

De la mousse de rétention dans le fond du bac est obligatoire.

Le passage de chaîne, s'il nécessite de réduire la hauteur du bac ou fond plat, doit être protégé par un système à balais ou à mousse afin de conserver l'étanchéité maximum du bac.

## ARTICLE 8 – PNEUS

Spécificité classique

- Couvertures chauffantes interdites
- Sortie Avant : les pneus slicks et slicks retaillés ne sont pas autorisés.
- Sortie Arrières : Pneus slicks retaillés largeur limitée à 6.2

## ARTICLE 9 – GARDE AU SOL

La garde au sol mesurée sur toute la longueur et largeur du véhicule prêt pour la course, complètement chargé coureur, passager et carburant ne doit pas être inférieure à 62mm lorsque le guidon est dans la position de ligne droite.

## ARTICLE 10 – FEU DE PLUIE

Le feu rouge doit être fixé à l'arrière du cadre principal entre le pneu arrière et le side (plateau) situé entre 10 et 30 cm du sol.

Le feu tourné vers l'arrière avec un angle maximum de 5° par rapport à l'axe du side car, doit être visible quel que soit le déplacement du passager. Ce feu doit être à leds non clignotant et comporter au moins 9 leds. L'alimentation est à fil ou à pile.

## ARTICLE 11 – ANNEAU DE REMORQUAGE

Non applicable en classique.

## ARTICLE 12 – NUMÉROS

Les numéros doivent être de chaque côté et à l'avant sur le nez de la carène, au centre.

Les numéros pour les side cars « vitesse circuit » sont identiques pour la Coupe de France Side-car Classic et les courses RSCM.

- Néo Classic ont un **numéro blanc sur fond noir**.
- Classic 1 et 2 ont un **numéro noir sur fond blanc**

Les N° attribués sont, par défaut, ceux utilisés sur la saison **précédente**, le n°1 étant réservé au championnat de France FSBK de l'année N-1.

Un numéro, de 2 à 999, quelle que soit la catégorie du side-car, est attribué à un pilote pour l'année

## ARTICLE 13 - BOUCHON DE VIDANGE ET CIRCUIT D'HUILE

- Tous les bouchons de vidange, niveau et remplissage doivent être étanches et bien vissés, les tuyaux d'alimentation d'huile doivent être correctement et solidement fixés.
  - Les filtres à huile externes doivent être rendus indesserrables par un fil métallique de sécurité.
  - Tous les raccords, bouchons, écrous concernant les huiles du moteur, de la boîte de vitesse ou de la transmission doivent être freinés par un fil métallique de sécurité.
- Les contrôleurs techniques sont seuls juges de l'efficacité du système.
- Les manomètres mécaniques sont au tableau de bord et monté sur amortisseur de vibrations (joint torique ou silent bloc adapté).

## ARTICLE 14 - NIVEAU SONORE

Le niveau sonore doit être conforme à l'article 19 des règles générales pour les contrôles techniques.

## ARTICLE 15 – RÈGLES ADDITIONNELLES POUR LES CLASSIQUES

**Châssis**

- Le châssis est tubulaire (ou un modèle d'origine ou réplique d'ancien).
- Titane & magnésium sont interdits.

**Carénage / habillage**

- Carbone et Kevlar sont autorisés. Le side doit néanmoins conserver son "visuel ancien" (Carbone et kevlar seront recouverts sur les parties visibles).

**Boite de vitesse**

- 5 vitesses maximum autorisées
- Néo Classic sortie arrière : 6 vitesses maximum autorisées.

**Carburateur**

- A guillotine interdits.
- Injection autorisée uniquement sur 500 cc BMW ou URS

**Allumage**

- Allumage électronique autorisé.

**Suspensions**

- La roue avant doit être prise dans une fourche et suspendue par amortisseur(s). Par voie de conséquence les triangles et pivots ne sont autorisés sur la roue avant que pour les sides en configuration d'origine.
- Amortisseurs 1 voie maximum
- Bombonnes séparées non autorisées.

**Contacts**

FFM - 01 49 23 77 25 - [vitesse@ffmoto.com](mailto:vitesse@ffmoto.com)

Information sur le site : <https://www.france-side-car-competition.com/>

France SIDE CAR COMPETITION – [secretariat.FSCC@gmail.com](mailto:secretariat.FSCC@gmail.com) (contact "side-car" et homologation)

## **REGLEMENT TECHNIQUE CATEGORIE PRODUCTION**

**ARTICLE 1 - DEFINITION**

Ce règlement technique vient compléter les règles générales techniques pour les épreuves de vitesse ainsi que les règlements sportifs et techniques des différents cycles d'épreuves concernés. Les catégories concernées par le présent document sont les suivantes :

**Coupes de France Promosport**

- Production 600
- Production 1000

**Championnat de France Superbike**

- Supersport Production (600)
- Superbike Production (1000)

**Championnat de France d'Endurance**

- Production 1000

Dans le cas où certains cycles d'épreuves feraient l'objet de dispositions particulières, celles-ci seront expressément indiquées dans le présent règlement. Tout ce qui n'est pas prescrit ou spécifiquement autorisé dans ce règlement est strictement interdit.

**ARTICLE 2 – MACHINES CONCERNEES**

Les modèles éligibles à concourir dans les classes Production doivent respecter un plafonnement des prix publics de vente fixé à :

- Production 600 : 15 000 € TTC.
- Production 1000 : 25 000 € TTC.

Les motos Production 600 & 1000 font obligatoirement l'objet d'une homologation FFM.

Toutes les pièces et tous les systèmes non mentionnés dans les articles suivants doivent rester tels qu'ils ont été produits à l'origine par le fabricant pour la moto homologuée.

**En catégories Supersport et Superbike Production, il peut être admis des machines au-delà du plafonnement des prix de vente dans le cas où ces dernières ont été produites et homologuées par le constructeur dans le respect du règlement de la catégorie Production. Ces machines doivent respecter un plafonnement des prix publics de vente fixé à :**

- Supersport Production : 20 000 € TTC.
- Superbike Production : 30 000 € TTC.

**ARTICLE 3 – CADRE & CHASSIS****3.1. - CADRE**

Aucune modification est autorisée. Le cadre principal doit avoir un numéro d'identification du véhicule (VIN), comme délivré par le fabricant sur le modèle homologué.

Les protections de cadre en matériaux composites sont autorisées et doivent être fixées solidement. Il est interdit de percer des trous pour fixer ces protections. Pour les contrôles techniques, les motos doivent être présentées sans ces protections. Le responsable technique de l'épreuve peut demander au pilote, à tout moment de l'épreuve, d'enlever ces protections pour des vérifications complémentaires. Un espace suffisant doit être disponible pour apposer l'autocollant FFM (sur une surface lisse). Rien d'autre ne peut être ajouté ou retiré du cadre.

Les supports ou plaques de montage du moteur doivent rester tels qu'ils ont été produits à l'origine par le fabricant pour la moto homologuée.

La construction de la boucle arrière homologuée doit être utilisée. Des modifications mineures pour monter et fixer le carénage arrière et la selle sont autorisées, mais la conception, l'objectif et l'assemblage doivent rester tels qu'utilisés par la pièce homologuée.

Le matériau de la selle peut être modifié et/ou remplacé.

Les accessoires boulonnés à la boucle arrière peuvent être retirés.

Le polissage du cadre ou de la boucle arrière n'est pas autorisé.

### 3.2. – FOURCHE AVANT

Les fourches, les plongeurs, la potence, l'axe de roue, les T supérieure et inférieure, etc., doivent rester tels qu'ils ont été produits à l'origine par le fabricant pour la moto homologuée.

Les pièces internes d'origine des fourches homologuées peuvent être modifiées ou changées, mais strictement limitées au(x) ressort(s) et aux soupapes/clapets. Le changement des bouchons de fourche est interdit.

**En catégories Superbike et Supersport Production, les éléments intérieurs de la fourche peuvent être changés de manière libre. Seuls les kits constructeurs à un prix catalogue TTC inférieur à 2000 €, y compris les bouchons, sont autorisés. Un document listant les pièces homologuées dans les différentes catégories est disponible sur : [www.fsbk.fr](http://www.fsbk.fr).**

N'importe quelle qualité et quantité d'huile peut être utilisée dans les fourches avant.

Les systèmes de fluides électromagnétiques qui modifient la viscosité du ou des fluides de suspension pendant le fonctionnement ne sont pas autorisés.

Les joints cache-poussière peuvent être modifiés, changés ou retirés à condition que la fourche reste totalement étanche.

La hauteur et la position de la fourche avant par rapport aux T de fourche sont libres.

Un amortisseur de direction peut être ajouté ou remplacé par un amortisseur de rechange. L'amortisseur de direction ne peut pas agir comme un dispositif de limitation du verrouillage de la direction.

L'ajout de petits supports pour la béquille avant n'est pas autorisé si ce n'est pas monté à l'origine sur la moto homologuée.

### 3.3. – BRAS OSCILLANT

Chaque pièce du bras oscillant arrière doit rester telle qu'elle a été produite à l'origine par le fabricant pour la moto homologuée (y compris la fourche arrière, le boulon de pivot et le dispositif de réglage de l'essieu arrière).

Les protections en matériaux composites pour protéger une section d'un bras oscillant sont autorisées et doivent être fixées solidement. Il est interdit de percer des trous pour fixer ces couvercles. Pour les contrôles techniques, les motos doivent être présentées sans ces protections. Le responsable technique de l'épreuve peut demander au pilote, à tout moment de l'épreuve, d'enlever ces protections pour des vérifications complémentaires.

L'axe de pivot du bras oscillant arrière doit rester tel qu'il a été produit à l'origine par le fabricant pour la moto homologuée.

### 3.4. – SUSPENSION ARRIERE

L'amortisseur arrière peut être modifiée ou remplacée, mais les fixations au cadre, au bras oscillant et aux biellettes doivent être d'origines homologuées.

Le plafonnement du prix de vente maximum de l'amortisseur est fixé à 2000 € TTC. Ce prix est vérifié selon le prix catalogue.

Aucune unité de suspension à commande électronique de rechange ou de prototype ne peut être utilisée, à moins qu'une telle suspension ne soit déjà présente sur le modèle de production de la moto homologuée, et qu'elle reste complètement standard (toutes les pièces mécaniques ou électroniques doivent rester telles qu'homologuées). Le système de suspension d'origine doit fonctionner correctement et en toute sécurité en cas de défaillance électronique.

La biellette doit rester telle qu'elle a été produite à l'origine par le fabricant pour la moto homologuée.

### 3.5. – ROUES

Les roues doivent rester telles qu'elles ont été produites à l'origine par le fabricant pour la moto homologuée, aucune modification n'est autorisée. Aucune modification des axes de roue ou des points de fixation et de montage des étriers de frein avant n'est autorisée.

Les entretoises et écrous extérieurs des axes de roue (avant et arrière) doivent rester tel que d'origine, aucune modification n'est autorisée.

### 3.6. – POIDS (Superbike Production, Supersport Production)

Le poids minimum pour chacune des machines est défini comme suit :

| Catégorie             | Machine         | Poids de la machine |              | Poids minimum combiné pilote et machine |
|-----------------------|-----------------|---------------------|--------------|-----------------------------------------|
|                       |                 | Limite basse        | Limite haute |                                         |
| Supersport Production | Toutes machines | 161 kg              | 170 kg       | 239 kg                                  |
| Superbike Production  | Toutes machines | 168kg               | -            | -                                       |

Le poids du pilote est le poids du pilote équipé, prêt à courir.

Le poids de la machine est le poids de la machine utilisée sur la piste à n'importe quel moment de la manifestation.

Le poids combiné de la machine et du pilote n'est mesuré que dans le cas où le poids de la machine se situe entre la limite basse et la limite haute de celle-ci. Dans le cas où la machine a un poids inférieur à la limite basse, il est permis d'utiliser des lests pour être en conformité avec le présent règlement. Cet emploi de lest doit être déclaré au commissaire technique lors des vérifications préliminaires.

Le lest doit être constitué d'un métal rigide, attaché fermement et de façon sécurisée, soit par un système intermédiaire de fixation, soit directement sur le cadre principal ou sur le moteur avec un minimum de deux écrous en acier (d'un diamètre min. de 8 mm, d'une qualité 8, 8 ou plus).

Le carburant dans le réservoir peut être considéré comme du lest.

L'échelle des poids est susceptible d'être modifiée en cours de saison à la seule discrétion de la CNV.

## ARTICLE 4 – FREINS

### 4.1. – DISQUES

Les disques de frein peuvent être remplacés par des disques de rechange conformes aux exigences suivantes :

- Les disques de frein de rechange doivent être en matériaux ferreux. Les disques ventilés de l'intérieur ne sont pas autorisés.
- Les diamètres extérieur et intérieur du disque de frein ne doivent pas être plus grands que ceux du disque homologué.
- L'épaisseur du disque de frein peut être augmentée, mais le disque doit s'insérer dans l'étrier de frein homologué sans aucune modification de l'étrier.
- Les disques de frein avant peuvent être fabriqués flottants, à l'aide de rotors d'origine. Le nombre de corps flottants est libre.
- Les supports de disques de frein peuvent être changés mais doivent conserver le même décalage et le même type de montage sur les roues

### 4.2. – MAÎTRE CYLINDRE FREIN

Le maître-cylindre de **frein avant et arrière** doit rester du modèle présent sur la moto homologuée. Les réservoirs de liquide de frein avant et arrière peuvent être remplacés et/ou repositionnés.

**En catégories Superbike et Supersport Production, le maître-cylindre de frein avant et arrière peuvent être remplacés. Le plafonnement du prix de vente maximum de la pièce est fixé à 500 € TTC prix catalogue.**

### 4.3. – ETRIER DE FREIN

Les étriers de frein avant et arrière (support et patte) doivent rester ceux produits à l'origine par le fabricant pour la moto homologuée.

### 4.4. – DURITES

Les durites de frein avant et arrière peuvent être changées.

Les raccords « rapides » sur les durites de frein sont autorisés.

La séparation des durites de frein avant pour les deux étriers de frein avant doit être faite au-dessus du tés de fourche inférieur. Les raccords de tuyau de conduite de frein (y compris les banjo) ne peuvent être qu'en acier ou en titane. Les raccords rapides peuvent rester en aluminium.

### 4.5. – PLAQUETTES DE FREIN

Les plaquettes de frein avant et arrière peuvent être changées. Les goupilles de verrouillage des plaquettes de frein peuvent être modifiées pour un changement rapide.

L'ABS ne peut être utilisé que s'il est installé sur le modèle homologué pour une utilisation sur route. Le type de système (mécanique ou électronique) et la pompe/régulateur de pression ABS doivent rester tels qu'homologués sur la moto homologuée. Les disques, le capteur de vitesse (rotor), le maître-cylindre et le logiciel de l'ABS peuvent être modifiés ou remplacés. Seuls les matériaux ferreux sont autorisés pour les disques de frein.

Le système de freinage antiblocage (ABS) peut être déconnecté et l'ABS pompe/régulateur de pression peut être supprimé.

## ARTICLE 5 – PNEUMATIQUES

### 5.1 – Championnat de France Superbike

Sont seuls autorisés les pneumatiques de la marque Pirelli référencés ci-dessous :

| CATEGORIE                       | PNEU | MODELE                          | DIMENSIONS                               | GOMME                    | TARIF        |
|---------------------------------|------|---------------------------------|------------------------------------------|--------------------------|--------------|
| Superbike<br>Production<br>600  | AV   | DIABLO SUPERBIKE<br>DIABLO RAIN | 120/70 R 17 NHS TL<br>120/70 R 17 NHS TL | SC1/SC2<br>SCR1          | 204€<br>189€ |
|                                 | AR   | DIABLO SUPERBIKE<br>DIABLO RAIN | 190/60 R 17 NHS TL<br>200/60 R 17 NHS TL | SCX/SCO/SC1/<br>SC3 SCR1 | 204€<br>286€ |
| Superbike<br>Production<br>1000 | AV   | DIABLO SUPERBIKE<br>DIABLO RAIN | 125/70 R 17 NHS TL<br>120/70 R 17 NHS TL | SC1/SC2<br>SCR1          | 204€<br>189€ |
|                                 | AR   | DIABLO SUPERBIKE<br>DIABLO RAIN | 200/65 R 17 NHS TL<br>200/60 R 17 NHS TL | SCX/SCO/SC1/SC2<br>SCR1  | 295€<br>286€ |

Le nombre de ces pneumatiques autorisés durant la manifestation est limité à :

- 7 pour le Supersport Production 600
- 8 pour le Superbike Production 1000

La restriction débute à compter des essais du vendredi (du jeudi dans le cadre de l'épreuve de Magny-Cours). Tous les pneumatiques doivent être marqués à l'exception des pneus pluie référencés comme tels par le fournisseur. Les stickers remis au pilote doivent être apposés sur les pneumatiques du côté droit sous la responsabilité du pilote.

Les pneumatiques réglementairement autorisés doivent être montés dans le sens de roulement et en respectant le montage défini par le fabricant. En cas de non-respect, le pilote n'est déclassé que sur la course sur laquelle il a été déclaré non conforme.

L'absence de stickers lors des essais chronométrés ou des courses est passible d'une sanction par le jury de l'épreuve.

Le changement d'un pneumatique en raison d'une crevaisson ou d'une autre "anomalie" ne peut être autorisé, qu'avec l'accord du responsable technique, et avis d'un technicien du fabricant présent sur le circuit.

Le directeur de course doit être prévenu. Tous les cas non prévus sont tranchés par le jury.

Un pilote ayant pris le départ après avoir changé de pneumatiques sans autorisation est convoqué par le jury (une sanction pouvant aller jusqu'à l'exclusion de l'épreuve peut être prise par celui-ci).

### 5.2 – Championnat de France d'Endurance

En Championnat de France d'Endurance, les dispositions du règlement technique du championnat s'appliquent.

### 5.3 – Coupes de France Promosport

Sont seuls autorisés sur piste déclarée sèche les pneus de marque **PIRELLI** tels que définis ci-dessous :

**Piste sèche (DRY) :**

| CATEGORIE       | DIMENSION      | MODELE               | GOMME | TARIF TTC   |
|-----------------|----------------|----------------------|-------|-------------|
| Production 600  | AV 120/70 ZR17 | Diablo Supercorsa V3 | SC2   | <b>155€</b> |
|                 | AR 180/60 ZR17 | Diablo Supercorsa V3 | SC2   | <b>205€</b> |
| Production 1000 | AV 120/70 ZR17 | Diablo Supercorsa V3 | SC2   | <b>155€</b> |
|                 | AR 200/55 ZR17 | Diablo Supercorsa V3 | SC2   | <b>225€</b> |

Seuls les paiements en espèces ou cartes bancaires sont acceptés par la structure PIRELLI sur le circuit. Aucune autre référence n'est admise, et ce dès la première course. Les références revendeur sont disponibles sur simple demande.

Le nombre de ces pneumatiques autorisés durant la manifestation est limité à 2 (un avant, un arrière) pour toutes les catégories.

Lors du contrôle technique deux stickers, un pour le pneu avant et un pour le pneu arrière, sont remis au pilote. Ces stickers doivent être apposés sur les pneumatiques du côté droit sous la responsabilité du pilote.

Un pilote n'ayant pas ses stickers de collé sur les pneus référencés ci-dessus lors de son passage en prégrille n'est pas autorisé à rentrer sur la piste, quelles que soit les conditions de piste (DRY ou WET). Les pneumatiques réglementairement autorisés pour chaque catégorie doivent être montés dans le sens de roulement et en respectant le montage défini par le fabricant. En cas de non-respect, le pilote n'est déclassé que sur la course lors de laquelle il a été déclaré non conforme.

Le changement d'un pneumatique en raison d'une crevaisson ou d'une autre "anomalie" ne peut être autorisé, qu'avec l'accord du responsable technique, et avis d'un technicien du fabricant présent sur le circuit.

Le directeur de course doit être prévenu. Tous les cas non prévus sont tranchés par le jury.

Le pilote ayant procédé au changement de pneumatique, doit effectuer un passage par la voie des stands à son prochain départ (demi-finale, finale 1 ou finale 2).

Si un pilote se présente en prégrille en ayant effectué un changement de pneumatique sans respecter la procédure définie ci-dessus, il est renvoyé de la prégrille et ne peut prendre le départ.

Un pilote ayant pris le départ après avoir changé de pneumatiques sans autorisation est convoqué par le jury (une sanction pouvant aller jusqu'à l'exclusion de l'épreuve peut être prise par celui-ci).

Aucune modification de la surface extérieure du pneumatique n'est autorisée.

Sont également autorisés, uniquement sur piste déclaré WET (mouillée), les pneus de marque PIRELLI tels que définis ci-dessous :

#### **Piste mouillée (WET) :**

| CATEGORIE       | DIMENSION     | MODELE      | GOMME | TARIF TTC   |
|-----------------|---------------|-------------|-------|-------------|
| Production 600  | AV 120/70 R17 | Diablo Rain | SCR1  | <b>185€</b> |
|                 | AR 200/60 R17 | Diablo Rain | SCR1  | <b>280€</b> |
| Production 1000 | AV 120/70 R17 | Diablo Rain | SCR1  | <b>185€</b> |
|                 | AR 200/60 R17 | Diablo Rain | SCR1  | <b>280€</b> |

Aucune autre référence n'est admise, et ce dès la première course.

Ces pneus ne font l'objet d'aucun marquage. Leur nombre n'est pas limité.

Les pneus pluie peuvent être montés sur des jantes adaptables de matière et dimensions identiques à l'origine. Ces jantes peuvent également être équipées de disques de frein adaptables de forme, matière et dimensions strictement identiques à l'origine.

Les pneumatiques réglementairement autorisés pour chaque catégorie doivent être montés dans le sens de roulement et à l'emplacement prévu par le fabricant.

Tout autre montage est considéré comme non-conformité technique avec les conséquences qui en découlent. Le pilote n'est déclassé que sur la course sur laquelle il a été déclaré non conforme.

Les couvertures chauffantes branchées à un groupe électrogène de 2400 watts maximum, sont autorisées en prégrille.

## **ARTICLE 6 – COMMANDES**

### **6.1. – GUIDONS ET COMMANDES MANUELLES**

Un seul interrupteur d'arrêt moteur ROUGE peut être situé sur le guidon gauche ou droit, accessible par le pilote avec ses mains en position normale sur les poignées.

Les commandes d'accélérateur doivent se fermer automatiquement lorsqu'elles ne sont pas tenues par la main.

Le guidon, les commandes manuelles et les câbles associés peuvent être modifiés ou remplacés par ceux montés sur la moto homologuée.

Toutes les commandes manuelles, le bouton du démarreur électrique et le bouton de l'interrupteur d'arrêt du moteur doivent rester directement montés sur le guidon. Pour des raisons de sécurité, l'interrupteur pour démarrer le moteur ne peut être qu'un seul bouton-poussoir situé sur l'un des guidons. D'autres circuits, par exemple le démarrage du moteur en tirant sur le levier d'embrayage, sont interdits. D'autres commutateurs peuvent être modifiés.

L'embrayage et le levier de frein peuvent être remplacés par un modèle du commerce.

### **6.2. – REPOSE PIEDS**

Le repose-pieds/les commandes au pied peuvent être déplacés, mais les supports doivent être montés sur le cadre aux points de montage d'origine. Leurs deux points de fixation d'origine (pour le repose-pieds, les commandes au pied et sur le sélecteur) doivent rester comme d'origine. La tringlerie des commandes au pied peut être modifiée. Les points de montage d'origine doivent rester.

## ARTICLE 7 – CARROSSERIE

### 7.1. – RESERVOIR CARBURANT

Le réservoir de carburant doit rester tel qu'il a été produit à l'origine par le fabricant pour la moto homologuée.

### 7.2. – CARENAGE

- a) Le carénage et la carrosserie peuvent être remplacés par des copies esthétiques exactes des pièces d'origine, mais doivent sembler être tels qu'ils ont été produits à l'origine par le fabricant pour la moto homologuée, avec de légères différences dues à l'utilisation en course (mélange de pièces différentes, points d'attache, fond de carénage, etc.). Le matériau peut être modifié. Des renforts spécifiques en Kevlar ou Carbone sont autorisés localement autour des trous et des zones sollicitées.
- b) La taille et les dimensions globales doivent être les mêmes que celles de la pièce d'origine.
- c) La bulle peut être remplacé par un produit de rechange. En cas de conception ou de dimensions inhabituelles observées par le responsable technique de l'épreuve, il demeure souverain quant à l'acceptation ou non de cette pièce.
- d) Les supports d'instruments et de carénage d'origine peuvent être remplacés, mais l'utilisation de titane et de carbone (ou de matériaux composites similaires) est interdite. Tous les autres supports de carénage peuvent être modifiés ou remplacés.
- e) Les conduits d'air d'origine entre le carénage et la boîte à air peuvent être modifiés ou remplacés par des répliques cosmétiques exactes des pièces d'origine. Si la pièce remplit une autre fonction (c'est-à-dire le montage sur le tableau de bord), le passage du flux d'air doit conserver la forme interne homologuée. Le matériau peut être modifié. Les grilles à particules ou « treillis métalliques » installés à l'origine dans les ouvertures des conduits d'air peuvent être retirés. Les systèmes de vannes à clapet peuvent être retirés. Les conduits d'air ne peuvent pas être ajoutés s'ils ne sont pas présents sur la machine d'origine.
- f) Tout point de fixation de la béquille de roue avant/arrière doit être boulonné au cadre, au bloc moteur ou au bras oscillant. Aucun élément de ce support ne peut dépasser une partie du carénage. Seules les modifications apportées au carénage afin d'accepter cet élément sont autorisées. Le dégagement maximal entre cet appareil et le carénage est de 5 mm.
- g) le carénage inférieur (sabot moteur) doit être construit pour contenir, en cas de panne du moteur, au moins la moitié de la capacité totale d'huile et de liquide de refroidissement du moteur utilisée dans le moteur (minimum 5 litres). Le bord inférieur des ouvertures du carénage doit être positionné à au moins 50 mm au-dessus du bas du carénage.
- h) Les ouvertures d'origine pour le refroidissement dans les sections latérales du carénage/carrosserie ne peuvent être partiellement fermées que pour accueillir les logos/lettrages des sponsors. Cette modification doit être effectuée à l'aide d'un treillis métallique ou d'une tôle perforée (le matériau est libre, mais la distance entre tous les centres d'ouverture, les centres de cercle et leurs diamètres doit être constante). Les trous ou les perforations doivent avoir un rapport de surface ouverte > 60 %.
- i) La partie inférieure du carénage (sabot moteur) doit rester étanche à tout moment. L'arrière du carénage inférieur doit être fixé par un minimum de deux supports (ou deux points de fixation) au moteur ou au cadre pour porter le carénage inférieur lorsqu'il est rempli de liquide.
- j) Le garde boue avant peut être remplacé. Toutes les dimensions, y compris les points de montage, doivent rester exactement comme d'origine.
- k) Le garde-boue arrière fixé sur le bras oscillant peut être modifié, remplacé ou supprimé mais la forme d'origine doit être respectée.
- l) Une protection thermique supplémentaire en composites peut être installée sur la section du tuyau d'échappement arrière et passer vers le haut et à l'intérieur du repose-pieds du pilote. Ce bouclier thermique ne peut pas avoir de but aérodynamique et être utilisé comme tel.

### 7.3. – APPARENCE

La selle, la base de selle et la carrosserie associée peuvent être remplacées par des pièces d'apparence similaire à celles produites à l'origine par le fabricant pour la moto homologuée. L'apparence de l'avant, de l'arrière et du profil doit être conforme à la forme homologuée.

Le remplacement de la selle et du capot arrière doit permettre un affichage correct du numéro.

Les plaques de numéros doivent être conformes à l'article 16 des règles générales pour les contrôles techniques des épreuves de vitesse, à l'exception des couleurs mentionnées ci-dessous :

- Plaque : Rouge
- Numéro : Blanc

## ARTICLE 8 – MOTEUR

En catégorie Superbike et Supersport Production, les numéros moteurs seront répertoriés au premier contrôle technique. Si un changement est nécessaire durant la saison, il sera fait sous l'aval d'un commissaire technique.



### 8.1. – Radiateur, système de refroidissement et refroidisseurs d'huile

Des grilles de protections peuvent être ajoutées devant le ou les radiateurs d'huile et/ou d'eau.

### 8.2. – Boîte à air

La boîte à air doit rester telle qu'elle a été produite à l'origine par le fabricant sur la moto homologuée, mais les vidanges de la boîte à air doivent être scellées.

Le filtre à air peut être modifié ou remplacé.

Toutes les motos doivent être équipées d'un système de recyclage. Les conduits de reniflard d'huile doivent être connectée et déchargée dans la boîte à air.

Une protection thermique peut être installée à la boîte à air.

### 8.3. – Système d'injection

Les systèmes d'injection de carburant font référence aux corps de papillon, aux injecteurs de carburant, aux dispositifs d'admission de longueur variable, à la pompe à carburant et au régulateur de pression de carburant.

Le système d'injection de carburant homologué d'origine doit être utilisé sans aucune modification.

Injecteurs, aucune modification n'est autorisée et doivent être ceux du modèle d'origine homologués.

Les papillons des gaz (vannes papillon) ne peuvent être ni changés ni modifiés.

Des dispositifs d'admission variables ne peuvent pas être ajoutés s'ils ne sont pas présents sur la moto homologuée et ils doivent rester identiques et fonctionner de la même manière que le système homologué. Toutes les pièces du dispositif d'admission variable doivent rester exactement telles qu'elles ont été homologuées.

L'air et le mélange air/carburant peuvent aller à la chambre de combustion exclusivement par les papillons du corps de papillon.

Les papillons des gaz à commande électronique, connus sous le nom de « ride-by-wire », ne peuvent être utilisés que si le modèle homologué est équipé du même système. Le logiciel peut être modifié, mais tous les systèmes et procédures de sécurité conçus par le fabricant d'origine doivent être maintenus.

### 8.4. – Instruments de carburation

Les instruments de carburation (système d'injection de carburant, etc.) doivent rester tel qu'homologué. Aucune modification n'est autorisée.

### 8.5. – Carburant

Seul le carburant de la station-service désignée, tel que déclaré sur le document « Informations du pilote » de l'événement, est autorisé. Ce carburant sera conforme à la spécification de cet appendice. L'utilisation de ce carburant sans ajout ni modification est obligatoire.

### 8.6. – Alimentation en carburant

La pompe à essence et le régulateur de pression ne peuvent pas être modifiés.

La soupape de carburant d'origine (robinet de purge) peut être modifiée, remplacée ou retirée de celles installées sur la moto homologuée.

Une ligne transversale entre chaque côté de la cuve est autorisée (diamètre intérieur maximum 10 mm). Les conduites d'aération de carburant peuvent être remplacées. Des filtres à carburant peuvent être ajoutés.

### 8.7. – Culasse

Aucune modification n'est autorisée.

Aucun matériau ne peut être ajouté ou retiré de la culasse. **Aucune modification du joint de culasse n'est autorisée. La référence d'origine doit être conservée.**

Les soupapes, les sièges de soupape, les guides, les ressorts, les poussoirs, les joints d'huile, les cales, la soupape fendue, la base de ressort et les dispositifs de retenue doivent être tels qu'ils ont été produits à l'origine par le fabricant pour la moto homologuée. Seules les interventions d'entretien normales prescrites par le fabricant dans le manuel d'entretien du modèle sont autorisées.

Les cales de ressort de soupape ne sont pas autorisées.

### 8.8. – Arbre à cames

Aucune modification n'est autorisée.

Les arbres à cames doivent rester tels qu'homologués (pas de kit d'arbres à cames ; la levée des soupapes, la levée du lobe de came et le profil de cames doivent être telles qu'homologués).

### 8.9. – Poulie/pignon d'arbre à came

Aucune modification n'est autorisée.

### 8.10. – Cylindres

Aucune modification n'est autorisée.

### **8.11. – Pistons**

Aucune modification n'est autorisée (y compris le polissage et l'allègement).

### **8.12. – Axes, circlip et segmentation de piston**

Aucune modification n'est autorisée.

### **8.13. – Bielles**

Aucune modification n'est autorisée (y compris le polissage et l'allègement).

### **8.14. – Vilebrequin**

Aucune modification n'est autorisée (y compris le polissage et l'allègement).

### **8.15. – Carters et couvercles de moteur (carter d'allumage, carter d'embrayage, etc.)**

Tous les carters moteurs doivent rester tels qu'homologués.

Aucune modification n'est autorisée (y compris la peinture, le polissage).

### **8.16. – Transmission & boîte de vitesse**

Aucune modification n'est autorisée.

Le pignon de l'arbre intermédiaire, la couronne de la roue arrière, le pas et la taille de la chaîne peuvent être modifiés.

Le carter de chaîne (monté sur le bras oscillant) peut être retiré ou remplacé.

Un shifter Up/Down est autorisé.

### **8.17. – Embrayage**

Aucune modification n'est autorisée.

Seuls les disques de friction et d'entraînement peuvent être changés, mais leur numéro doit rester le même que celui d'origine.

Les ressorts d'embrayage peuvent être changés.

### **8.18. – Pompes à huile et conduites d'huile**

Aucune modification de la pompe n'est autorisée.

### **8.19. – Système d'échappement**

Le système d'échappement peut être modifié pour une utilisation en course. Le catalyseur peut être retiré. Les capteurs O2 et équivalents peuvent être retirés.

Le nombre de silencieux d'échappement doit rester tel qu'homologué. Le(s) silencieux(s) de sortie(s) doit(s) rester du même côté que celui homologué sur le modèle d'origine. La position du ou des silencieux (vers le haut ou vers le bas) est libre. L'extrémité du silencieux ne doit pas dépasser une ligne verticale tracée sur le bord du pneu arrière. L'embout du silencieux peut être en matériaux composites. Pour des raisons de sécurité, le(s) bord(s) exposé(s) de la/les/des sortie(s) du (des) tuyau(x) d'échappement doit(s) être arrondi(s) (diamètre : min. 1 mm), éviter les arêtes vives et être maintenu à moins de 5 mm de l'embout du silencieux.

La bride de montage/support de l'échappement du silencieux peut être en matériaux composites ; L'ensemble doit être fixé à l'aide de vis et de boulons. Les colliers de serrage plastique ne sont pas autorisés.

Couvrir l'échappement n'est pas autorisé, sauf dans la zone du pied du pilote ou dans une zone en contact avec le carénage pour la protection contre la chaleur.

## **ARTICLE 9 – ELECTRONIQUES**

### **9.1. – Batterie**

Type et emplacement d'origine.

L'utilisation de batteries au lithium polymère (LIPO) est strictement interdite. Les participants ne sont pas autorisés à utiliser les batteries LIPO sous quelque forme que ce soit.

### **9.2. – Faisceau et contrôle électronique**

À tout moment, le directeur technique doit avoir accès et un moyen de se connecter à l'ECU à des fins de contrôle. Les bougies peuvent être remplacées.

**En Coupes de France Promosport ainsi qu'en Championnat de France d'Endurance :** le système de contrôle électronique (y compris l'ECU, le faisceau électrique et le tableau de bord) doit être le système standard de la moto homologuée.

Le firmware et le logiciel de l'ECU peuvent être flashés.

Le faisceau d'origine peut être modifié, **remplacé ou déplacé afin de retirer les éléments non-nécessaires à l'utilisation de la moto sur piste (klaxon, clignotants, capteur béquille, etc.).** La clé de contact/serrure peut être déplacée ou supprimée.

Il est de l'entière responsabilité du pilote d'assurer le fonctionnement sûr et correct de l'ensemble du système électronique. L'ECU doit être clairement identifié par le numéro de série d'origine délivré par le fabricant lors de la production de l'ECU.

L'ECU doit rester dans sa position d'origine homologuée. Le numéro de série de l'ECU utilisé par l'équipe doit être conforme au modèle et à la plage d'années de la moto homologuée par la FFM et déclarée par le fabricant.

**L'acquisition de données est interdite pendant les épreuves.**

**En Catégories Supersport et Superbike Production, les ECU et les faisceaux « kits » de chaque constructeur sont autorisés.** Un document listant les pièces homologuées dans les différentes catégories est disponible sur : <https://www.fsbk.fr/reglements/>.

**L'acquisition de données est autorisée.** Si nécessaire, le remplacement du tableau de bord d'origine est autorisé. **Le nombre de capteur est libre.**

### 9.3. – Alternateur, démarreur électrique

Aucune modification n'est autorisée.

Le démarreur électrique doit fonctionner normalement et toujours être en mesure de démarrer le moteur pendant les séances ou la course.

## ARTICLE 10 – DIVERS

Les éléments suivants peuvent être modifiés ou remplacés par ceux montés sur la moto homologuée :

- Tout type de liquide de lubrification, de frein ou de suspension peut être utilisé.
- Tout type de bougie d'allumage.
- Toute type de valve de gonflage peut être utilisée.
- Instruments, support(s) d'instruments et câbles associés.
- Finitions de surface extérieures peintes et auto-collant.
- Le matériau des supports reliant les pièces non originales (carénage, échappement, etc.) au cadre (ou au moteur) ne peut pas être en titane.

Les éléments suivants peuvent être supprimés :

- Éléments de contrôle des émissions (anti-pollution) dans ou autour de la boîte à air et du moteur (capteurs d'O<sub>2</sub>, dispositifs d'injection d'air).
- Le système de contrôle de l'injection d'air (vanne, solénoïde, tubes) peut être retiré. Les tubes reliés au couvre-culasse peuvent être bouchés.
- Compteur.
- Garde-chaîne.

## **CHAMPIONNATS DE FRANCE DE MOTOCROSS**

### **REGLEMENT GENERAL 2026**

#### **ARTICLE 1 - DIFFERENTS CHAMPIONNATS**

La F.F.M. met en compétition pour 2026 les Championnats, Coupes et Trophées de France suivants :

**Championnat de France Elite Mx1**

**Championnat de France Elite Mx2**

**Championnat de France Junior 125cc**

**Championnat de France Espoir 85cc**

**Championnat de France Minivert**

Catégories : Poussin 65cc/Pupille 65cc/Benjamin 85cc/Minime 85cc/50cc

**Coupe de France Mx National 125cc**

**Coupe de France Mx National 250cc**

**Coupe de France Mx National 450cc**

**Championnat de France Mx Féminin**

Catégories : Mx Féminin Scratch/Mx Féminin 125cc (- de 21 ans)

**Championnat de France Mx Vétérans**

Catégories : Bronze/Argent/Or/Platine

**Championnat de France Mx à l'Ancienne**

Catégories : Vintage/Classic-Evolution-Prototype/Pré 90-Super Evolution

**Championnat de France Sidecar Cross Elite**

**Championnat de France Mx des Régions**

**Championnat de France Quad Cross Elite**

**Championnat de France Quad Cross des Régions**

**Championnat de France Montée Impossible**

Catégories : Prototype/Féminine

**Championnat de France Supermotard**

Catégories : Elite S1/S2/S3/S4/Vétérans-Féminine/Découverte 50cc/Trophée de France Challenger

**Championnat de France Supercross**

Catégories : Sx 1/Sx 2/Sx Junior/Sx Espoirs 85cc

Les clubs désirant organiser une épreuve de championnat de France devront en faire la demande par courrier via leur Ligue Régionale auprès de la Commission Nationale de Motocross.

Lors du congrès annuel, la commission attribuera les épreuves FIM et FIM Europe en fonction des demandes des clubs.

#### **ARTICLE 2 - ORGANISATION GENERALE**

Les épreuves des différents championnats, coupes et trophées de France seront automatiquement organisées en diurne (hors Supercross et Supermotard). Les épreuves semi-nocturnes ou nocturnes ne seront pas autorisées.

##### **2.1 - Règlements Particuliers et Rapport de Clôture :**

Aucune manifestation ne pourra être organisée sans que les organisateurs aient obtenu au préalable toutes les autorisations légales nécessaires. Se référer au Code Sportif FFM.

##### **2.2 - Amende Financière :**

En cas de non-respect total ou partiel du cahier des charges, des règles et règlements FFM ainsi que des décisions du jury une amende financière de 300 € par obligation non respectée pourra être infligée au club. Cette amende sera déduite de la subvention fédérale.

Les clubs organisant une épreuve de championnat ou trophée devront adresser à la FFM lors de leur candidature, un chèque de caution d'un montant de 1.000 €. En cas d'annulation non motivée, le chèque sera encaissé.

##### **2.3 - Signalisation et Accueil :**

- L'organisateur devra flécher le circuit l'avant-veille au matin.

- L'accueil des coureurs sera ouvert au minimum jusqu'à 20h00 la veille de l'épreuve.

- Pour chaque pilote, délivrer cinq entrées gratuites en solo et sept entrées gratuites en sidecar :

Avec accès piste :

- **Solo** : 1 pilote ; **Sidecar** : 1 pilote et 1 passager

- 1 mécanicien, titulaire d'une licence délivrée par la FFM de l'année en cours (2 passes pour le sidecar)

- 1 panneuteur (sauf en supercross), titulaire d'une licence délivrée par la FFM de l'année en cours et

âgé d'au minimum 14 ans.

Une pièce d'identité sera demandée lors de la délivrance des passes mécaniciens et panneauteurs.

Sans accès piste :

- 2 accompagnateurs
- 3 accompagnateurs en supercross

#### **2.4 - Secrétariat :**

- Prévoir un secrétariat suffisamment étoffé et compétent.
  - Prévoir un ordinateur avec imprimante.
  - Un photocopieur performant est obligatoire (distribution des résultats aux coureurs et aux journalistes).
  - Un téléphone est obligatoire sur le circuit.
  - Prévoir un numéro de téléphone auquel les coureurs peuvent s'adresser la veille de l'épreuve en cas d'ennui de dernière minute.
  - Prévoir un local pour un éventuel contrôle antidopage.

#### **2.5 – Presse (24MX Tour, Minivert et Supermotard) :**

- Prévoir un local pouvant fermer à clé d'une capacité d'environ 10 personnes, et équipée de tables et de chaises.
- Prévoir un réseau wifi performant.

Pour tous les championnats :

- Constituer des dossiers «Presse» comportant tous les résultats de la journée et qui seront remis aux journalistes dès la fin de l'épreuve.
- Communiquer systématiquement les résultats dans les plus brefs délais à la salle de presse tout au long de la journée (liste officielle des engagés, résultats des essais chronométrés, résultats des manches, classement provisoire du championnat à l'issue de l'épreuve).

### **ARTICLE 3 - CONTROLE DES EPREUVES**

La Commission de Motocross désignera pour chaque épreuve de championnat, un délégué choisi parmi ses membres qui sera chargé en particulier d'établir un rapport sur son déroulement.

Les délégués et arbitres de la commission sont investis de pouvoirs spéciaux leur permettant de remplir leur mission dans les meilleures conditions possibles.

Ils portent également sur les conditions matérielles de sécurité des circuits. Pour les épreuves comportant deux championnats ou trophées, deux délégués pourront être nommés.

Seront obligatoires avant le début des épreuves :

- Visite du circuit avec le dossier de l'expert
- Briefing des coureurs
- Briefing des commissaires de piste

**JURY :**

Pour chaque épreuve, un jury sera constitué sous la présidence du (ou d'un) délégué du championnat.

Membres votant :

- le président du Jury ;
- deux commissaires sportifs titulaires du spécifique 2<sup>ème</sup> degré de Motocross\*

\* Les commissaires sportifs seront répartis sur la piste par le délégué et/ou le directeur de course. Ils ne devront avoir aucune autre fonction le jour de l'épreuve.

Membres non-votant :

- le directeur de course ;
- le responsable du contrôle technique ;
- le responsable du chronométrage ;
- le médecin ;
- sur invitation du Président du Jury, toute personne dont la présence est jugée utile.

Il se réunira :

- avant l'épreuve pour demander des aménagements éventuels du circuit, des horaires de l'épreuve, confirmer la liste des coureurs, valider les éventuelles modifications du règlement particulier, etc...
- après les essais chronométrés pour homologuer les résultats.
- à l'issue de la dernière manche pour homologuer les résultats.

Un local indépendant (avec électricité) pouvant contenir une dizaine de personnes à l'abri du bruit est obligatoire.

Un secrétaire de séance sera présent pour ces réunions.

## ARTICLE 4 – CIRCUITS

En l'absence de visite préalable, les circuits sur lesquels seront organisées pour la première fois des épreuves de championnat ou de coupe de France, seront visités par un expert sécurité de la Fédération.

Cette visite idéalement réalisée dans le cadre d'une épreuve l'année précédente, ou à défaut, au moins trois mois avant la date de l'épreuve. Les instructions données par l'expert devront être strictement respectées.

La piste devra obligatoirement être terminée dès 14h00 la veille des premiers essais.

En dehors de toutes les modifications ou aménagements d'ordre général ou particulier qui pourront être demandés par l'expert, les circuits devront répondre aux conditions suivantes :

Longueur minimum : 1.400 mètres (sauf coupes de France Mx).

Largeur minimum : 5 mètres utilisables (6 mètres en sidecar et quad).

Sur tous les circuits, la largeur de la ligne de départ doit être calculée, au minimum comme suit :

Motos solos : 1 mètre par coureur avec une marge supplémentaire de 2 mètres.

Sidecars : 2 mètres par équipage.

Pour les championnats et les coupes de France solo, les départs seront donnés, si nécessaire, sur deux lignes.

Pour les championnats de France Sidecar et Quad, les départs seront obligatoirement donnés sur deux lignes de 15 machines.

En outre, la longueur de la ligne de départ doit être comprise entre 60 et 125 mètres, sans rétrécissement brusque, sans descente ou obstacle important tel que tremplin, et le premier obstacle après le départ ne doit pas occasionner de bouchon ni présenter de danger (pas de grande montée ou de descente à forte pente, pas de saut ni de fossé).

Il est recommandé de délimiter la piste dans sa continuité par des jalons espacés de 5 mètres maximum.

Le circuit doit être conforme à son homologation et respecter les RTS.

Pour que le circuit utilisé puisse être emprunté par n'importe quel temps, les clubs devront :

prévoir dans le cas de piste glissante, la possibilité de déviation des parties de terrain rendues difficiles, la longueur du circuit ne devenant pas inférieure à 1.300 mètres.

s'il s'agit d'un terrain poussiéreux, prévoir un système d'arrosage couvrant tout point du circuit qui pourraient souffrir de la poussière, même lorsqu'il s'agit de montées ou de descentes.

En cas de sécheresse, l'arrosage sera commencé dès le jeudi et repris le samedi soir afin d'éviter autant que possible d'arroser le dimanche après-midi.

On évitera d'arroser les zones de freinage et d'accélération. Avant de procéder à un quelconque arrosage le jour de l'épreuve, les organisateurs devront suivre les avis du jury.

Prévoir un stock de bottes de paille ou de tout autre matériau absorbant les chocs.

En cas de force majeure ou pour un motif valable, le parcours pourra être modifié par le jury avant le départ de l'épreuve à la stricte condition que tous les concurrents en soient avertis au moins 15 minutes avant le départ de la manche. Dans ce cas, un tour de reconnaissance sera prévu.

## ARTICLE 5 - INSTALLATIONS

### 5.1 – Parc-Coureurs :

Le parc-coureurs devra être accessible aux pilotes la veille de l'épreuve à partir de 10h00 minimum.

Il sera plat et suffisamment grand pour recevoir une centaine de coureurs et ne devra en aucun cas être fermé à clef.

Le club devra prévoir :

des sanitaires (3 au minimum ; 6 au 24MX Tour), des douches chaudes (3 au minimum ; 6 au 24MX Tour), leur utilisation devant être gratuite, de l'eau potable et de l'eau en quantité suffisante pour le remplissage des réserves d'eau des camping-cars.

un panneau d'affichage.

une sono, de préférence indépendante, fonctionnelle dès 14h00 la veille des épreuves.

une aire de nettoyage comportant au minimum 20 points d'eau est obligatoire.

L'organisateur devra placer les coureurs en les regroupant par championnat, exemple : Sidecar séparé du Quad ou National 450cc séparé du National 250cc.

Il est rappelé que les machines doivent être poussées dans le parc-coureurs. Toutefois, en fonction de la configuration du circuit, le délégué pourra aménager cette règle.

Plus aucun bruit ne sera toléré à partir de 23h00 sous peine de sanctions.

### **5.2 – Zone d'Essais :**

Une zone d'essais (itinéraire non fermé, allant d'un point de départ à un point d'arrivée distinct) est obligatoire (50 x 10m).

Celle-ci doit être complètement clôturée et composée de deux pistes adjacentes, séparées et protégées par un des dispositifs suivants : filet, barrière en bois, barrière en plastique et/ou des bottes de paille. Elle devra comprendre une entrée et une sortie.

Les coureurs ou les mécaniciens ne peuvent tester leurs motocycles que dans la zone d'essais désignée. Les essais dans le parc-coureurs sont interdits.

Seuls les motocycles présentés aux vérifications techniques et approuvés pour la manifestation sont autorisés dans la zone d'essais.

Ces tests ne font pas partie du programme officiel de la manifestation et sont effectués aux risques et périls des coureurs et/ou des mécaniciens.

La zone d'essais désignée doit être utilisée uniquement pour effectuer des tests.

Les coureurs et les mécaniciens sont responsables de porter au minimum un casque, des bottes et des gants à chaque fois qu'ils testent un motocycle dans la zone d'essais. L'utilisation d'équipements de protection supplémentaires est recommandée.

Les coureurs et les mécaniciens doivent se conduire de manière responsable et s'assurer qu'ils ne mettent pas en danger ou ne causent aucun dommage à quiconque dans le parc.

Toute course et conduite agressive ou imprudente dans la zone d'essais est en tout temps interdite et sera pénalisée.

Les coureurs seront tenus responsables de tout préjudice et/ou dommage causé par eux ou par les mécaniciens dans la zone d'essais.

### **5.3 – Parc d'Attente :**

- Le club devra prévoir 1 commissaire sportif et 1 commissaire technique responsable du parc d'attente assistés d'une personne.

- Le parc d'attente sera prévu à proximité de la ligne de départ, de façon à ce que les coureurs puissent y accéder sans avoir à emprunter la piste. Une pendule avec les secondes en état de marche sera placée bien en évidence à l'entrée du parc (heure fournie par le service de chronométrage).

- Il devra être clos et ne posséder qu'une seule entrée afin d'interdire son accès aux personnes étrangères à l'organisation.

- Il devra être aménagé de manière à ce que les coureurs puissent y poser leur machine (boxes séparés avec des barrières en bois ou métalliques). Les machines devront obligatoirement stationner dans les boxes.

- L'organisateur devra prévoir des plaques numérotées qui y seront posées avant le début de la manifestation.

- Un mécanicien par pilote y sera admis.

- Une cabine WC est obligatoire.

### **5.4 - Grille de départ :**

Pour toutes les épreuves de championnat ou coupes de France, une grille d'au moins 30 places à éléments individuels tombant vers les coureurs et un dispositif anti-recul devant être placé à 3 mètres en arrière de la grille sont obligatoires. Pour les départs sur 2 lignes, deux dispositifs anti-recul sont obligatoires.

Le club sera passible d'une amende lorsque, pour une raison ou pour une autre, il n'aura pu en être fait usage.

Le placement des coureurs sur la ligne de départ, lors de chacune des manches, sera déterminé en fonction du temps du meilleur tour réalisé au cours des essais chronométrés (le meilleur temps est appelé en premier et ainsi de suite) ou du résultat des manches qualificatives. Pour les grilles comptant seulement 30 places, les départs se feront sur 2 lignes, les coureurs se mettront en 2<sup>ème</sup> ligne lorsque la première sera complètement occupée.

Pour les sidcars et les quads, les coureurs de la 2<sup>ème</sup> ligne devront obligatoirement se positionner dans l'alignement des coureurs de la 1<sup>ère</sup> ligne.

Les pilotes utilisant des cales devront les apporter et les mettre en place eux-mêmes. Les cales devront être monobloc (une seule partie) et non dangereuse pour les autres pilotes.

### **5.5 - Zone mécanique et/ou panneautage :**

Une zone au bord de la piste, doit être prévue pour les interventions sur les motos et le panneautage par les accompagnateurs des pilotes. Ces actions peuvent se faire dans la même zone ou dans deux zones différentes. Il est strictement interdit de panneauter en dehors de cette zone.

Pour des raisons de sécurité, cette zone doit être bien visible des pilotes et se trouver hors trajectoire. Elle

doit comprendre une entrée et une sortie distinctes et doit être contrôlée à tout moment par un commissaire. Seuls les licenciés (minimum LAP), munis d'un bracelet spécifique peuvent entrer dans cette zone. Cette zone est strictement interdite aux enfants de moins de 14 ans et aux animaux.

### **5.6 - Chronométrage :**

Pour toutes les épreuves de championnat, la présence de chronomètres désignés par la FFM sera exigée.

Pour tous les championnats le chronométrage informatique est obligatoire et un local indépendant devra être mis à la disposition des chronomètres (voir cahier des charges).

5 minutes obligatoires devront être respectées entre le dernier concurrent arrivé et le nouveau départ. Le directeur de course devra demander aux chronomètres s'ils sont prêts à chaque nouveau départ.

L'organisateur devra prévoir l'utilisation de transpondeurs et de ce fait prévoir le passage de la boucle pour la réception des transpondeurs lors de la conception de la piste au niveau du poste de chronométrage.

**Une boucle de chronométrage secondaire peut être installée (obligatoire pour le 24MX Tour) pour permettre la prise de temps intermédiaires. Cette boucle doit être idéalement située au milieu du tour. Celle-ci doit respecter les mêmes caractéristiques que la boucle principale.**

### **A l'attention des coureurs :**

Les pilotes sont seuls responsables de la fixation du transpondeur sur leur machine. **Ce dernier est obligatoire sur la machine dès les essais.** Ils doivent pour ce faire utiliser un support vendu au tarif de 8 €, et fixer le transpondeur dans le respect des consignes données par les chronomètres lors de la distribution de ces derniers. En aucun cas, le support ne peut être restitué ni remboursé à la fin de l'épreuve ou de l'année.

Les pilotes doivent restituer les transpondeurs au plus tard à 19h00 le jour de l'épreuve ou une demi-heure après la fin de la dernière manche. Dans la négative, ils doivent les envoyer dans les trois jours au responsable chronométrage ou, à défaut, à la FFM. En cas de non-restitution du transpondeur ou de restitution d'un transpondeur défectueux à la fin de l'épreuve, les pilotes seront redevables d'une somme de 50 €.

Les coureurs récidivistes (2 oublis ou à l'appréciation du responsable) sont passibles d'une amende supplémentaire de 50 €.

## **ARTICLE 6 - COUREURS**

### **6.1 - Coureurs admis :**

Les championnats, coupes et trophées de France de Motocross, sont réservés aux coureurs titulaires d'une licence délivrée par la FFM.

Les épreuves des différents championnats de France FFM sont ouvertes aux coureurs de nationalité étrangère titulaires d'une licence annuelle délivrée par la FFM. Ils pourront figurer au classement cumulé du cycle d'épreuves auquel ils participent et concourir pour le titre de champion de France. Ces coureurs pourront également bénéficier des primes de résultat correspondantes.

### **6.2 – Ages des coureurs :**

La limite d'âge minimum débute à la date anniversaire du coureur. Pour la limite d'âge maximum les coureurs ne devront pas avoir dépassé l'âge maximum au cours de l'année.

Pour les coureurs féminins, l'âge maximum sera repoussé d'un an dans les championnats de France Minivert 50cc, Minivert 65cc, Minivert 85cc, Espoir 85cc et Junior.

### **6.3 – Numéros de course :**

Pour l'ensemble des championnats et coupes de France, les coureurs devront se connecter sur le site des engagements pour réserver leur numéro de course.

Les numéros de course seront préservés 2 mois. Si le pilote ne s'engage pas sur une épreuve durant cette période, la réservation du numéro de course sera automatiquement annulée et le numéro remis sur la liste des numéros disponibles.

Les coureurs ont l'obligation d'avoir leur numéro de course dans le dos (maillot, dossard ou dorsale) et doit être identique à celui indiqué sur le motorcycle.

### **Recommandation :**

A la 1<sup>ère</sup> épreuve, une plaque rouge/numéros blancs devra être arborée par le champion de France ou vainqueur de Coupe de France en titre. A partir de la 2<sup>ème</sup> épreuve, une plaque rouge/numéros blancs devra être arborée par le leader du championnat.



#### 6.4 – Comportement et obligations des coureurs :

- A tout instant, les coureurs doivent se conformer aux dispositions des règlements FFM.
- **À tout moment** pendant la manifestation, à la demande d'un commissaire technique, les coureurs doivent se présenter ou présenter leur(s) motocycle(s) et/ou équipement(s) au contrôle technique.
- Il est de la responsabilité des coureurs d'assister à tous les briefings et d'être au courant de toutes les informations données.
- Tout comportement antisportif, agressif ou imprudent d'un coureur ou de ses accompagnateurs envers d'autres concurrents, mécaniciens, personnel d'équipe et officiels ou d'autres participants (personnel de l'organisateur, personnel médical, presse, public etc.) sur ou hors de la piste pourra être sanctionné par le jury.
- Les coureurs sont responsables de leurs accompagnateurs, lors de toute activité organisée sous l'égide de la Fédération, sur la piste ainsi que dans les enceintes administratives et sportives (parc-coureurs, zone panneautage etc.).
- Il est interdit aux coureurs et à un de ses accompagnateurs de conduire un véhicule motorisé et/ou vélo sur la piste en-dehors des heures des séances d'essais de qualification officielles et manches.
- Les coureurs n'ont pas le droit de s'arrêter sur la piste durant les essais et les manches.
- La communication radio ou l'utilisation de télémétrie du coureur avec son manager, son mécanicien ou toute autre personne est strictement interdite sur toutes les épreuves.
- Toute aide extérieure aux coureurs sur la piste est interdite, sauf si elle est apportée par un commissaire désigné par les organisateurs dans le but d'assurer la sécurité.
- Tout ajustement ou réparation doit se faire par le coureur, travaillant tout seul sans aide extérieure.
- Lorsqu'un coureur reçoit un traitement par le personnel médical, ses accompagnateurs ne sont pas autorisés à interférer ou entraver leur travail. Toute infraction à cette règle pourra être sanctionnée par le jury.
- Les coureurs doivent utiliser uniquement la piste balisée. Toutefois, s'ils devaient sortir accidentellement de la piste, ils pourront continuer à une vitesse passablement réduite, sans accélérer de manière dangereuse, jusqu'à ce qu'ils puissent revenir prudemment sur la piste. Ils reviendront sur la piste au point le plus proche de l'endroit où ils l'ont quittée, sans y gagner un avantage.
- Des coureurs qui sont accidentellement sortis de la piste et qui accélèrent de manière dangereuse ou coupent une partie de la piste pendant qu'ils sont hors-piste, peuvent être considérés comme ayant gagné un avantage, même sans avoir gagné une position.
- Il convient au directeur de course de déterminer si le coureur a gagné un avantage en quittant la piste accidentellement et en la reprenant.
- Les machines jugées trop bruyantes (en raison de la rupture ou à la destruction de la ligne d'échappement) pendant les essais et les courses seront arrêtées par le directeur de course de sa propre initiative ou à la demande du délégué du championnat.
- Les coureurs peuvent entrer dans le parc mécanique pour recevoir de l'aide, modifier, ajuster ou remplacer toute pièce de leur équipement de sécurité ou motocycle.
- Aucun remplacement d'équipement de sécurité, ravitaillement ou service mécanique ne peut s'effectuer sur la piste.
- Les coureurs doivent toujours entrer dans le parc mécanique par l'entrée. Quand un coureur "manque" l'entrée, il doit continuer dans la direction de la piste pour un autre tour. Entrer dans le parc mécanique par la sortie sera considéré comme une tentative pour obtenir un avantage en coupant le parcours ce qui sera sanctionné par la disqualification des essais et des manches respectifs.
- Les coureurs qui entrent dans le parc mécanique doivent rouler d'une façon disciplinée. Ils ne doivent pas rouler à une vitesse excessive ou dépasser d'autres coureurs.
- Les coureurs qui coupent leur moteur dans le parc mécanique peuvent recevoir de l'aide pour redémarrer leur motocycle.
- Lors du tour de reconnaissance les coureurs ne sont pas autorisés à entrer dans le parc mécanique. Les ajustements, réparations ou ravitaillements doivent être effectués dans le parc d'attente. Entrer dans le parc mécanique pendant le tour de reconnaissance sera considéré comme une tentative d'obtenir un avantage, sanctionnée par la disqualification de la manche en question (sauf en supermotard).
- Les coureurs qui rentrent au parc-coureurs lors d'une manche ne pourront pas reprendre la manche.
- Un pilote peut changer de motocycle tant qu'il n'est pas entré dans le parc d'attente. La sanction pour violation de cette règle est la disqualification.
- Lors du tour de reconnaissance, les coureurs qui ne réussissent pas à retourner au parc d'attente avant le départ de la manche, ne pourront participer à la manche en question. **Cette règle ne s'applique pas aux championnats de France 24MX Tour et Minivert.**
- Si un coureur a des problèmes mécaniques dans le parc d'attente et qu'il ne réussit pas à réparer son motocycle avant que les coureurs ne se rendent à la grille de départ, il devra suivre les instructions des officiels.
- Une fois que la grille a été abaissée, il peut accéder à zone de départ et reprendre la manche. La sanction pour violation de cette règle est la disqualification de la manche en question.
- Si un coureur a des problèmes mécaniques sur la grille de départ, il doit attendre de l'aide jusqu'à ce que la grille ait été abaissée. Une fois que la grille a été abaissée, il peut recevoir de l'aide par son (ses) mécanicien(s) à la grille. La sanction pour violation de cette règle est la disqualification de la manche en question.
- Lors du franchissement de la ligne d'arrivée, le coureur doit toujours être en contact avec le motocycle.
- Une fois la ligne d'arrivée franchie, les coureurs doivent continuer jusqu'à ce qu'ils soient dirigés et libérer la piste aussi rapidement que possible. Il n'est pas permis de ralentir brusquement ou de s'arrêter dans cette

zone à moins d'en avoir reçu l'ordre d'un officiel.

- Lorsqu'un pilote s'arrêtera au cours d'une manche ou ne prendra pas le départ d'une manche en invoquant des raisons de santé ou un incident mécanique, le délégué pourra faire examiner le pilote par le médecin de service ou contrôler la machine par le commissaire technique.
- Un coureur présent à une manifestation et qui ne participe pas aux essais et/ou aux manches et/ou qui quitte la manifestation doit toujours informer le directeur de course des raisons de sa non-participation.

**Il est strictement interdit aux pilotes et à leurs accompagnateurs de circuler dans l'enceinte du circuit avec un véhicule thermique ou électrique (mini moto, draisienne, vélo, trottinette, etc.).**

#### **6.5 - Nombre de coureurs admis :**

Le nombre de coureurs ou d'équipages admis à disputer chacune des épreuves de classement est limité à :

- 40 pour les classes solos du championnat de France Elite MX1 / MX2 ;
- 45 pour la classe solo de la coupe de France Mx National 125cc ;
- 45 pour la classe solo de la coupe de France Mx National 250cc ;
- 45 pour la classe solo de la coupe de France Mx National 450cc ;
- 30 pour la classe du championnat de France Sidecar Cross Elite - plus 4 réserves ;
- 40 pour les classes des championnats de France Junior **125cc**, Espoir **85cc**, Mx Féminin, et Minivert - 50cc, 65cc et 85cc ;
- 30 pour la classe du championnat de France Quad Cross Elite - plus 2 réserves ;
- 40 (45) pour les classes des championnats de France Mx Vétérán et Mx à l'Ancienne ;
- **32 (36) pour les classes solos du championnat de France Supermotard.**

#### **ARTICLE 7 - ENGAGEMENTS DANS LES EPREUVES DE CHAMPIONNAT**

Pour l'ensemble des championnats de France, les coureurs pourront faire une demande d'engagement sur internet : [www.ffmoto.org](http://www.ffmoto.org)

L'engagement sera validé par le secrétariat motocross après le paiement du droit d'engagement par carte bancaire uniquement. Le droit d'engagement sera de :

- Elite MX1 / MX2, Junior **125cc**, Espoir **85cc**, Coupes de France Mx Nationaux 125cc/ 250cc/450cc et Quad Cross Elite : **110 €**.
- Supermotard Elite S1, S2, Vétérán/Féminine, Challenger:  
Engagement à l'année : **130 €** (par épreuve).  
Engagement à l'année possible à ce tarif jusqu'au 8 février 2026 inclus.  
Engagement à l'épreuve : **150 €**
- Supermotard S3/S4 :  
Engagement à l'année : **100 €** (par épreuve).  
Engagement à l'année possible à ce tarif jusqu'au 8 février 2026 inclus.  
Engagement à l'épreuve : **120 €**
- Minivert 50cc et Découverte Supermotard : **65 €**
- Minivert 65cc et 85cc : **90 €**
- Mx à l'ancienne : **80 €**
- Mx Vétérán : **90 €**
- Pour les autres championnats : **100 €**

#### Engagement :

Les engagements seront encaissés 30 jours avant l'épreuve. 6 jours avant la manifestation, les engagements seront majorés d'un droit supplémentaire de 20 € (sauf pour les championnats de France quad). Plus aucune demande d'engagement ne sera acceptée dans les 3 jours précédents la manifestation.

A titre exceptionnel et à l'appréciation du délégué, un pilote pourra être engagé sur place (les coureurs ne pourront être engagés sur place qu'une seule fois dans la saison). Les coureurs devront remplir un bulletin d'engagement et régler l'engagement + la pénalité uniquement en espèces.

#### En cas de paiement revenu impayé :

Un courriel sera adressé au pilote qui disposera alors d'un délai de 7 jours à réception de celui-ci pour régulariser sa situation. Cette régularisation peut intervenir uniquement par paiement carte bancaire (via le site engage-sports), avec majoration du droit d'engagement du montant des frais bancaires liés à cet impayé (10€).

En l'absence de régularisation pendant ce délai, le pilote sera redevable à la FFM du droit d'engagement majoré des frais bancaires générés par l'impayé. Il sera par ailleurs automatiquement désengagé de l'épreuve.

#### Pilote souhaitant déclarer forfait :

Seules les raisons médicales seront acceptées pour prétendre au remboursement du droit d'engagement, le pilote devra fournir un certificat médical détaillé (les dispenses sportives ne seront pas acceptées) dans les 4 jours suivants son forfait et au plus tard avant l'épreuve.

Un droit administratif de 10 € sera retenu. En Supermotard, les coureurs s'étant engagés à l'année se verront retenir 20 € supplémentaires soit un total de 30 €.

Le forfait devra obligatoirement être fait par écrit, e-mail ou courrier. Aucun remboursement ne sera effectué si le forfait intervient après la clôture des engagements soit le 3ème jour précédant la manifestation.

Le pilote s'excusant moins de 30 jours avant l'épreuve **ou absent non excusé** ne pourra participer à aucune autre épreuve organisée le même jour ou week-end. Toutefois, en fonction du motif du forfait, la Commission Nationale de Motocross pourra accorder une dérogation.

Sanctions encourues pour un double engagement :

Perte des primes et points de l'épreuve disputée ;

Perte du droit de l'engagement non respecté ;

Sanction financière de 200 € ;

En cas de récidive, saisine du TNDA

Après toute absence pour raison de santé, la F.F.M. aura la possibilité de convoquer l'intéressé devant un médecin fédéral pour s'assurer de son aptitude à la reprise de la compétition.

## **ARTICLE 8 - DEROULEMENT DE LA MANIFESTATION**

Les épreuves comptant pour un championnat de France seront organisées sur un jour ou deux jours. Le championnat de France Elite sera automatiquement organisé sur 1 jour. Dans le cas où le club organise deux championnats de France le même week-end et le championnat de France Supermotard, les épreuves seront organisées obligatoirement sur deux jours (sauf accord du délégué).

**Attention :** Lors d'un championnat de France, les clubs ne pourront pas organiser une course annexe de la même catégorie (exemples : lors d'une Coupe de France Mx National 450cc, le club n'aura pas le droit d'organiser une course avec des machines des classes 3 et 4 ; lors d'une Coupe de France Mx National 250cc, le club n'aura pas le droit d'organiser une course avec des machines de la classe 2) le même week-end (sauf accord du délégué). Cette règle ne s'applique pas pour les courses de ligue « Open ».

Lors d'un championnat de France, des courses annexes peuvent être organisées mais ne doivent pas perturber les horaires du championnat de France.

La priorité doit être en tout temps donnée au programme du championnat de France. Si nécessaire, le jury pourra faire modifier les horaires des courses annexes ou les annuler.

### **8.1 – Sécurité :**

**Le service médical doit être opérationnel dès le début des essais de la manifestation.**

Sur le circuit seront présents :

un médecin (2 urgentistes ou licenciés FIM au 24MX Tour et Supercross),

des secouristes en nombre suffisant,

1 ambulance.

La sécurité et la signalisation sur le circuit doit être assurée par des commissaires.

### **8.2 – Sonorisation :**

La sono doit pouvoir fonctionner au plus tard à 14 heures la veille de la manifestation et 30mn avant le départ des premiers essais le jour de la manifestation.

### **8.3 – Horaires :**

Les horaires sont fixés dans les règles particulières de chaque championnat et trophée.

Repos des pilotes : Un intervalle de 1 heure 30 devra être respecté entre la dernière séance d'essais et le départ de la 1ère manche et un intervalle de 45mn minimum devra être respecté entre chaque manche (hors supercross ou autres dispositions prévues dans les règles particulières).

Pour tous les championnats de France, le départ de la dernière manche sera au maximum à 17h30.

Les coureurs n'auront pas la possibilité de rouler dans 2 catégories différentes le même jour.

### **8.4 – Tests de départs :**

Se référer aux règles particulières de chaque championnat.

### **8.5 – Essais libres et tours de reconnaissance :**

Lors du premier tour des essais libres et lors des tours de reconnaissance, les commissaires devront présenter un drapeau jaune fixe.

### **8.6 – Essais et Manches Qualificatives :**

Se référer aux règles particulières de chaque championnat.

Les pilotes arrivant dans la nuit devront avertir le délégué avant 19h30 la veille de l'épreuve afin d'être autorisés à passer aux contrôles administratif et technique le matin de l'épreuve. Sans nouvelle de leur part, ils seront placés dans les groupes en derniers.

Les groupes provisoires seront affichés à 20h00 la veille de l'épreuve. Les groupes définitifs seront quant à eux affichés au minimum 45 minutes avant les 1ers essais.

En référence à l'Article 2.2.3.2 du Code Sportif, le Directeur de Course peut refuser à un pilote de prendre le départ pour des raisons de sécurité.

A l'issue des qualifications, les clubs organisateurs pourront organiser une manche pour les non qualifiés (au minimum 10) ou si le nombre de coureurs ne le permet pas, ils pourront les intégrer dans une des courses annexes, sans droit d'engagement supplémentaire.

### **8.7 – Départ :**

En cas d'absence d'un pilote qualifié (blessure, casse mécanique...) le délégué pourra prendre la décision de faire rouler le 1<sup>er</sup> non qualifié (le pilote ayant obtenu le meilleur temps sans distinction de groupe) pour la manche en question uniquement. Le pilote bénéficiera des prix d'arrivée.

#### **8.7.1 Procédure de mise en place dans le parc d'attente :**

Les machines seront placées dans le box qui leur a été réservé en fonction des temps chronométrés réalisés ou en fonction des manches de qualifications.

Jusqu'à H moins 7 minutes, les pilotes auront la possibilité de faire un tour de reconnaissance.

Après le tour de reconnaissance, les pilotes ne seront plus autorisés à changer de machine et devront se replacer dans leur box. **Pour les championnats de France 24MX Tour et Minivert, les pilotes auront la possibilité de changer de machine si cette dernière est dans le parc d'attente bis.**

Sauf autres dispositions prévues dans les règles particulières, le parc d'attente sera définitivement fermé lorsque la procédure de départ sera lancée. Les pilotes qui arriveront après la fermeture ne seront pas autorisés à prendre le départ sur décision du directeur de course ou du délégué.

#### **8.7.2 Procédure de mise en grille et de départ :**

Le responsable du parc d'attente fera sortir les pilotes du parc d'attente dans l'ordre de leurs temps chronométrés ou en fonction des courses de qualifications.

Lorsque la première moto quittera le parc d'attente, le processus de départ ne pourra plus être arrêté.

#### **8.7.3 Procédure de départ :**

Le départ sera donné obligatoirement à la grille par le directeur de course ou son assistant. Le mécanisme de déclenchement de la grille devra être masqué à la vue de tous.

Avant et au moment du départ, il est interdit à quiconque d'accéder à l'espace situé en avant de la grille.

Avant et au moment du départ, seuls les pilotes pourront accéder derrière la grille et modifier leur place de départ sans utiliser d'outil.

Si des grilles métalliques sont utilisées derrière la grille de départ, l'accès y sera interdit à toute personne (sauf officiels).

En cas de non-respect de ces prescriptions, une amende de 75 € sera infligée au pilote et retenue sur ses prix d'arrivée.

Le responsable du parc d'attente devra faire respecter cette clause.

La roue avant de la moto ne devra pas être à plus de 50cm de la grille à partir du moment où le panneau « 15 secondes » sera présenté.

Dès que toutes les motos seront sur la ligne de départ, le starter présentera immédiatement un panneau indiquant « 15 secondes » pendant 15 secondes.

A la fin des 15 secondes, il présentera un panneau indiquant « 5 secondes » et la grille de départ sera abaissée entre 5 et 10 secondes après que le panneau « 5 secondes » ait été montré.

Le directeur de course signalera au jury, aux fins de sanctions, tout coureur qui partirait avant le signal ; les sanctions prises pourront être d'ordre sportif (déclassement, pénalisation en tours ou temps) et d'ordre pécuniaire (amende).

#### **8.7.4 Faux départ :**

Tout faux départ sera indiqué en brandissant un drapeau rouge. Les coureurs ayant pris le départ devront retourner au parc d'attente et un nouveau départ sera donné aussitôt que possible. Le changement de machine n'est pas autorisé.

**8.7.5 Durée des manches :**

Le temps pour chacune des manches des différents championnats est fixé dans les règles particulières prévues pour chacun d'eux.

L'arrêt de chaque manche sera prononcé lorsque le concurrent de tête franchira pour la première fois la ligne d'arrivée après l'expiration du temps imparti pour la manche.

Si une manche de qualification ou une manche est arrêtée avant la moitié du temps de la manche (hors nombre de tours additionnels), un nouveau départ sera donné dès que possible après la présentation du drapeau rouge.

Les pilotes devront se rendre directement au parc d'attente. Aucun changement de machine ou ravitaillement ne sera accepté.

Les pilotes se placeront sur la grille de départ dans l'ordre des essais chronométrés ou des manches qualificatives. La manche sera recommencée pour la durée du temps restant (hors nombre de tours additionnels). Cette procédure ne concerne pas le championnat de France 24MX Tour.

Si une manche est arrêtée après que la moitié du temps imparti se soit écoulée, la manche sera considérée comme terminée. L'ordre final sera déterminé par le classement des coureurs lors du tour précédant l'arrêt de la manche, **à condition qu'un nombre suffisant de tours ait été parcouru pour établir un classement représentatif. Dans le cas contraire, la manche sera annulée et déclarée nulle et non avenue. La décision d'établir ou non un classement de la manche appartient au seul jury de l'épreuve.**

A l'exception d'un faux départ, une manche ne peut être recommencée qu'une seule fois. S'il est nécessaire d'arrêter une manche une deuxième fois, et si la moitié du temps imparti ne s'est pas écoulé, la manche sera considérée comme nulle et non avenue.

**8.8 – Classement :**

**Une manche se termine officiellement à la fin du tour dans lequel le drapeau à damiers a été présenté au vainqueur.**

**Le vainqueur d'une manche est le coureur qui franchit en premier la ligne d'arrivée (matérialisée par la boucle de chronométrage).**

**Tous les coureurs suivants seront arrêtés après avoir franchi la ligne d'arrivée.**

**Le temps de passage est enregistré à l'instant où la partie la plus avancée du motocycle franchit la boucle de chronométrage.**

**Le coureur doit toujours être en contact avec la moto lors du franchissement de la boucle de chronométrage**

**Le classement est établi selon les critères suivants :**

**Seuls les pilotes ayant accompli au minimum 75 % du nombre de tours effectués par le vainqueur seront classés, qu'ils aient franchi la ligne d'arrivée ou non.**

**Parmi ces pilotes :**

**Ceux qui ont franchi la ligne d'arrivée après la présentation du drapeau à damiers dans le même tour que le vainqueur seront classés dans l'ordre de leur passage sur la ligne d'arrivée, suivis des coureurs ayant un tour de retard, puis deux tours, etc.**

**Ensuite, les pilotes n'ayant pas franchi la ligne d'arrivée mais ayant accompli au moins 75 % du nombre de tours effectués par le vainqueur seront classés en fonction du nombre de tour et du temps réalisé. (plus grand nombre de tours parcourus en un minimum de temps).**

**Les pilotes n'ayant pas accompli 75 % du nombre de tours effectués par le vainqueur ne seront pas classés et ne marqueront pas de points, même s'ils franchissent la ligne d'arrivée après le drapeau à damiers.**

Dans le cas où, par erreur, le drapeau à damiers a été présenté après le temps officiel/la distance officielle, le classement sera réalisé sur le temps officiel/la distance officielle.

Dans le cas où, par erreur, le drapeau à damiers a été présenté avant le temps officiel/la distance officielle, le classement sera déterminé au moment où le drapeau à damiers a été présenté.

Tous les résultats doivent être homologués par le jury.

Les résultats ne seront officiels qu'au terme du délai de réclamation.

Si un appel est interjeté, les résultats ne peuvent pas être considérés comme définitifs avant qu'une décision ne soit prise par l'organe compétent.

Pour être classés, les pilotes devront avoir fait au moins 1 tour et avoir franchi au minimum une fois la boucle chronométrage.

Pour chacune des manches de championnat, coupe ou trophée, le barème des «points-championnats» sera le suivant (sous réserve de dispositions propres prévues dans les règles particulières) :

| Place | Points | Place | Points | Place | Points | Place | Points | Place | Points |
|-------|--------|-------|--------|-------|--------|-------|--------|-------|--------|
| 1     | 50     | 10    | 31     | 19    | 22     | 28    | 13     | 37    | 4      |
| 2     | 44     | 11    | 30     | 20    | 21     | 29    | 12     | 38    | 3      |
| 3     | 40     | 12    | 29     | 21    | 20     | 30    | 11     | 39    | 2      |
| 4     | 38     | 13    | 28     | 22    | 19     | 31    | 10     | 40    | 1      |
| 5     | 36     | 14    | 27     | 23    | 18     | 32    | 9      | 41    | 1      |
| 6     | 35     | 15    | 26     | 24    | 17     | 33    | 8      | 42    | 1      |
| 7     | 34     | 16    | 25     | 25    | 16     | 34    | 7      | 43    | 1      |
| 8     | 33     | 17    | 24     | 26    | 15     | 35    | 6      | 44    | 1      |
| 9     | 32     | 18    | 23     | 27    | 14     | 36    | 5      | 45    | 1      |

Championnats de France Sidecar Cross Elite, Quad Cross Elite :

| Place | Points | Place | Points | Place | Points | Place | Points | Place | Points |
|-------|--------|-------|--------|-------|--------|-------|--------|-------|--------|
| 1     | 35     | 7     | 19     | 13    | 13     | 19    | 7      | 25    | 1      |
| 2     | 30     | 8     | 18     | 14    | 12     | 20    | 6      | 26    | 1      |
| 3     | 26     | 9     | 17     | 15    | 11     | 21    | 5      | 27    | 1      |
| 4     | 24     | 10    | 16     | 16    | 10     | 22    | 4      | 28    | 1      |
| 5     | 22     | 11    | 15     | 17    | 9      | 23    | 3      | 29    | 1      |
| 6     | 20     | 12    | 14     | 18    | 8      | 24    | 2      | 30    | 1      |

En cas d'ex æquo au classement général d'une course, on tiendra compte du classement de l'arrivée de la dernière manche.

En cas d'ex æquo au classement du championnat, on prendra pour chacun le nombre de places de premier, deuxième, troisième, etc. jusqu'à obtenir une différence entre les coureurs.

En dernier ressort le dernier meilleur résultat sera déterminant.

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

Tout pilote participant à une épreuve de Championnat FIM ou FIM Europe organisée le même week-end qu'un championnat de France se verra réattribuer des points en championnat de France sous réserve que : les épreuves soient de la même spécialité ;

le pilote soit engagé sur toutes les épreuves du championnat de France avant la 1ère épreuve du championnat concerné dans la même classe et ait participé à toutes les épreuves du championnat de France qui ne sont pas en concurrence avec le championnat FIM ou FIM Europe auquel il a participé. En cas de blessure, le pilote devra fournir un certificat médical.

le championnat de France compte un minimum de 3 épreuves et que le pilote ait effectivement participé à au moins la moitié des épreuves de ce championnat ;

le report de points soit en tout état de cause limité à trois épreuves maximum.

Le calcul du nombre de points **ajoutés au pilote concerné** se fera au prorata des points marqués sur la totalité des manches disputées par le pilote, **à l'exception de celles de la dernière épreuve du championnat**. Ces points seront rajoutés à l'issue de **l'avant dernière épreuve** du championnat de France auquel il est engagé.

Exemple : un pilote n'ayant pu participer à deux épreuves du championnat de France pour cause de concurrence de date, championnat dans lequel il a inscrit une moyenne de 15 points par manche disputée, pourra prétendre au bénéfice d'un report de 60 points complémentaires **si les épreuves du championnat de France manquées comportaient deux manches**.

Afin de prétendre à ce report de points, le pilote devra également, sur l'épreuve en concurrence de date, remplir les critères sportifs suivants :

#### *Championnat du Monde Mx Féminin :*

Avoir participé au minimum aux essais libres.

*Championnats d'Europe EMX 65cc / EMX 85cc / EMX 125cc / EMX 250cc / EMX Women / Supermoto / Sidecar :*

S'être qualifié pour les manches.

*Championnats du Monde MXGP / MX2 / Sidecar / Supermoto / Quad :*

Avoir marqué au minimum 1 point au classement général du Grand-Prix.

**Pour le championnat du Monde Supercross, se référer aux Règles Particulières du championnat de France Supercross.**

Dans le cas où une épreuve de championnat de France ou de Championnat FIM ou FIM Europe serait organisée hors week-end, la Commission Nationale de Motocross pourra décider, en opportunité, d'accorder également un report de points aux pilotes absents.

#### Courses par sélection :

Tout pilote ayant été sélectionné par la FFM pour une course par équipe FIM ou FIM Europe en concurrence de dates avec un championnat de France se verra automatiquement réattribuer des points en championnat de France sans distinction de discipline gérée par la commission de motocross ou de catégorie.

#### **8.9 – Prix d'arrivée :**

Pour chaque épreuve de Championnat, Coupe et Trophée, les prix d'arrivée devront être attribués conformément au barème établi par la commission pour l'année 2026 et indiqué dans les règles particulières de chacun d'eux. Les prix d'arrivée devront être obligatoirement versés le soir de l'épreuve ½ heure après la dernière manche du championnat concerné. Les pilotes auront jusqu'à 20 heures pour retirer leurs primes (sauf dans le cas d'un pilote blessé). Si les pilotes ne viennent pas retirer leurs primes, les clubs n'auront plus l'obligation de leur verser.

Une remise des coupes devra avoir lieu à l'issue de l'arrivée de la dernière manche pour le classement général de la journée.

La présence des coureurs en tenue correcte est obligatoire. Minimum pantalon et maillot, tenue du team ou combinaison/tenue de course (les shorts, maillots sans manche, tongs sont interdits). La non-observation de cette règle entraînera une amende de 50 €.

#### **8.10 – Sanction / Disqualification :**

Toutes les décisions nécessaires au bon déroulement de la manifestation ainsi que les résultats doivent être rendus publics dans les plus brefs délais.

Dans le cas des infractions suivantes constatées par un officiel, (constatation de fait à laquelle aucune réclamation ne sera possible) la notification d'une décision sera :

- Sur la piste : non-respect du drapeau jaune agité ;
- Sur la piste : non-respect du drapeau médical ;
- Sur la piste : rouler hors-piste et tirer un avantage dans l'intention de gagner des places ;
- Sur la piste : non-respect du port des équipements de sécurité ;
- Entrer dans le parc mécanique à une vitesse excessive ;
- - Sanction : Perte de 5 positions dans les essais respectifs/la manche respective.
- Échouer à un contrôle sonore après les essais/la manche ;
- - Sanction : Perte de 5 positions dans les essais respectifs/la manche respective.
- Sur la piste : couper le circuit ;
- Sur la piste : s'arrêter pour consulter des tiers ;
- Sur la piste : toute consultation/tout signal entre des tiers et un coureur (en dehors du parc mécanique et/ou panneauteur) ;
- Sur la piste : recevoir de l'assistance autre que d'un commissaire dans l'intérêt de la sécurité ;
- Sur la piste : recevoir de l'assistance pour redémarrer le moteur ou réparer le motorcycle ;
- Sur la piste : ravitailler ;
- Entrer dans le parc mécanique par la sortie de celui-ci ;
- Ne pas se présenter à un contrôle sonométrique ;
- - Sanction : Disqualification des essais respectifs/de la manche respective.
- Coureurs arrivant tardivement dans le parc d'attente ;
- Entrer dans le parc mécanique pendant le tour de reconnaissance
- Avoir un motorcycle de réserve dans le parc mécanique lors du tour de reconnaissance
- Avoir un motorcycle de réserve dans le parc mécanique lors d'une manche ;
- Coureurs ayant des problèmes mécaniques dans le parc d'attente qui ne réussissent pas à réparer leur motorcycle avant que le drapeau vert n'ait été levé et qui ensuite ne suivent pas les instructions des officiels ;
- Coureurs ayant pris leur place derrière la grille de départ et qui retournent au parc d'attente ;
- Coureurs ayant des problèmes mécaniques à la grille de départ et qui reçoivent de l'assistance avant que la grille n'ait été abaissée ;
- Coureurs revenant tard du tour de reconnaissance au parc d'attente après que le départ a été donné ;
- - Sanction : Disqualification des essais respectifs/de la manche respective.

- - Coureurs dont le carburant ne correspond pas aux exigences techniques ;
- - Sanction : Disqualification de toute la manifestation.

Les coureurs qui rentrent au parc-coureurs lors d'une manche seront disqualifiés et lors d'essais (libres ou chronométrés) ne pourront pas revenir sur la piste.

Dans les cas ci-dessus mentionnés, les procédures suivantes seront appliquées :

Le(s) coureur(s) sera (seront) notifié(s) oralement

Les résultats officiels seront modifiés en conséquence, avec la mention du (des) coureur(s) concerné(s) ainsi que la pénalité imposée.

#### **8.11 – Réclamation :**

Les réclamations seront formulées par écrit et présentées au directeur de course selon les clauses du titre III, section 1 du Code Sportif National et accompagnées d'une caution de 75 €.

Lorsqu'elles supposeront un démontage du moteur, il sera exigé une caution de 75 € pour un moteur à deux temps et de 150 € pour un moteur à quatre temps.

Cette caution sera remboursée si la machine démontée s'avère non conforme, ou versée au pilote contraint au démontage, si la conformité est reconnue.

Si des analyses de carburant sont effectuées à la suite d'une réclamation déposée par un concurrent, les frais inhérents à ce contrôle seront à sa charge si le carburant prélevé se révèle être conforme. Si les analyses révèlent une non-conformité du carburant utilisé, le pilote en infraction devra assumer le complet paiement des frais afférents au contrôle réalisé.

La contre-expertise est aux frais du concurrent ayant utilisé un carburant dont la non-conformité a été révélée par les premières analyses.

#### **8.12 - Annulation d'une épreuve :**

En cas d'annulation, les droits d'engagement des coureurs seront remboursés si aucun essai n'a été organisé. A partir du moment où les essais libres et/ou qualificatifs ont débuté, aucun remboursement ne sera possible et les droits d'engagement seront reversés aux clubs organisateurs.

Les coureurs ne toucheront aucune prime si l'annulation intervient avant la 1<sup>ère</sup> manche.

### **ARTICLE 9 - RECOMPENSES**

Les classements des championnats de France de Motocross seront publiés en fin de saison.

En application de l'article 2.1.8 du Code Sportif, il est rappelé qu'aucun titre de champion de France ne sera délivré dans une catégorie s'il n'y a pas un minimum de 5 pilotes ayant marqué des points au classement final.

#### Un titre de champion de France sera décerné au vainqueur des championnats de France :

*Motocross* : Elite MX1 / Elite MX2, Junior **125cc**, Espoir **85cc**, Minivert Poussin 65cc, Poussin 65cc féminin, Pupille 65cc, Benjamin, Benjamin 85cc féminin, Minime, Mx Féminin scratch, Mx Féminin 125cc, Sidecar Cross Elite et Quad Cross Elite.

*Mx Vétérain* : Bronze, Argent, Or, Platine

*Supercross* : Sx 1, Sx 2, Sx Junior et Sx Espoir 85cc

*Montée Impossible* : Proto et Féminine

*Supermotard* : Elite S1, S2, **S2 Junior**, S3, Vétérain **Argent et Or**, Féminine et S4 85cc/150cc.

*Mx à l'ancienne* : Vintage : Pré 73 et Pré 77 ; Classic ; Evolution-Prototype ; Pré 90 et Super Evolution.

#### Un titre de vainqueur sera décerné au vainqueur des Coupes ou Trophées de France :

*Quad* : Au scratch Elite : 1<sup>er</sup> Junior, 1<sup>ère</sup> Féminine, 1<sup>er</sup> Vétérain.

*Supermotard* : Challenger

*Mx* : National 450cc, National 250cc, National 125cc

Les 3 premiers de chaque classement recevront un Trophée par l'intermédiaire de leur ligue et la présence des Champions de France est obligatoire à la cérémonie de remise des prix.

### **ARTICLE 10 - APPLICATION DU REGLEMENT**

Il est rappelé que, conformément au règlement général des manifestations sportives de la F.F.M., le Jury de l'épreuve a toujours le droit de prendre les décisions d'urgence en cas de force majeure ou de sécurité.

Tous les points non prévus au présent règlement seront étudiés par la Commission de Motocross de la F.F.M. Toute contestation ou litige s'y rapportant sera soumis au Tribunal National de Discipline et d'Arbitrage. Les clubs et les coureurs qui ne respecteraient pas le présent règlement pourront être pénalisés.



## ARTICLE 11 – SIGNIFICATION DES DRAPEAUX

|                                                          |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
|----------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| NATIONAL                                                 | Signal du départ d'une course.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
| VERT                                                     | Piste libre.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| DRAPEAU ROUGE                                            | Signal d'interruption d'une manche ou d'une séance d'essai.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| JAUNE (FIXE) MAINTENU                                    | Danger, ralentir et défense de dépasser. Pour ne pas risquer de lui faire perdre sa signification, l'usage du drapeau jaune immobile ne devra pas excéder le temps nécessaire au dégagement de la piste.<br>- <b>Le drapeau jaune fixe est également présenté :<br/>Au poste précédent le poste présentant un drapeau jaune agité ;</b><br>- <b>En compétition lors du premier tour des essais libres et du tour de reconnaissance.</b> |
| JAUNE (AGITE)                                            | Danger immédiat, ralentir et défense de dépasser. Le pilote n'est pas autorisé à sauter, les roues de la moto doivent rester en contact avec le sol.<br><u>Supercross</u> : un drapeau jaune agité est présenté au poste de commissaire situé le plus à proximité du danger immédiat, ainsi qu'au poste précédent uniquement. Il est interdit de sauter à la présentation du second drapeau jaune agité.                                |
| BLEU (AGITE)                                             | Un concurrent de la tête de course cherche à doubler un concurrent attardé. Ce dernier doit garder sa trajectoire et le laisser passer.                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| JAUNE AVEC BANDES VERTICALES ROUGES (FIXE)               | Utilisé dans les courses mixtes. Attention ! piste glissante, changement d'adhérence.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| BLANC AVEC UNE CROIX DE ST ANDRE ROUGE (AGITE)           | Appel des secours. Danger immédiat. Réduction significative de la vitesse. Défense de dépasser, le pilote n'est pas autorisé à sauter.                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| BLANC AVEC UNE CROIX DE ST ANDRE ROUGE (FIXE)            | Personnel médical sur la piste, roulez avec une extrême prudence. Défense de dépasser, le pilote n'est pas autorisé à sauter.                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| NOIR ACCOMPAGNE D'UN NUMERO (FIXE)                       | Pour le concurrent portant ce numéro, le pilote doit sortir de la piste et ne pourra plus repartir.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| NOIR AVEC UN DISQUE ORANGE ACCOMPAGNE D'UN NUMERO (FIXE) | Le conducteur portant ce numéro doit immédiatement quitter la piste.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| A DAMIERS NOIRS ET BLANCS (AGITE)                        | Signal d'arrêt à la fin de course ou de fin de séance d'essai.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |

Les dimensions des drapeaux doivent être d'environ 750 x 600mm. Pour les épreuves se déroulant la nuit, des panneaux rétro réfléchissants de couleurs identiques remplaceront les drapeaux.

## ARTICLE 12 – ENVIRONNEMENT

Les clubs organisant une épreuve de championnat, coupe ou trophée devront être sensibilisés à tout ce qui touche à l'environnement et devront suivre les obligations et recommandations suivantes:

Obligations :

Dans le paddock, sous chaque machine, un tapis environnemental est obligatoire. Toute infraction sera pénalisée par une amende de 50 €.

Prévoir et disposer de containers en nombre suffisant dans le paddock pour les huiles et carburant usagés ou autres matières toxiques. Les pneus usés restent à la charge des coureurs.

Être attentif au niveau sonore de la sonorisation et positionner les haut-parleurs en direction du centre du circuit.

Prévoir des points d'eau à usage des coureurs et de leurs équipes.

Prévoir des parkings en nombre suffisant pour éviter tout stationnement sauvage.

Procurer à chaque participant des sacs poubelles.

Prévoir et disposer des poubelles en nombre suffisant dans le parc public, le paddock et les parkings voitures. Informer régulièrement le public des règles à observer relatives à l'environnement par des slogans de sensibilisation et insérer ceux-ci dans le programme de la manifestation.

Recommandations :

Prévoir une aire de nettoyage des motos munie d'un système de décantation pour la collecte des déchets d'hydrocarbures.

Signaler de façon suffisante l'emplacement des sanitaires pour le public et les participants.  
Signaler de façon suffisante l'emplacement des containers pour les huiles et carburant usagés ou autres matières toxiques.

Pour les points non précisés au présent règlement, se reporter aux règlements FIM.

## **CHAMPIONNATS DE FRANCE DE MOTOCROSS**

### **RÈGLEMENT TECHNIQUE 2026**

#### **ARTICLE 1 - CONTROLE TECHNIQUE**

Un commissaire technique, chargé du contrôle des équipements, du marquage et de la vérification des machines, sera obligatoirement désigné par la Commission Nationale de Motocross dans toutes les épreuves de championnat.

##### **1.1 - Obligations de la ligue et du club :**

Le club organisateur devra informer le ou les commissaire(s) technique(s) désigné(s) pour l'épreuve des horaires prévus pour les contrôles techniques.

La ligue **ou** le club du lieu d'organisation devra obligatoirement désigner un commissaire technique 1er degré et le club 2 aides licenciés pour aider le commissaire technique dans sa tâche. Pour les championnats de France 24MX et Supermotard, deux commissaires techniques 1er degré ou 2ème degré et 2 aides licenciés. Il devra prévoir un espace clôturé, suffisamment vaste, à l'écart des zones de passage intense et distant de tout obstacle (5m : végétal ; 10m : solide), disposant d'une entrée aménagée en couloir permettant le passage des machines une à une pour éviter toute bousculade. Il y aura un abri couvert avec électricité pour permettre les vérifications (ou éventuellement le démontage des motos).

Il faudra également prévoir un espace dit « d'intervention » destiné aux mécaniciens pour effectuer les réparations éventuelles.

##### **1.2 - Horaires :**

Se reporter aux règles particulières de chaque championnat.

##### **1.3 - Contrôles :**

Le commissaire technique en chef a le droit de regarder/contrôler tout équipement ou pièce du motorcycle en tout temps pendant la manifestation.

#### **ARTICLE 2 – EQUIPEMENTS ET VETEMENTS DE PROTECTION OBLIGATOIRES**

Les pilotes sont responsables de leur sécurité et se doivent de porter en toute circonstance un équipement de protection individuelle conforme à la réglementation fédérale.

Si une protection n'est pas conforme aux exigences techniques, si elle est défectueuse ou si elle a subi une modification, le commissaire technique devra retirer toutes les marques d'approbation (exemple : étiquette sur les casques) et garder la/ou les protections défectueuses, non réglementaires ou modifiées jusqu'à la fin de la manifestation.

##### **2.1 - Vêtements et protections :**

Lors des entraînements et des courses, les pilotes et les passagers devront porter une combinaison ou un pantalon, un maillot à manches longues, des bottes d'une hauteur minimale de 30 cm et des gants en cuir ou matériaux équivalents.

Les protections coudes/épaules/genoux : Norme EN 1621-1 sont obligatoires pour les catégories 50cc, 65cc, 85cc et « 125cc Junior » (obligatoire sur les épreuves FIM et FIM Europe).

##### **2.2 - Protections dorsale et pectorale :**

Lors des entraînements et des courses les pilotes et passagers devront porter une protection dorsale et pectorale homologuée. Les protections ne bénéficiant pas du label FFM, devront être conformes aux normes suivantes :

Pectorale, norme EN 14021 ou EN 1621-3 (Label FFM inclus)

Dorsale, norme EN 1621-2 (Label FFM inclus)

Gilet intégral (Pectorale et dorsale intégrées), normes EN 14021 ou EN 1621-3 pour la pectorale et EN 1621-2 pour la dorsale (Label FFM inclus).

##### **2.3 – Airbags :**

**Le port d'un airbag est autorisée en compétition sous réserve qu'il respecte les normes de protection dorsale et pectorale mentionnées ci-dessus, ou qu'il soit porté avec des protections respectant ces normes.**

##### **2.4 - Protection des yeux :**

Le port de lunettes de protection est obligatoire au départ des essais et des manches. Le port de lunettes,

visières et visières jetables (type «roll off» ou «tear off») n'est autorisé que s'il est muni d'un système de récupération. Les lunettes de protection et les visières doivent être résistantes aux bris. Les visières de casques ne doivent pas faire partie intégrante du casque.

Des protections provoquant des troubles de la vision (verres rayés, etc.) ne doivent pas être employées.

## 2.5 - Casque :

Il est obligatoire pendant les activités que les participants portent un casque homologué aux normes FIM suivantes :

**Europe** : ECE 22-06 ou ECE 22-05 'P'

**Japon** : JIS T 8133 2015

**USA** : SNELL M 2015 ou 2020

La norme ECE 22-05 'P' est acceptée jusqu'à fin 2026.

**FRHPhe-02 : ci-joint, le lien des casques homologués FIM : FRHP - Page**

► Cette norme de casque est obligatoire pour toutes les épreuves comptant pour un championnat du Monde dès 2026.

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

Le casque ne doit pas présenter de chocs et il est recommandé de le remplacer si la date de fabrication a plus de 5 ans. Les commissaires techniques peuvent, le cas échéant, juger que le casque ne présente plus les caractéristiques requises et refuser celui-ci.

Les casques ayant un appendice aérodynamique (aileron) sont interdits, sauf ceux qui sont homologués d'origine avec cet accessoire.

Les cheveux longs doivent obligatoirement être attachés dans le casque.

Lors du contrôle technique, les casques seront marqués avec une étiquette d'approbation. Si un casque n'est pas conforme aux exigences techniques ou s'il est défectueux, le commissaire technique doit ôter toutes les marques d'approbation et garder le casque jusqu'à la fin de la manifestation. Le coureur doit présenter un autre casque au commissaire technique pour approbation. Pour tout accident avec impact, le casque doit être présenté au commissaire technique pour être contrôlé.

## Normes nationales :

ECE 22-06

Le numéro d'homologation doit toujours commencer par 06.

Sous le numéro d'homologation, figure le numéro de série du casque cousu sur la jugulaire ou la garniture intérieure du casque.

## Etiquette ECE 22-06



Entourée d'un cercle, la lettre E suivie d'un chiffre indique l'origine du pays d'homologation (Voir tableau ci-dessous).

|                   |                  |                           |                        |
|-------------------|------------------|---------------------------|------------------------|
| E1 – Allemagne    | E11 – UK         | E22 – Russie              | E34 – Bulgarie         |
| E2 – France       | E12 – Autriche   | E23 – Grèce               | E37 – Turquie          |
| E3 – Italie       | E13 – Luxembourg | E24 – Irlande             | E40 – Macédoine        |
| E4 – Pays-Bas     | E14 – Suisse     | E25 – Croatie             | E43 – Japon            |
| E5 – Suède        | E16 – Norvège    | E26 – Slovaquie           | E45 – Australie        |
| E6 – Belgique     | E17 – Finlande   | E27 – Slovaquie           | E46 – Ukraine          |
| E7 – Hongrie      | E18 – Danemark   | E28 – Biélorussie         | E47 – Afrique du Sud   |
| E8 – Rep. Tchèque | E19 – Roumanie   | E29 – Estonie             | E48 – Nouvelle Zélande |
| E9 – Espagne      | E20 – Pologne    | E31 – Bosnie- Herzégovine |                        |
| E10 – Yougoslavie | E21 – Portugal   | E32 – Lettonie            |                        |

En dessous figure le numéro d'homologation, nombre dont les deux premiers chiffres indiquent le règlement utilisé (06 pour 22-06 ou 05 pour 22-05).

Apparue avec le règlement 22-06/22-05, une lettre indique ensuite le niveau de protection offert par la mentionnière.

Le **J** (comme ci-contre) concerne les jets ou demi-jets, dépourvus de protection maxillaire.

Le **P** assure d'un seuil minimal de protection de la mâchoire.

A l'opposé, NP (protection maxillaire non intégrale) précise que la mentonnière n'a pas répondu au test spécifié.

Quant à la dernière série de chiffres, elle désigne le numéro de série de production.

### ARTICLE 3 – NUMEROS DE DOSSARD

Le numéro de départ affiché par un coureur sur son dossard, son maillot ou sa dorsale doit être lisible et identique à celui indiqué sur le motocycle.

La couleur du numéro doit être très contrastée par rapport au fond du dossard.

La hauteur du chiffre doit être de 20 cm minimum.

De plus, le numéro doit être porté pendant les essais et les manches.

Pour toute infraction, le pilote ne sera pas autorisé à entrer sur la piste.

### ARTICLE 4 – CLASSES :

Il est précisé que les limites de cylindrées s'établissent comme suit :

| Classes         | 2 Temps            |         | 4 Temps |         |
|-----------------|--------------------|---------|---------|---------|
|                 | Minimum            | Maximum | Minimum | Maximum |
| Classe 1        | de 65 jusqu'à 85cc |         |         |         |
| Classe 2 - MX 2 | 100cc              | 150cc   | 175cc   | 250cc   |
| Classe 3 - MX 1 | 151cc              | 250cc   | 251cc   | 450cc   |
| Classe 4 - MX 3 | 251cc              | 500cc   | 451cc   | 650cc   |
| Sidecar         | 350cc              | 750cc   | 350cc   | 1000cc  |
| Quad            | 85cc               | 750cc   | 250cc   | 750cc   |

Les machines électriques pourront participer aux différents championnats de France, à la condition d'avoir au préalable subi une expertise permettant de déterminer la classe dans laquelle elles évoluent.

### Liste des machines électriques autorisées à rouler en Championnat de France Motocross

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

| Marque       | Modèle      | 50cc | 65cc | 85cc | 125cc | MX2 / SX2 | MX1 / SX1 |
|--------------|-------------|------|------|------|-------|-----------|-----------|
| KTM          | SX-E5       | X    |      |      |       |           |           |
| Husqvarna    | EE 5        | X    |      |      |       |           |           |
| Gas Gas      | MC-E5       | X    |      |      |       |           |           |
| Stark Future | Stark Varg* |      |      |      |       | X 48cv    | X 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 ».

Cette liste est susceptible d'être modifiée à tout moment et toutes les machines électriques doivent être conformes aux RTS de la discipline Motocross ainsi qu'aux dispositions applicables du Règlement technique des championnats de France.

### ARTICLE 5 - PLAQUES NUMEROTEES

Les plaques numérotées doivent être fabriquées dans une matière flexible uniquement (ex: plastique). La forme de la plaque-numéro frontale est libre.

Cependant, la plaque-numéro frontale doit présenter les dimensions suffisantes pour afficher un nombre à trois chiffres dans la forme stipulée à l'article 5.2 ainsi que le logo de la FFM.

### Les pilotes devront être autonome en énergie dans le paddock.

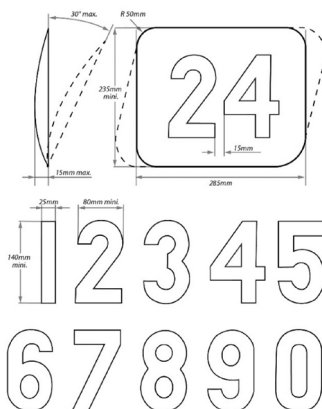
#### 5.1 – Couleurs des plaques numérotées :

Les plaques numérotées devront être aux couleurs indiquées ci-après :

- Minivert 50cc et 65cc ..... Plaque BLEUE/numéros BLANCS
- Minivert 85cc ..... plaque BLANCHE/numéros NOIRS
- 85cc ..... plaque BLANCHE/numéros NOIRS
- 125cc Junior ..... plaque NOIRE/numéros BLANCS
- Classe 2 ..... plaque NOIRE/numéros BLANCS
- Classe 3 ..... plaque BLANCHE/numéros NOIRS
- Classe 4 ..... plaque BLANCHE/numéros NOIRS
- Mx Féminin ..... plaque BLEUE/numéros BLANCS
- Sidecar ..... plaque JAUNE/numéros NOIRS
- Quad ..... plaque VERTE/numéros BLANCS
- Montée Impossible ..... plaque BLANCHE/numéros NOIRS

La couleur du fond doit être mate et les chiffres lisibles et peints en couleur mate antireflet.

La forme anglaise des chiffres doit être utilisée. C'est-à-dire, une simple barre pour le « un » et un « sept » non barré.



### 5.2 - Plaque numéro frontale :

Sur la plaque frontale avant du motocycle doit toujours figurer (Voir schéma) :

La couleur du fond conformément à l'article 5.1 du présent règlement.

Le numéro du coureur conformément au Règlement Général des Championnats de France de Motocross.

La zone de marquage sur la plaque frontale avant doit avoir une hauteur minimale de 210 mm et couvrir la largeur complète de la plaque, avec une zone suffisante pour mettre 3 chiffres (ex. 888) comme spécifié dans le Règlement Général des Championnats de France de Motocross.

Le logo de la Fédération Française de Motocyclisme comme indiqué sur le schéma (minimum 50 mm x 50 mm) et il doit y avoir un espace libre de 10 mm entre le logo et le numéro et le texte libre.

Un texte libre est autorisé sur la plaque numéro frontale dans un espace de 50 mm de la partie haute de la plaque-numéro (Voir schéma).

Les chiffres doivent être clairement lisibles. Les numéros à bordure et réfléchissants sont interdits. Les dimensions minimales suivantes doivent être respectées sur la plaque numéro frontale :

Hauteur du numéro 140 mm minimum (100 mm pour les 65cc)

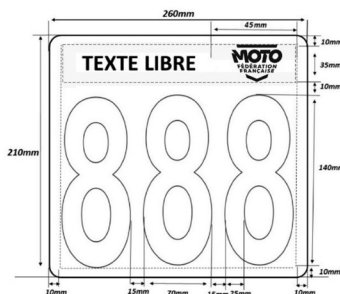
Largeur de chaque chiffre 70 mm

Largeur des traits 25 mm

Espace entre deux chiffres 15 mm

Schéma Plaque numéro frontale :

Dimension logo FFM : Largeur : 45mm ; Hauteur : 35mm



### 5.3 - Plaque numéro latérale :

Sur les plaques numéros latérales du motocycle doit toujours figurer :

La couleur du fond conformément à l'article 5.1 du présent règlement.

Le numéro du coureur conformément au Règlement Général des championnats de France de Motocross.

Les chiffres doivent être clairement lisibles. Les numéros à bordure et réfléchissants sont interdits. Les dimensions minimales suivantes doivent être respectées sur les plaques numéros latérales :

Hauteur du numéro 100 mm

Largeur de chaque chiffre 70 mm

Largeur des traits 25 mm

Espace entre deux chiffres 15 mm

#### **5.4 – Plaque arrière – Quad :**

La plaque arrière doit être montée derrière le pilote, sur la barre d'appui arrière, et être alignée avec la machine (type drapeau).

Le support de montage ne doit pas être plus haut que 150 mm.

La plaque arrière doit être faite d'un matériau flexible et facilement cassable.

### **ARTICLE 6 – CONTROLE DU NIVEAU SONORE DES MACHINES**

Le commissaire technique devra vérifier la conformité du niveau sonore des machines selon la méthode « 2 m max » détaillée dans l'annuaire 2026.

Le niveau sonore des motocycles devra respecter les normes sonores suivantes pour toutes les classes :

| Classe                        | Contrôle préliminaire | Limite de conformité en fin de course |
|-------------------------------|-----------------------|---------------------------------------|
| Classe 1 (65cc / 85cc)        | 111 dB/A (109+2)      | 112 dB/A (111+1)                      |
| Classe 2 à 4, Sidecar et Quad | 112 dB/A (110+2)      | 113 dB/A (112+1)                      |

**A noter : Pour les machines de classe 2 à 4, les sidecars et les quads, le niveau sonore à respecter sera de 109 +2 dB/A en 2027.**

En cas de dépassement de cette limite, les machines ne seront pas autorisées à participer aux compétitions. Une machine refusée au 1er contrôle pourra être présentée plusieurs fois, jusqu'à la fermeture du contrôle technique. Le concurrent a l'obligation de mettre sa machine en conformité.

- Les contrôles des systèmes d'échappement supplémentaires seront effectués à l'issue des contrôles techniques de toutes les machines.

- Un contrôle du niveau sonore peut être effectué sur les machines désignées par le jury de l'épreuve à l'issue de chaque manche ou essai.

En cas de dépassement, perte de 5 positions (voir article 8.10 du règlement Général Motocross).

Les pilotes ne se présentant pas à un contrôle sonométrique seront disqualifiés de la manche concernée.

### **ARTICLE 7 – LIGNE D'ÉCHAPPEMENT**

Pour toutes les catégories à l'exception du sidecar, l'extrémité du silencieux ne doit pas dépasser le corps du silencieux de plus de 5mm. Tous les bords tranchants doivent être arrondis avec un rayon minimum de 2mm.

Toute ligne d'échappement constituée d'origine d'un réducteur de bruit devra en rester équipé durant toute la durée de l'épreuve.

### **ARTICLE 8 - CARBURANT**

Les coureurs apporteront leur propre carburant. Chaque véhicule de concurrent devra être muni d'un extincteur aux normes en vigueur.

Sauf spécification contraire, toutes les machines doivent être alimentées par du carburant sans plomb.

Ce carburant sans plomb doit être conforme aux spécifications suivantes :

| Propriété      | Unités | Min   | Max   |
|----------------|--------|-------|-------|
| RON            |        | 95.0  | 102.0 |
| MON            |        | 85.0  | 90.0  |
| Oxygène        | %m/m   |       | 3.7   |
| Benzène        | % v/v  |       | 1.0   |
| Plomb          | G/l    |       | 0.005 |
| Densité à 15°C | Kg/m3  | 690.0 | 785.0 |

**Air :**

En tant qu'oxydant seul de l'air ambiant peut être mélangé au carburant.

**Analyses de carburant :**

- Les analyses de carburant sont effectuées à la demande des officiels, les frais inhérents à ce contrôle seront à la charge de la FFM si le carburant prélevé se révèle être conforme. Si les analyses révèlent une non-conformité du carburant utilisé, le pilote en infraction devra assumer le complet paiement des frais afférents au contrôle réalisé, à savoir 400€.
- La contre-expertise est aux frais du concurrent ayant utilisé un carburant dont la non-conformité a été révélée par les premières analyses.

En cas de non-conformité du carburant : Disqualification de toute la manifestation.

**ARTICLE 9 – PNEUS**

Les pneus à spatules dits « Scoop » (nervures radiales continues) et/ou les pneus ayant des crampons d'une hauteur supérieure à 19,5 mm sont interdits. La surface du pneu ne doit pas être équipée d'éléments tels que clous antidérapants, chaînes spéciales, etc... Ces dispositions ne sont pas applicables pour les machines de Montée Impossible.

**ARTICLE 10 – CONTROLE DES MACHINES ET IDENTIFICATION**

Chaque délégué aura en sa possession le matériel nécessaire au plombage qu'il mettra à la disposition du commissaire technique nommé.

Les concurrents ne pourront participer aux essais libres ou officiels qu'après avoir satisfait aux vérifications techniques.

Les concurrents devront se présenter avec leur(s) moto(s) propre(s) en état de marche, conforme(s) aux règlements, les numéros de course posés, les plombages antérieurs enlevés, les marques de peinture effacées ou recouvertes. Ils devront obligatoirement être en possession de leur livret technique et/ou fiche technique remplie.

Ils devront également présenter leur équipement de course : casque – maillot de course avec leur numéro - protections dorsale et pectorale et leurs protections coudes/épaules/genoux pour les catégories 50cc, 65cc, 85cc et « 125cc Junior ».

Le guidon doit être équipé d'une protection rembourrée sur la barre transversale. Les guidons sans barre transversale doivent être équipés d'une protection rembourrée située au milieu du guidon, recouvrant largement les brides du guidon.

Les extrémités exposées du guidon doivent être bouchées avec un matériau solide, ou recouvertes de caoutchouc.

Les machines doivent être munies d'un coupe-circuit monté à gauche ou à droite du guidon pouvant arrêter le moteur (il devra pouvoir être actionné sans lâcher la poignée). Les coupe-circuits actionnés par un fil non élastique d'un mètre maximum relié au pilote sont autorisés.

Un garde chaîne doit être installé afin de protéger le pignon de transmission à la sortie de la boîte de vitesse.

**10.1 - Identification des machines :**

Lorsque les machines auront satisfait aux vérifications dites de sécurité, il sera procédé au plombage du cadre et aux marquages suivants :

- Le numéro de course du pilote sera inscrit sur la douille de direction.
- Marquage du système d'échappement complet.
- Marquage des cylindres (marque distinctive pour la 2<sup>ème</sup> machine).
- Ces marquages devront être réalisés du même côté, à l'aide d'un pinceau, d'un marqueur peinture (bombe proscrite) ou par la pose de stickers.
- Les numéros des cadres seront relevés.

En cas d'une deuxième machine, une touche de peinture ou la pose de stickers, avec un signe distinctif sur la douille de direction de cette deuxième machine.

Entre deux manches, il est autorisé de changer tous les sous-ensembles de la moto à l'exception du cadre.

Le commissaire technique devra vérifier les plombs des machines à **chaque entrée dans le parc d'attente avant le départ des essais libres, des essais chronométrés et avant le départ de chaque manche.** Le pilote est responsable du plomb apposé sur sa machine. En cas de perte au cours des essais ou des manches, il devra le signaler au commissaire technique qui remplacera le plomb perdu.

### **10.2 - Concurrent ne possédant qu'une machine :**

1. S'il a des ennuis de moteur ou de cylindre, il devra, après changement de ceux-ci, présenter obligatoirement la machine au commissaire technique, ainsi que les parties changées du moteur abandonné (soit cylindre, soit le moteur culasse démontée).

Ces pièces seront conservées par le commissaire technique jusqu'à l'expiration du délai de réclamation.

2. Un pilote n'ayant qu'une machine rendue inutilisable pourra se faire prêter une machine de la même classe que celle qu'il ne peut plus utiliser, et pourra l'utiliser comme si c'était sa deuxième machine après l'avoir fait contrôler et plomber par le commissaire technique avant la fermeture du parc d'attente avant le départ des essais chronométrés et ou des manches.

### **10.3 - Concurrent possédant deux machines :**

Si le concurrent dispose de deux machines, il sera nécessaire de les contrôler et plomber toutes les deux. La première machine contrôlée sera identifiée par un plomb de couleur différente à celui prévu pour la seconde machine. Les cylindres seront marqués d'une touche de peinture avec un signe distinctif pour la seconde machine. Il pourra prêter l'une ou l'autre de ses machines à un pilote de son choix qui devra la présenter au Commissaire Technique.

Le pilote possédant deux machines qui ont été contrôlées et plombées peut permuter à son choix, moteur ou cylindre de l'une ou de l'autre.

Ce pilote pourra utiliser ces deux machines pendant les essais chronométrés et aura la possibilité d'utiliser l'une ou l'autre pour les courses à conditions qu'elles soient de la même classe. Le choix devra se faire avant la fermeture du parc d'attente.

Pour être utilisée lors des essais libres ou chronométrés cette seconde machine doit être présente dans la zone mécanique avec les numéros de course correspondants.

### **10.4 - Concurrent ayant ses deux machines rendues inutilisables :**

En dernier recours, un concurrent ayant ses deux machines rendues inutilisables pourra se faire prêter une machine de la même classe. Les deux machines rendues inutilisables devront être présentées au commissaire technique pour vérification et déplombage.

### **10.5 - Contrôle des machines :**

#### **10.5.1 - Mise en parc fermé à l'issue de la dernière manche :**

Immédiatement après la fin de la dernière course, les machines des 3 premiers coureurs du classement final de la journée doivent être placées dans le parc fermé pour un contrôle technique. Les machines doivent rester dans le parc fermé 30 minutes (10 minutes en supermotard) suivant l'arrivée du vainqueur, sous le contrôle des commissaires techniques, en cas de réclamation ou si un contrôle supplémentaire est exigé.

Le commissaire technique est responsable de la surveillance du parc fermé.

Les concurrents doivent retirer leur machine dans les 30mn après l'ouverture du parc fermé, sauf pour les machines choisies pour le démontage. Passé ce délai, les surveillants du parc fermé ne seront plus responsables des machines qui resteront.

#### **10.5.2 - Démontage :**

Pour tout démontage effectué à la demande du directeur de course ou du délégué qui s'avère conforme, la FFM participera aux frais occasionnés à hauteur de 40 € pour un 2 temps et 60 € pour un 4 temps.

#### **10.5.3 - Machines dangereuses :**

Si durant les essais ou la manche, un commissaire technique constate un défaut à une machine et que ce défaut pourrait constituer un danger pour les autres coureurs, il le notifiera au directeur de course et au délégué. Il sera de leur responsabilité d'exclure la machine des essais ou de la manche.

Pour tout ce qui n'est pas précisé dans ce présent règlement le commissaire technique devra se référer au dernier règlement FIM.



# **CHAMPIONNAT DE FRANCE 24 MX TOUR**

## **REGLES PARTICULIERES 2026**

La Fédération Française de Motocyclisme met en compétition pour 2026 les championnats de France Elite MX1/MX2, Junior 125cc et Espoir 85cc.

Un titre de champion de France sera décerné dans chacune des catégories suivantes :

- a) Elite MX1 (classes 3 et 4)
- b) Elite MX2 (classe 2 et 250cc 2 Temps)
- c) Junior 125cc (125cc 2 Temps)
- d) Espoir 85cc (de 66cc à 85cc)

### Age des pilotes :

Elite MX1 et Elite MX2 : Minimum 15 ans

Junior 125cc : Minimum : 13 ans ; Maximum : 17 ans

La limite d'âge minimum débute à la date anniversaire du coureur. Pour la limite d'âge maximum les pilotes ne devront pas avoir 18 ans au cours de l'année (né au plus tard en 2009).

**Espoir 85cc** : Minimum : 11 ans ; Maximum : 15 ans

La limite d'âge minimum débute à la date anniversaire du coureur. Pour la limite d'âge maximum les pilotes ne devront pas avoir 16 ans au cours de l'année (né au plus tard en 2011).

### Equipements :

Les protections coudes/épaules/genoux : Norme EN 1621-1 sont obligatoires pour les catégories 85cc et Junior 125cc (obligatoire sur les épreuves FIM et FIM Europe). **Elles devront être présentées lors du contrôle technique.**

Pour les autres obligations se référer au règlement Technique Mx.

### Délégués :

Elite Mx 1/Mx 2 : Cassin Jérôme : 06.81.93.75.13

Junior 125cc/Espoir 85cc : **Le Gad Fabienne : 07.57.48.56.80**

### Laissez-passer permanents :

Les teams officiels (2 pilotes minimum) auront la possibilité d'obtenir 5 laissez-passer permanents (2 avec accès aux zones mécanique et panneautage et 3 avec accès à l'enceinte générale). Pour cela, ils devront adresser au Service Motocross de la FFM le formulaire de demande de laissez-passer au maximum quinze jours avant la 1<sup>ère</sup> épreuve. Plus aucun laissez-passer ne sera délivré après cette date.

## **ARTICLE 1 - COUREURS ADMIS**

### ***Elite MX1 / MX2 :***

Les pilotes doivent être en possession d'une licence NJ3, NCO, LUE, Inter ou Inter Jeune, délivrée par la FFM.

Les inscriptions seront clôturées 3 jours avant l'épreuve. Toutefois, 5 places dans chaque catégorie seront disponibles pour les pilotes de notoriété jusqu'au vendredi midi précédant l'épreuve.

Les inscriptions seront limitées à 40 pilotes pour la catégorie MX1 et à **80** pilotes pour la catégorie MX2. En cas de dépassement dans la catégorie MX2, la sélection sera faite en tenant compte de la notoriété des pilotes par la Commission Nationale de Motocross. Pour la catégorie MX1, la sélection sera effectuée en application de l'article 3 du présent règlement.

Si le plateau n'est pas complet et/ou si la piste peut accueillir 45 pilotes, les clubs auront la possibilité d'inviter des pilotes « Wild-Card » (5 maximum par catégorie si la grille est pleine). Ces pilotes peuvent être titulaires d'une licence à la journée ou d'une licence de leur fédération nationale accompagnée d'une autorisation de sortie si l'épreuve est inscrite au calendrier de la FIM ou de la FIM Europe. Dans ces derniers cas, ces pilotes ne marqueront pas de point dans le championnat et ne toucheront pas les primes d'arrivée mais seront classés à l'épreuve.

Dans tous les cas, la priorité sera donnée aux pilotes titulaires d'une licence annuelle FFM.

### ***Junior 125cc :***

Peuvent prétendre participer à ce championnat tous les coureurs titulaires d'une licence délivrée par la FFM Inter Jeune, LUE, NJ et NCO.

### ***Espoir 85cc :***

Peuvent prétendre participer à ce championnat tous les coureurs titulaires d'une licence délivrée par la FFM Inter Jeune, LUE, NJ et NCO, en possession du guidon d'or pour les pilotes âgés de 11 ans et du CASM à partir de 12 ans.

Les épreuves des différents championnats de France FFM sont ouvertes aux pilotes de nationalité étrangère titulaires d'une licence annuelle délivrée par la FFM. Ils pourront figurer au classement cumulé du cycle d'épreuves auquel ils participent et concourir pour le titre de champion de France. Ces pilotes pourront également bénéficier des primes de résultat correspondantes.

#### Droit d'engagement :

Pour toutes les catégories, le droit d'engagement pour 2026 est fixé à : **110 €**.

Les 3 premiers pilotes des coupes de France Nationaux 125cc, 250cc et 450cc de l'année précédente, verront leurs engagements pris en charge s'ils s'engagent à la totalité d'un championnat de France Elite à la condition de ne pas s'engager dans une catégorie de cylindrée inférieure. Tout pilote déclarant forfait sur une épreuve (sauf raison médicale justifiée) pourra voir le reste de ses engagements annulés.

#### Pilote souhaitant déclarer forfait :

Seules les raisons médicales seront acceptées pour prétendre au remboursement du droit d'engagement, le pilote devra fournir un certificat médical *détaillé* dans les 4 jours suivants son forfait et au plus tard avant l'épreuve.

Un droit administratif de 10 € sera retenu.

Le forfait devra obligatoirement être fait par écrit (e-mail ou courrier). Aucun remboursement ne sera effectué si le forfait intervient *après la clôture des engagements soit le 3<sup>ème</sup> jour précédant la manifestation*.

#### Parc-coureurs :

Le parc-coureurs sera divisé en 4 parties :

- Parc-coureurs A : Il sera réservé en priorité aux structures des teams. Il sera autorisé aux pilotes de stationner à la contre face des véhicules de leur team sur les sites dont la superficie le permettra, sinon un seul véhicule « mécanique » sera admis dans chaque stand du parc et ensuite aux pilotes de l'Elite. Un plan sera établi et les pilotes devront le respecter sous peine de sanctions.
- Parc-coureurs B : Il sera réservé aux pilotes du Junior 125cc
- Parc-coureurs C : Il sera réservé aux pilotes de l'Espoir 85cc
- Parc-coureurs D : Il sera réservé aux pilotes des teams avec des camping-cars, voitures etc.

Placeur : Logeais Emmanuel : Tel. : 06.29.76.07.81 ; E-mail : manu.oleron@live.fr

## **ARTICLE 2 - NUMEROS DE COURSE ET PLAQUES-NUMEROS**

#### Numéros de course :

Les numéros de course seront déterminés par la liste émise par la FFM et valables pour toute la saison 2026 (voir article 6.3 du règlement Général Motocross).

#### Plaques Numéros :

Un espace de 50 mm de haut sur la plaque frontale devra rester libre pour intégrer le logo de la FFM ainsi que le logo du sponsor titre du Championnat.

Cette règle s'appliquera à l'ensemble des pilotes sans exception.

Toutefois, une dérogation pourra être accordée aux pilotes justifiant avec preuve à l'appui (contrat valide pour la saison en cours) d'un partenariat avec une marque concurrente. Afin d'obtenir une attestation de dérogation, les pièces justificatives devront être envoyées avant la première épreuve par e-mail à l'adresse suivante [alerousseau@ffmoto.com](mailto:alerousseau@ffmoto.com).

A l'issue de chaque épreuve, une plaque rouge sera remise au leader du classement provisoire Mx 1, Mx 2, Junior 125cc et Espoir 85cc. Le pilote en tête de ce classement devra s'assurer de porter une plaque frontale rouge et numéros blancs lors de l'épreuve suivante.

Se référer au règlement Technique Motocross pour les autres obligations (couleur des fonds de plaques, forme des numéros etc.).

## **ARTICLE 3 – QUALIFICATION DES PILOTES**

#### Elite MX1

En fonction des dates du calendrier, les engagements seront validés un mois avant chaque épreuve.

En priorité seront sélectionnés les pilotes s'étant engagés sur la totalité des épreuves comme suit :

- Pour la 1<sup>ère</sup> épreuve, seront sélectionnés en priorité les pilotes ayant été classés au même championnat de France la saison dernière. En fonction du nombre de pilotes à sélectionner, la commission se réserve le droit de choisir 5 pilotes à sa convenance.
- Pour les épreuves suivantes, seront sélectionnés en priorité les pilotes ayant marqué au minimum un point dans le championnat en cours au jour de la validation des engagements.

Dans la limite des places disponibles le plateau sera complété comme suit :

- En fonction du nombre d'épreuves où les pilotes sont inscrits
- En fonction de la date d'inscription.

Attention, tout pilote engagé à l'année et déclarant forfait sur une épreuve (sauf raison médicale justifiée), ne sera plus prioritaire lors de la sélection pour les épreuves suivantes et pourra voir ses engagements annulés.

### **Elite MX2 :**

La sélection des pilotes s'effectuera comme suit :

#### **➔ Jusqu'à 40 pilotes :**

- 1 séance d'essais libres
- 1 séance d'essais chronométrés (obligatoires pour tous les pilotes)

#### **➔ De 41 à 80 pilotes : 2 Groupes**

Les pilotes seront répartis entre deux groupes «A» et «B» en fonction de leur classement (classement de l'année précédente pour la 1ère épreuve et classement provisoire pour les autres épreuves). Les pilotes non classés viendront ensuite par ordre numérique.

- 1 séance d'essais libres
- 1 séance d'essais chronométrés Groupe A (15 pilotes qualifiés)
- 1 séance d'essais chronométrés Groupe B (15 pilotes qualifiés)
- 1 manche de repêchage (10 pilotes qualifiés + 2 réservistes)

En cas d'impossibilité d'organiser le repêchage, les 10 dernières places seront attribuées aux pilotes classés de la 16<sup>ème</sup> à la 20<sup>ème</sup> place de chaque groupe. Les 2 réservistes seront les pilotes classés à la 21<sup>ème</sup> place de chaque groupe.

Si le nombre de pilotes à diviser est un nombre impair, le groupe A comprendra un pilote de plus que le groupe B. Les changements de groupe sont interdits.

Les groupes seront définitifs dès le samedi de l'épreuve à 19h00.

Les pilotes arrivant dans la nuit devront avertir le délégué avant 19h00 afin d'être intégrés dans les groupes. Sans nouvelle de leur part, ils seront placés dans les groupes en derniers.

### **Junior 125cc et Espoir 85cc :**

Dans les 2 championnats, la sélection des pilotes s'effectuera comme suit :

#### **➔ Jusqu'à 40 pilotes :**

- 1 séance d'essais libres
- 1 séance d'essais chronométrés

#### **➔ De 41 à 80 pilotes : 2 Groupes**

Les pilotes seront répartis entre deux groupes «A» et «B» en fonction de leur classement (classement de l'année précédente pour la 1ère épreuve et classement provisoire pour les autres épreuves). Les pilotes non classés viendront ensuite par ordre numérique.

- 1 séance d'essais libres
- 1 séance d'essais chronométrés Groupe A (15 pilotes qualifiés)
- 1 séance d'essais chronométrés Groupe B (15 pilotes qualifiés)
- 1 manche de repêchage (10 pilotes qualifiés + 2 réservistes)

En cas d'impossibilité d'organiser le repêchage, les 10 dernières places seront attribuées aux pilotes classés de la 16<sup>ème</sup> à la 20<sup>ème</sup> place de chaque groupe. Les 2 réservistes seront les pilotes classés à la 21<sup>ème</sup> place de chaque groupe.

#### **➔ De 81 à 120 pilotes : 3 Groupes**

Les pilotes seront répartis entre trois groupes «A», «B» et «C» en fonction de leur classement (classement de l'année précédente pour la 1ère épreuve et classement provisoire pour les autres épreuves). Les pilotes non classés viendront ensuite par ordre numérique.

- 1 séance d'essais libres
- 1 séance d'essais chronométrés Groupe A (12 pilotes qualifiés)
- 1 séance d'essais chronométrés Groupe B (12 pilotes qualifiés)
- 1 séance d'essais chronométrés Groupe C (12 pilotes qualifiés)
- 1 manche de repêchage de 15 mn + 1 tour (4 pilotes qualifiés + 2 réservistes)

Les pilotes retenus pour ce repêchage seront ceux figurant de la 13<sup>ème</sup> place à la 25<sup>ème</sup> place des essais chronométrés des groupes A, B et C. Soit au total 39 pilotes. Au-delà de la 26<sup>ème</sup> place, les pilotes seront éliminés.

Toutefois, s'il y a moins de 10 pilotes au départ ou pour une raison imprévue la manche de repêchage ne peut se dérouler, les 6 dernières places seront attribuées en fonction des temps réalisés lors des essais chronos. A savoir : Le premier pilote de chaque groupe. Le 4ème pilote qualifié et les 2 réservistes seront sélectionnés en fonction des meilleurs temps au classement scratch des 3 groupes.

Les changements de groupe sont interdits.

Si le nombre de pilotes à diviser est un nombre impair, le Groupe A comprendra un pilote de plus que le Groupe B.

Les pilotes arrivant dans la nuit devront avertir le délégué avant 19h30 la veille de l'épreuve afin d'être autorisés à passer aux contrôles administratif et technique le matin de l'épreuve. Sans nouvelle de leur part, ils seront placés dans les groupes en derniers.

#### Essais chronométrés :

Les essais chronométrés sont obligatoires pour tous les pilotes.

#### Procédure pour le test de départ :

Pour toutes les catégories, les pilotes auront la possibilité de faire un test de départ. Le test de départ est facultatif. Les départs collectifs sont interdits.

Le test de départ se fera avant les séances d'essais chronométrés.

Un test se fera sur les grilles métalliques et sous les ordres du directeur de course.

Tous les pilotes devront revenir dans le parc d'attente en utilisant le couloir sous peine de sanction.

### **ARTICLE 4 - EPREUVES ET PRIX**

#### - Séances de dédicaces :

Les 5 premiers pilotes des classements **Junior 125cc, Espoir 85cc, Mx 1 et Mx 2** devront se tenir à la disposition du moto-club organisateur pour une séance de dédicaces qui se déroulera à partir de 11h45 le jour de la **manifestation (le samedi pour les catégories Junior 125cc et Espoir 85cc et le dimanche pour l'Elite Mx 1 et Mx 2)**. La non-observation de cette obligation entraînera une retenue de 150 € sur les primes d'arrivée du pilote concerné par le club organisateur.

La FFM et les organisateurs mettront à disposition des affiches et des programmes pour l'ensemble des pilotes retenus. Ces derniers pourront venir avec leurs propres supports promotionnels (posters...).

#### **Pour toutes les catégories :**

**Après le tour de reconnaissance, les pilotes auront la possibilité de changer de machine si cette dernière est dans le parc d'attente bis.**

#### **Elite Mx 1 et Mx 2 :**

#### - Durée :

Chaque épreuve de championnat de France Elite se disputera en deux manches de 25mn plus 2 tours par catégorie.

Les manches devront être séparées par un intervalle de 45mn minimum.

#### - Prix d'arrivée :

#### Catégorie Mx 1 :

|                                      |         |                         |       |                                            |      |
|--------------------------------------|---------|-------------------------|-------|--------------------------------------------|------|
| <b>1<sup>er</sup></b>                | 1.050 € | <b>8<sup>ème</sup></b>  | 200 € | <b>15<sup>ème</sup></b>                    | 85 € |
| <b>2<sup>ème</sup></b>               | 850 €   | <b>9<sup>ème</sup></b>  | 160 € | <b>16<sup>ème</sup></b>                    | 80 € |
| <b>3<sup>ème</sup></b>               | 650 €   | <b>10<sup>ème</sup></b> | 125 € | <b>17<sup>ème</sup></b>                    | 75 € |
| <b>4<sup>ème</sup></b>               | 500 €   | <b>11<sup>ème</sup></b> | 120 € | <b>18<sup>ème</sup></b>                    | 70 € |
| <b>5<sup>ème</sup></b>               | 400 €   | <b>12<sup>ème</sup></b> | 110 € | <b>19<sup>ème</sup></b>                    | 65 € |
| <b>6<sup>ème</sup></b>               | 300 €   | <b>13<sup>ème</sup></b> | 95 €  | <b>20<sup>ème</sup></b>                    | 60 € |
| <b>7<sup>ème</sup></b>               | 250 €   | <b>14<sup>ème</sup></b> | 90 €  | <b>21<sup>ème</sup> à 40<sup>ème</sup></b> | 50 € |
| <b>Soit : 6.335 € x 2 = 12.670 €</b> |         |                         |       |                                            |      |

### Catégorie MX2 :

|                                      |       |                   |       |                                       |      |
|--------------------------------------|-------|-------------------|-------|---------------------------------------|------|
| 1 <sup>er</sup>                      | 750 € | 8 <sup>ème</sup>  | 150 € | 15 <sup>ème</sup>                     | 80 € |
| 2 <sup>ème</sup>                     | 650 € | 9 <sup>ème</sup>  | 110 € | 16 <sup>ème</sup>                     | 75 € |
| 3 <sup>ème</sup>                     | 550 € | 10 <sup>ème</sup> | 105 € | 17 <sup>ème</sup>                     | 70 € |
| 4 <sup>ème</sup>                     | 400 € | 11 <sup>ème</sup> | 100 € | 18 <sup>ème</sup>                     | 65 € |
| 5 <sup>ème</sup>                     | 300 € | 12 <sup>ème</sup> | 95 €  | 19 <sup>ème</sup>                     | 60 € |
| 6 <sup>ème</sup>                     | 250 € | 13 <sup>ème</sup> | 90 €  | 20 <sup>ème</sup>                     | 55 € |
| 7 <sup>ème</sup>                     | 200 € | 14 <sup>ème</sup> | 85 €  | 21 <sup>ème</sup> à 40 <sup>ème</sup> | 50 € |
| <b>Soit : 5.280 € x 2 = 10.480 €</b> |       |                   |       |                                       |      |

Total du plateau Elite : 12.670 € + 10.480 € = 23.150 €

### Junior 125cc :

#### - Durée :

Chaque épreuve de championnat de France Junior 125cc se disputera en deux manches de 25mn plus 2 tours.

Les manches devront être séparées par un intervalle de 45mn minimum.

#### - Prix d'Arrivée :

|                                     |       |                   |       |                   |      |                   |      |
|-------------------------------------|-------|-------------------|-------|-------------------|------|-------------------|------|
| 1 <sup>er</sup>                     | 200 € | 6 <sup>ème</sup>  | 120 € | 11 <sup>ème</sup> | 85 € | 16 <sup>ème</sup> | 60 € |
| 2 <sup>ème</sup>                    | 180 € | 7 <sup>ème</sup>  | 110 € | 12 <sup>ème</sup> | 80 € | 17 <sup>ème</sup> | 55 € |
| 3 <sup>ème</sup>                    | 160 € | 8 <sup>ème</sup>  | 100 € | 13 <sup>ème</sup> | 75 € | 18 <sup>ème</sup> | 50 € |
| 4 <sup>ème</sup>                    | 140 € | 9 <sup>ème</sup>  | 95 €  | 14 <sup>ème</sup> | 70 € | 19 <sup>ème</sup> | 45 € |
| 5 <sup>ème</sup>                    | 130 € | 10 <sup>ème</sup> | 90 €  | 15 <sup>ème</sup> | 65 € | 20 <sup>ème</sup> | 40 € |
| <b>Soit : 1.950 € x 2 = 3.900 €</b> |       |                   |       |                   |      |                   |      |

### Espoir 85cc :

#### - Durée :

Chaque épreuve de championnat de France Espoir 85cc se disputera en deux manches de 20 mn plus 2 tours. Les manches devront être séparées par un intervalle de 1h10 minimum.

#### - Prix d'Arrivée :

| Place                               | Primes | Place | Primes | Place | Primes | Place | Primes |
|-------------------------------------|--------|-------|--------|-------|--------|-------|--------|
| 1                                   | 170 €  | 6     | 120 €  | 11    | 85 €   | 16    | 60 €   |
| 2                                   | 160 €  | 7     | 110 €  | 12    | 80 €   | 17    | 55 €   |
| 3                                   | 150 €  | 8     | 100 €  | 13    | 75 €   | 18    | 50 €   |
| 4                                   | 140 €  | 9     | 95 €   | 14    | 70 €   | 19    | 45 €   |
| 5                                   | 130 €  | 10    | 90 €   | 15    | 65 €   | 20    | 40 €   |
| <b>Soit : 1.890 € x 2 = 3.780 €</b> |        |       |        |       |        |       |        |

Total du plateau Junior 125cc et Espoir 85cc : 3.900 € + 3.780 € = 7.680 €

Soit un plateau total pour le 24MX Tour de : 30.830 €

#### - Procédure de départ en cas d'arrêt d'une manche au drapeau rouge :

Si une manche de qualification, ou une manche est arrêtée après 3 tours et avant la première moitié du temps imparti, les pilotes se rendront directement au parc d'attente.

Un nouveau départ aura lieu dans les 5 minutes après la présentation du drapeau rouge.

La manche sera recommencée pour la durée du temps restant (hors nombre de tours additionnels).

Seuls les pilotes en piste au moment où la manche a été arrêtée seront admis au nouveau départ.

Les pilotes qui sont rentrés au parc-pilotes, ou n'ayant pu rejoindre le parc d'attente avec leur machine, ne pourront prendre part au nouveau départ.

Aucun changement de machine ou ravitaillement ne sera accepté.

#### Procédure de redémarrage échelonné en grille :

-Le pilote en pole position sera positionné sur la première place à l'extrémité de la grille de départ (à gauche ou à droite selon la configuration), le pilote en deuxième position sera placé à côté du

premier pilote, suivi des autres pilotes jusqu'à ce que la grille soit complète.

- Les pilotes qui ne sont pas prêts à prendre leur position dans sur la grille seront placés en dernier.
- Une fois que tous les pilotes sont en position, le directeur de course présentera le drapeau vert, le starter libérera les pilotes un par un dans l'ordre dans lequel ils ont été placés sur la grille.
- Les pilotes sont libres de dépasser dès qu'ils quittent leur position sur la grille après le passage du starter.
- Les pilotes éligibles qui ne peuvent pas participer au redémarrage peuvent rejoindre la course depuis la zone de départ à tout moment.
- Tout départ anticipé d'un pilote avant le passage du starter devant sa place sera sanctionné par la disqualification de la manche.

Si une manche est arrêtée après que la moitié du temps imparti se soit écoulée, la manche sera considérée comme terminée.

L'ordre final sera déterminé par le classement des coureurs lors du tour précédant l'arrêt de la manche.

## **ARTICLE 5 – CLASSEMENT ET PODIUM**

### **Classement :**

Les points seront attribués selon le barème défini à l'article 8.8 du règlement général motocross.

### **Podium :**

Une remise des coupes devra avoir lieu à l'issue de la journée. Les clubs devront récompenser :

Les 3 premiers du classement journée MX1

Les 3 premiers du classement journée MX2

Les 3 premiers du classement journée Junior 125cc

Les 3 premiers du classement journée Espoir 85cc

La FFM remettra à l'issue de la journée, la plaque rouge de leader au classement provisoire Mx 1, Mx 2, Junior 125cc et Espoir 85cc.

La présence des coureurs en tenue correcte est obligatoire. Minimum pantalon et maillot, tenue du team ou combinaison/tenue de course (les shorts, maillots sans manche, tongs sont interdits). La non-observation de cette règle entraînera une amende de 50 €.

## **ARTICLE 6 – VIDEOS CAMERAS EMBARQUEES**

En application de l'article L333-1 du code du sport, la FFM est propriétaire du droit d'exploitation du Championnat de France Elite Motocross, comprenant notamment les droits de retransmission audiovisuelle.

Toutefois, dans le respect de certaines conditions, des autorisations peuvent être accordées pour toutes exploitations d'image du championnat sur demande auprès de la FFM.

Chaque entité, pilote, team ou autre, mettant en place des moyens de production devra remplir une demande d'autorisation disponible sur demande par e-mail : [alerousseau@ffmoto.com](mailto:alerousseau@ffmoto.com). Chaque entité devra être en mesure de pouvoir présenter l'autorisation validée lors de la manifestation.

Aucun moyen de production, caméras embarquées ou autres dispositifs ne sera autorisé sur les motos ou équipements du pilote (casque, botte...).

Seules les caméras embarquées ou autres dispositifs identifiés comme faisant partie des moyens de productions mis en place par la FFM, seront autorisés lors de la totalité de la manifestation (essais libres, essais qualificatifs et manches).

La FFM sélectionnera les pilotes retenus pour porter les caméras embarquées ou autres dispositifs avec leur accord.

## **ARTICLE 7 – ANALYSES DE CARBURANT**

- Si des analyses de carburant sont effectuées à la demande des officiels, les frais inhérents à ce contrôle seront à la charge de la FFM si le carburant prélevé se révèle être conforme. Si les analyses révèlent une non-conformité du carburant utilisé, le pilote en infraction devra assumer le complet paiement des frais afférents au contrôle réalisé, à savoir 400€.

- Si des analyses de carburant sont effectuées à la suite d'une réclamation déposée par un concurrent, les frais inhérents à ce contrôle seront à sa charge si le carburant prélevé se révèle être conforme (montant : 400€). Si les analyses révèlent une non-conformité du carburant utilisé, le pilote en infraction devra assumer le complet paiement des frais afférents au contrôle réalisé, à savoir 400€.

- Dans tous les cas, la contre-expertise est aux frais du concurrent ayant utilisé un carburant dont la non-conformité a été révélée par les premières analyses.

**ARTICLE 8 – DEROULEMENT ET HORAIRES****Briefing avec les pilotes :**

1. - Dans la mesure du possible il y aura un briefing « électronique » des pilotes.

Toutes les informations seront envoyées par courrier électronique aux pilotes et officiels.

Le briefing avec les pilotes sera réduit à une démonstration de la procédure de départ complète.

C'est la responsabilité de chaque coureur et équipe d'assister à la démonstration de la procédure de départ, d'être au courant de toutes les informations données et de suivre toutes les instructions publiées dans le briefing « électronique ».

**Informations Pilotes :**

Pendant les épreuves, la Direction de Course enverra toutes les informations utiles aux pilotes et aux accompagnants sur un canal dédié au championnat, dans l'application **Sportity**. Cette application gratuite peut être téléchargée sur Google Play (Android), ou dans l'App Store (Apple).

2. - Toutefois, un briefing avec les pilotes peut avoir lieu **en pré-grille**, généralement avant le départ des essais libres.

3. - Dans ce cas, c'est de la responsabilité de chaque coureur et de chaque équipe d'assister à ce briefing, d'être au courant de toutes les informations données et de suivre toutes les instructions publiées.

4. - Il est demandé au directeur de course, aux commissaires sportifs, à un représentant du club, au responsable des commissaires et au responsable des travaux de participer au briefing avec les pilotes.

5. - Lors de ce briefing, des points concernant le circuit, la sécurité et les procédures de course seront abordés.

**Les horaires sur engage-sports sont donnés à titre indicatif. Les horaires définitifs, les groupes, le briefing, les résultats officiels et toute information relative à l'épreuve seront diffusés sur Sportity après les contrôles administratif et technique (en fonction du nombre de pilotes présents : les groupes ou le schéma de course).**

**HORAIRES 24MX TOUR****VENDREDI**

|               |                                                     |
|---------------|-----------------------------------------------------|
| 11h00 à 20h00 | Ouverture du Paddock                                |
| 11h00 à 20h00 | Contrôle Administratif (Junior 125cc + Espoir 85cc) |
| 15h00 à 19h30 | Contrôle Technique (Junior 125cc + Espoir 85cc)     |
| 17h00         | Visite du Circuit                                   |
| 17h30         | Essais de la grille de départ                       |
| 19h00         | Réunion du jury                                     |

**SAMEDI – 2 GROUPES EN JUNIOR 125CC ET EN ESPOIR 85CC**

|               |                                                                                                                                    |
|---------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 07h00 à 20h00 | Ouverture du Paddock                                                                                                               |
| 07h00 à 18h00 | Contrôle Administratif (Elite)                                                                                                     |
| 15h00 à 19h00 | Contrôle Technique (Elite)                                                                                                         |
| 19h00         | Réunion du jury                                                                                                                    |
| 08h00         | Briefing commissaires de piste                                                                                                     |
| 08h30         | Briefing pilotes Espoir 85cc                                                                                                       |
| 09h45         | Briefing pilotes Junior 125cc                                                                                                      |
| 08h45         | Mise en place des commissaires de piste et du service médical                                                                      |
| 09h00 à 09h20 | Espoir 85cc - Groupe A - Essais libres - 20 mn                                                                                     |
| 09h30 à 09h50 | Espoir 85cc - Groupe B - Essais libres - 20 mn                                                                                     |
| 10h00 à 10h20 | Junior 125cc - Groupe A - Essais libres - 20 mn                                                                                    |
| 10h30 à 10h50 | Junior 125cc - Groupe B - Essais libres - 20 mn                                                                                    |
| 11h00         | Espoir 85cc - Groupe A – 1 Test de départ et retour au parc d'attente                                                              |
| 11h05 à 11h25 | Espoir 85cc - Groupe A - Essais chronométrés - 20 mn – 15 pilotes qualifiés<br>Départ des pilotes suivant le classement provisoire |
| 11h30         | Espoir 85cc - Groupe B – 1 Test de départ et retour au parc d'attente                                                              |
| 11h35 à 11h55 | Espoir 85cc - Groupe B - Essais chronométrés - 20 mn – 15 pilotes qualifiés<br>Départ des pilotes suivant le classement provisoire |

## **12h15                    Séance de dédicaces – Pilotes Junior 125cc et Espoir 85cc**

12h00 à 13h15    Pause repas

### **Repêchage – Espoir 85cc**

13h30                    h-10 - Tour de reconnaissance  
13h40                    Manche de Repêchage - 15mn + 1 tour - **10 pilotes qualifiés + 2 réservistes**

14h10                    Junior 125cc - Groupe A – 1 Test de départ et retour au parc d'attente  
14h15 à 14h40        Junior 125cc - Groupe A - Essais chronométrés - 25 mn - **15 pilotes qualifiés**  
Départ des pilotes suivant le classement provisoire

14h50                    Junior 125cc - Groupe B – 1 Test de départ et retour au parc d'attente  
14h55 à 15h20        Junior 125cc - Groupe B - Essais chronométrés - 25 mn - **15 pilotes qualifiés**  
Départ des pilotes suivant le classement provisoire

### **1<sup>ère</sup> manche - Espoir 85cc**

15h30                    h-10 - Tour de reconnaissance  
15h40                    Départ de la manche - 20mn + 2 tours

16h10 à 16h30        Pause – Réfection de la piste

### **Repêchage – Junior 125cc**

16h35                    h-10 - Tour de reconnaissance  
16h45                    Manche de Repêchage - 15mn + 1 tour - **10 pilotes qualifiés + 2 réservistes**

### **2<sup>ème</sup> manche - Espoir 85cc**

17h15                    h-10 - Tour de reconnaissance  
17h25                    Départ de la manche - 20mn + 2 tours  
18h00                    Podium Mx Espoir 85cc  
**18h30 à 20h00        Paye des pilotes**

19h00                    Réunion du jury

## **DIMANCHE – 2 GROUPES EN MX2**

07h50                    Mise en place des commissaires de piste et du service médical  
07h50                    Essais grille de départ et briefing pilotes

08h00 à 08h15        Elite MX2 - Groupe A – Essais Libres – 15 mn  
08h20 à 08h35        Elite MX2 - Groupe B – Essais Libres – 15 mn

08h40 à 08h55        Elite MX1 - Groupe A – Essais Libres – 15 mn

09h00 à 09h10        Junior 125cc – Warm-Up - 10 mn

9h15 à 9h25            Pause

09h25                    Elite MX2 - Groupe A – 1 Test de départ et retour au parc d'attente  
09h30 à 09h50        Elite MX2 - Groupe A - Essais chronométrés – 20 mn - **15 pilotes qualifiés**  
Départ des pilotes suivant le classement provisoire

09h55                    Elite MX2 - Groupe B – 1 Test de départ et retour au parc d'attente  
10h00 à 10h20        Elite MX2 - Groupe B - Essais chronométrés - 20 mn - **15 pilotes qualifiés**  
Départ des pilotes suivant le classement provisoire

10h25                    Elite MX1 - 1 Test de départ et retour au parc d'attente  
10h30 à 10h50        Elite MX1 - Essais chronométrés - 20 mn  
Départ des pilotes suivant le classement provisoire

### **1<sup>ère</sup> Manche - Junior 125cc**

10h55                    h-10 - Tour de reconnaissance  
11h05 à 11h35        Départ de la manche - 25mn + 2 tours

### **Repêchage – Elite MX2**

11h40                    h-10 - Tour de reconnaissance  
11h50 à 12h10        Manche de Repêchage - 15mn + 2 tours - **10 pilotes qualifiés + 2 réservistes**



12h30 Séance de dédicaces – Pilotes Elite MX1 et MX2

12h10 à 13h25 Pause repas

### **Dimanche – 1 Groupe en MX2**

08h30 Mise en place des commissaires de piste et du service médical  
08h30 Essais grille de départ et briefing pilotes

08h45 à 09h00 Elite MX2 – Essais Libres – 15 mn

09h05 à 09h20 Elite MX1 – Essais Libres – 15 mn

09h25 à 09h35 Junior 125cc - warm up - 10 mn

09h40 à 09h55 Pause

10h00 Elite MX2 - 1 Test de départ et retour au parc d'attente

10h05 à 10h25 Elite MX2 - Essais chronométrés – 20 mn

Départ des pilotes suivant le classement provisoire

10h30 Elite MX1 - 1 Test de départ et retour au parc d'attente

10h40 à 11h00 Elite MX1 - Essais chronométrés – 20 mn

Départ des pilotes suivant le classement provisoire

### **1<sup>ère</sup> Manche - Junior 125cc**

11h10 h-10 - Tour de reconnaissance

11h20 à 11h50 Départ de la manche - 25mn + 2 tours

11h45 Séance de dédicaces – Pilotes Elite Mx 1 et Mx 2

11h55 à 13h15 Pause repas

### **DIMANCHE APRÈS-MIDI**

#### **1<sup>ère</sup> Manche - Elite MX2**

13h30 h-10 - Tour de reconnaissance

13h40 Départ de la manche - 25mn + 2 tours

#### **1<sup>ère</sup> Manche - Elite Mx 1**

14h20 h-10 - Tour de reconnaissance

14h30 Départ de la manche - 25mn + 2 tours

#### **2<sup>ème</sup> Manche - Junior 125cc**

15h15 h-10 - Tour de reconnaissance

15h25 Départ de la manche - 25mn + 2 tours

#### **2<sup>ème</sup> Manche - Elite MX2**

16h05 h-10 - Tour de reconnaissance

16h15 Départ de la manche - 25mn + 2 tours

#### **2<sup>ème</sup> Manche - Elite MX1**

16h55 h-10 - Tour de reconnaissance

17h05 Départ de la manche – 25mn + 2 tours

17h45 Podium Junior 125cc / Elite Mx 1 / Elite Mx 2

**18h00 à 19h30 Paye des pilotes**

18h15 Réunion du jury

# **CHAMPIONNAT DE FRANCE MINIVERT**

## **50 FACTORY**

### **REGLES PARTICULIERES 2026**

#### **ARTICLE 1 - COUREURS ADMIS**

Peuvent prétendre participer au championnat tous les coureurs titulaires d'une licence délivrée par la FFM Inter Jeune, LUE, NJ. Ils devront être en possession du guidon de bronze pour les 50cc et du guidon d'or ou du CASM (à partir de 12 ans) pour les autres catégories.

Un titre de champion de France sera attribué dans les catégories suivantes :

- Poussin 65cc
- Pupille 65cc
- Benjamin 85cc
- Minime 85cc
- Poussin 65cc - catégorie Féminine 65cc\*
- Benjamin 85cc - catégorie Féminine 85cc\*

\* Si plus de 5 pilotes sont classés

Pour la catégorie 50cc, les pilotes seront classés uniquement à l'épreuve. Aucun titre ne sera attribué en fin d'année.

Les épreuves des différents Championnats de France FFM sont ouvertes aux pilotes de nationalité étrangère titulaires d'une licence annuelle délivrée par la FFM. Ils pourront figurer au classement cumulé du cycle d'épreuves auquel ils participent et concourir pour le titre de champion de France.

#### Age des pilotes :

- 50cc : Minimum 6 ans au jour de l'épreuve ; Maximum 8 ans (ne pas avoir 9 ans le jour de l'épreuve).
- Poussin 65cc : Minimum 7 ans au jour de l'épreuve ; Maximum 9 ans au 31 décembre 2026
- Pupille 65cc : Minimum 10 ans dans l'année ; Maximum 11 ans au 31 décembre 2026
- Benjamin 85cc : Minimum 9 ans au jour de l'épreuve ; Maximum 11 ans au 31 décembre 2026
- Minime 85cc : Minimum 12 ans dans l'année ; Maximum 13 ans au 31 décembre 2026

Tout pilote de la catégorie Poussin 65cc ou Benjamin 85cc peut demander à participer à la catégorie d'âge supérieure au sein de la même cylindrée. Cette demande sera étudiée par la commission nationale de motocross. En cas de changement de catégorie d'âge en cours de saison, les points acquis dans la catégorie d'âge inférieure ne seront pas reportés.

#### Machine :

Toutes les machines doivent avoir la cylindrée d'origine, aux normes constructeurs.

La cylindrée imposée est :

- Catégorie 50cc : 50cc maximum, thermique centrifuge et électrique ;
- Catégorie 65cc : 65cc maximum ;
- Catégorie 85cc : 85cc maximum

Des démontages inopinés et des contrôles techniques pourront être effectués sur les épreuves.

Pour toutes les catégories, les plaques numérotées des machines (numéros aux normes FFM) devront être :

- Minivert 50cc et 65cc    Plaque BLEUE/numéros BLANCS
- Minivert 85cc        Plaque BLANCHE/numéros NOIRS

Le diamètre des roues machines de la catégorie 50cc doit être de 10 ou 12 pouces à l'avant et de 10 pouces à l'arrière.

Le diamètre des roues des machines des catégories 65cc et 85cc doit être de 12 pouces à l'arrière en 65cc et de 14 ou 16 pouces à l'arrière en 85cc.

#### Équipement :

Les protections coudes/épaules/genoux : Norme EN 1621-1 sont obligatoires pour les catégories 50cc, 65cc, 85cc et junior 125cc (obligatoire sur les épreuves FIM et FIM Europe).

Pour les autres obligations se référer au règlement Technique Mx.

Délégué : **Comas Christophe : 06.72.80.50.28**

**ARTICLE 2 - NUMEROS DE COURSE**

Les numéros de course seront déterminés par la liste émise par la FFM et valable pour toute la saison 2026 (voir article 6.3 du règlement Général).

**ARTICLE 3 - FORMULE**

Le championnat de France Minivert 2026 se disputera au cours des épreuves de classement inscrites au calendrier.

**ARTICLE 4 – SELECTION DES PILOTES**

Pour la catégorie 50cc, le nombre de pilotes est fixé à 40. Si plus de 40 pilotes sont inscrits, ils seront sélectionnés comme suit :

En fonction du nombre d'épreuves où les pilotes sont inscrits ;

En fonction de la date d'inscription

Pour les catégories Poussin et Pupille 65cc et Benjamin et Minime 85cc, le schéma de sélection des pilotes dépendra du nombre de pilotes présents. La décision sera prise par le jury de l'épreuve après les contrôles administratif et technique.

Jusqu'à 40 (43 en fonction de la capacité de la piste) pilotes dans toutes les catégories 65cc et 85cc :

1 séance d'essais libres

1 séance d'essais chronométrés

De 41/44 à 80 pilotes dans une des catégories 65cc et 85cc :

Les pilotes seront répartis entre deux groupes «A» et «B» en fonction de leur classement (classement de l'année précédente pour la 1ère épreuve et classement provisoire pour les autres épreuves). Les pilotes non classés viendront ensuite par ordre numérique.

Si le nombre de pilotes à diviser est un nombre impair, le Groupe A comprendra un pilote de plus que le Groupe B. Les changements de groupe sont interdits.

1 séance d'essais libres et chronométrés Groupe A – **18 pilotes qualifiés** ;

1 séance d'essais libres et chronométrés Groupe B – **18 pilotes qualifiés** ;

**1 manche de repêchage – 4 pilotes qualifiés**

**Dans la limite des places disponibles (40 maximum)**, les pilotes non qualifiés pourront intégrer la catégorie d'âge inférieur au sein de leur cylindrée. Dans cas, ils entreront en grille après les pilotes qualifiés et ne marqueront aucun point au championnat.

Dans les catégories 65cc et 85cc, si le nombre de pilotes n'était pas suffisant (minimum 20 pilotes) (exemple : Poussin et Pupille ou Benjamin et Minime) les deux catégories seraient regroupées.

**ARTICLE 5 – DEROULEMENT DES EPREUVES**

Essais Libres et Chronométrés :

*Catégorie 50cc :*

1 séance d'essais libres de 10 mn

1 séance d'essais chronométrés de 10 mn

*Catégories 65cc et 85cc :*

1 séance d'essais libres de 15 mn

1 séance d'essais chronométrés de 15 mn

**1 manche de repêchage de 10 mn + 1 tour**

Mise en grille :

La mise en grille pour les manches s'effectuera en fonction des résultats des essais chronométrés (voir article 5.4 - Grille de départ).

**Pour toutes les catégories :**

**Après le tour de reconnaissance, les pilotes auront la possibilité de changer de machine si cette dernière est dans le parc d'attente bis.**

Manches :

*Catégorie 50cc :*

2 manches de 8 mn + 1 tour

*Catégorie Poussin 65cc :*  
2 manches de 12 mn + 1 tour

*Catégories Pupille 65cc et Benjamin 85cc :*  
2 manches de 15 mn + 1 tour

*Catégorie Minime 85cc :*  
2 manches de 20 mn + 1 tour

Les manches devront être séparées par un intervalle de 1h20 minimum.

## ARTICLE 6 - HORAIRES

Samedi :  
08h00 – 12h15 : Contrôles Administratif et Technique  
10h00 : Visite du circuit  
12h45 : Briefing pilotes

Les horaires sont donnés à titre indicatif. Les horaires définitifs seront établis après le contrôle administratif.

|       |       |                          |                |        |
|-------|-------|--------------------------|----------------|--------|
| 13h00 | 14h15 | 85cc Benjamin – Groupe A | Essais Libres  | 15 min |
| 13h20 | 13h35 | 85cc Benjamin – Groupe B | Essais Libres  | 15 min |
| 13h40 | 13h55 | 65cc Pupille – Groupe A  | Essais Libres  | 15 min |
| 14h00 | 14h15 | 65cc Pupille – Groupe B  | Essais Libres  | 15 min |
| 14h20 | 14h30 | 50cc                     | Essais Libres  | 10 min |
| 14h35 | 14h50 | 65cc Poussin – Groupe A  | Essais Libres  | 15 min |
| 14h55 | 15h10 | 65cc Poussin – Groupe B  | Essais Libres  | 15 min |
| 15h15 | 15h30 | 85cc Minime – Groupe A   | Essais Libres  | 15 min |
| 15h35 | 15h50 | 85cc Minime – Groupe B   | Essais Libres  | 15 min |
| 15h55 | 16h10 | 85cc Benjamin – Groupe A | Essais Chronos | 15 min |
| 16h15 | 16h30 | 85cc Benjamin – Groupe B | Essais Chronos | 15 min |
| 16h35 | 16h50 | 65cc Pupille – Groupe A  | Essais Chronos | 15 min |
| 16h55 | 17h10 | 65cc Pupille – Groupe B  | Essais Chronos | 15 min |
| 17h15 | 17h25 | 50cc                     | Essais Chronos | 10 min |
| 17h30 | 17h45 | 65cc Poussin – Groupe A  | Essais Chronos | 15 min |
| 17h50 | 18h05 | 65cc Poussin – Groupe B  | Essais Chronos | 15 min |
| 18h10 | 18h25 | 85cc Minime – Groupe A   | Essais Chronos | 15 min |
| 18h30 | 18h45 | 85cc Minime – Groupe B   | Essais Chronos | 15 min |

### Dimanche

|       |       |                                  |                          |              |
|-------|-------|----------------------------------|--------------------------|--------------|
| 07h50 | 08h00 | 85cc Benjamin - <b>Repêchage</b> | Test de départ + Warm-up | 10 min       |
| 08h05 | 08h15 | 65cc Pupille - <b>Repêchage</b>  | Test de départ + Warm-up | 10 min       |
| 8h20  | 08h30 | 65cc Poussin - <b>Repêchage</b>  | Test de départ + Warm-up | 10 min       |
| 08h35 | 08h45 | 85cc Minime - <b>Repêchage</b>   | Test de départ + Warm-up | 10 min       |
| 08h50 | 09h00 | 50cc                             | Test de départ + Warm-up | 10 min       |
| 09h05 | 09h15 | 85cc - Benjamin                  | Test de départ + Warm-up | 10 min       |
| 09h20 | 09h30 | 65cc Pupille                     | Test de départ + Warm-up | 10 min       |
| 09h35 | 09h45 | 65cc Poussin                     | Test de départ + Warm-up | 10 min       |
| 09h50 | 10h00 | 85cc - Minime                    | Test de départ + Warm-up | 10 min       |
| 10h05 |       | 85cc Benjamin - <b>Repêchage</b> | Tour reconnaissance      |              |
| 10h15 | 10h30 |                                  | 1 <sup>ère</sup> Manche  | 10 min + 1 T |
| 10h35 |       | 65cc Pupille - <b>Repêchage</b>  | Tour reconnaissance      |              |
| 10h45 | 11h00 |                                  | 1 <sup>ère</sup> Manche  | 10 min + 1 T |

|       |       |                                 |                         |              |
|-------|-------|---------------------------------|-------------------------|--------------|
| 11h05 |       | 65cc Poussin - <b>Repêchage</b> | Tour reconnaissance     |              |
| 11h15 | 11h30 |                                 | 1 <sup>ère</sup> Manche | 10 min + 1 T |
| 11h35 |       | 85cc Minime - <b>Repêchage</b>  | Tour de reconnaissance  |              |
| 11h45 | 12h00 |                                 | 1 <sup>ère</sup> Manche | 10 min + 1 T |
| 12h05 |       | 50cc                            | Tour reconnaissance     |              |
| 12h15 | 12h25 |                                 | 1 <sup>ère</sup> Manche | 8 min + 1 T  |
| Pause |       |                                 |                         |              |
| 13h20 |       | 85cc Benjamin                   | Tour reconnaissance     |              |
| 13h30 | 13h50 |                                 | 1 <sup>ère</sup> Manche | 15 min + 1T  |
| 13h55 |       | 65cc Pupille                    | Tour reconnaissance     |              |
| 14h05 | 14h25 |                                 | 1 <sup>ère</sup> Manche | 15 min + 1 T |
| 14h30 |       | 65cc Poussin                    | Tour reconnaissance     |              |
| 14h40 | 14h55 |                                 | 1 <sup>ère</sup> Manche | 12 min + 1 T |
| 15h00 |       | 85cc Minime                     | Tour reconnaissance     |              |
| 15h10 | 15h35 |                                 | 1 <sup>ère</sup> Manche | 20 min + 1 T |
| 15h40 |       | 50cc                            | Tour reconnaissance     |              |
| 15h50 | 16h00 |                                 | 2 <sup>ème</sup> Manche | 8 min + 1 T  |
| 16h05 |       | 85cc Benjamin                   | Tour reconnaissance     |              |
| 16h15 | 16h35 |                                 | 2 <sup>ème</sup> Manche | 15 min + 1 T |
| 16h40 |       | 65cc Pupille                    | Tour reconnaissance     |              |
| 16h55 | 17h15 |                                 | 2 <sup>ème</sup> Manche | 15 min + 1 T |
| 17h20 |       | 65cc Poussin                    | Tour reconnaissance     |              |
| 17h30 | 17h45 |                                 | 2 <sup>ème</sup> Manche | 12 min + 1 T |
| 17h50 |       | 85cc Minime                     | Tour reconnaissance     |              |
| 18h00 | 18h25 |                                 | 2 <sup>ème</sup> Manche | 20 min + 1 T |
| 18h30 |       | Remise des prix                 |                         |              |
| 18h50 |       | Réunion de Jury                 |                         |              |
| 20h00 |       | Fin de la manifestation         |                         |              |

Le club devra prévoir une coupe pour les 3 premiers du classement de la journée de chaque catégorie (en 50cc les 3<sup>ers</sup> du scratch et les 3ers en électrique, 3<sup>ères</sup> féminines au scratch). Soit un total de 27 coupes.

Pour les points non précisés au présent règlement, se reporter au règlement Général Motocross et au règlement Technique Motocross.

# **COUPES DE FRANCE MX NATIONAUX**

## **125cc/250cc/450cc**

### **REGLES PARTICULIERES 2026**

#### **ARTICLE 1 - COUREURS ADMIS**

Peuvent prétendre participer à ces coupes tous les coureurs titulaires d'une licence délivrée par la FFM, Inter, LUE, NJ ou NCO et non classés dans les 10 premiers d'un Championnat de France Elite des 3 dernières années. Toutefois, si le plateau n'est pas complet une semaine avant l'épreuve, il pourra être complété avec ces pilotes. Ils seront classés uniquement à l'épreuve et pourront prétendre aux prix d'arrivée.

Le pilote ayant remporté consécutivement deux fois le titre de champion de France et vainqueur de coupe de France ne sera plus autorisé à participer au championnat concerné. Cette règle s'appliquera à partir des classements de 2023.

Les 3 premiers pilotes des championnats de France Nationaux 125cc, 250cc et 450cc de l'année précédente, verront leurs engagements d'un championnat de France Elite pris en charge s'ils s'engagent à la totalité d'un de ces championnats à la condition de ne pas s'engager dans une catégorie de cylindrée inférieure. Tout pilote déclarant forfait sur une épreuve (sauf raison médicale justifiée) pourra voir le reste de ses engagements annulés.

Les épreuves des différents championnats de France FFM sont ouvertes aux pilotes de nationalité étrangère titulaires d'une licence annuelle délivrée par la FFM. Ils pourront figurer au classement cumulé du cycle d'épreuves auquel ils participent et concourir pour le titre de champion de France. Ces pilotes pourront également bénéficier des primes de résultat correspondantes.

Un titre de vainqueur sera attribué dans les catégories suivantes :

- National 125cc
- National 250cc
- National 450cc

#### Age des pilotes :

- National 125cc : Avoir 18 ans au cours de l'année
- National 250cc : Minimum : 13 ans en 125cc 2 temps et 15 ans en 250cc
- National 450cc : Minimum : 15 ans

#### Cylindrées :

- Catégorie « National 125cc » : 125cc 2 Temps
- Catégorie « National 250cc » : Classe 2 et 250cc 2 Temps
- Catégorie « National 450cc » : Classes 3 et 4

**NOTA** - En ce qui concerne les coupes Mx National 250cc et Mx National 450cc :

En cas de changement de machine entre les manches, le pilote devra repartir avec une machine de la même classe que celle choisie à la manche précédente.

#### Délégués :

- National 125cc : **Guédon Marc : 06.79.46.92.70**
- National 250cc : **Malric Patrick : 06.20.12.20.83**
- National 450cc : **Quincé-Léger Leslie : 06.25.58.61.16 et Blaudy Bruno : 07.60.80.35.79**

#### **ARTICLE 2 - NUMEROS DE COURSE**

Les numéros de course seront déterminés par la liste émise par la FFM et valable pour toute la saison 2026 (voir article 6.3 du règlement Général).

#### **ARTICLE 3 - FORMULE**

Les coupes Mx Nationaux 2026 se disputeront au cours des épreuves de classement inscrites au calendrier.

#### **ARTICLE 4 – SELECTION DES PILOTES**

Le nombre de pilotes acceptés sera limité à un maximum de 45 pilotes.

Des qualifications seront organisées lors de la 1<sup>ère</sup> épreuve.

A l'issue de la 1<sup>ère</sup> épreuve, les 20 premiers pilotes du classement provisoire seront qualifiés d'office pour l'ensemble de la coupe à condition qu'ils soient engagés sur la totalité des épreuves de la coupe avant l'épreuve de qualification.

Pour les autres épreuves, les engagements seront validés, dans la mesure du possible, un mois avant chaque épreuve.

En priorité seront sélectionnés les pilotes s'étant engagés sur la totalité des épreuves comme suit :  
 Les 20 pilotes qualifiés lors de la 1<sup>ère</sup> épreuve s'ils répondent aux critères cités précédemment ;  
 Les pilotes ayant marqué au minimum un point au classement en cours de la coupe au jour de la validation des engagements.

Dans la limite des places disponibles le plateau sera complété comme suit :  
 En fonction du nombre d'épreuves où les pilotes sont inscrits  
 En fonction de la date d'inscription.

Attention, tout pilote engagé à l'année et déclarant forfait sur une épreuve (sauf raison médicale justifiée), ne sera plus prioritaire lors de la sélection pour les épreuves suivantes et pourra voir ses engagements annulés.

Dans le cas où l'épreuve de qualification ne pourrait être organisée, la sélection des pilotes pour la 1<sup>ère</sup> épreuve sera la suivante :  
 Les pilotes ayant été classés à la **même coupe** de France Mx National en 2025, s'ils sont engagés sur la totalité des épreuves de la coupe.

Dans la limite des places disponibles le plateau sera complété comme suit :  
 En fonction du nombre d'épreuves où les pilotes sont inscrits  
 En fonction de la date d'inscription.

La commission se réserve, en toute hypothèse, le droit de choisir 5 pilotes à sa convenance.

## ARTICLE 5 – QUALIFICATIONS LORS DE LA 1ERE EPREUVE

Jusqu'à 45 pilotes :

1 séance d'essais libres

1 séance d'essais chronométrés

De 46 à 90 pilotes : 2 Groupes

Les pilotes seront répartis entre deux groupes «A» et «B» en fonction de leur classement de l'année précédente. Les pilotes non classés viendront ensuite par ordre numérique.

1 séance d'essais libres Groupe A ;

1 séance d'essais libres Groupe B ;

1 séance d'essais chronométrés qualificatifs Groupe A (20 pilotes qualifiés) ;

1 séance d'essais chronométrés qualificatifs Groupe B (20 pilotes qualifiés) ;

1 manche de repêchage (5 pilotes qualifiés)

Les changements de groupe sont interdits.

Si le nombre de pilotes à diviser est un nombre impair, le Groupe A comprendra un pilote de plus que le Groupe B.

## ARTICLE 6 - EPREUVES ET PRIX

- Test de départ :

Un test de départ sera effectué avant les essais chronométrés.

Les pilotes seront mis derrière la grille dans l'ordre du classement et sous l'autorité du directeur de course chaque pilote effectuera un test de départ et retournera en parc d'attente pour prendre le départ des essais chronométrés.

Nota : si les pilotes sont sur 2 lignes la 1<sup>ère</sup> ligne effectuera son test et la 2<sup>ème</sup> ligne se mettra en place pour effectuer selon la même procédure le test de départ.

- Durée :

Chaque épreuve de Championnat National se disputera en deux manches d'une durée de 25 minutes plus un tour.

Les manches devront être séparées par un intervalle de 45mn minimum.

- Prix d'arrivée :

Chaque coureur percevra les prix d'arrivée suivants :

|                              |      |                   |      |                   |     |                   |     |
|------------------------------|------|-------------------|------|-------------------|-----|-------------------|-----|
| 1 <sup>er</sup>              | 160€ | 6 <sup>ème</sup>  | 100€ | 11 <sup>ème</sup> | 67€ | 16 <sup>ème</sup> | 55€ |
| 2 <sup>ème</sup>             | 140€ | 7 <sup>ème</sup>  | 90€  | 12 <sup>ème</sup> | 65€ | 17 <sup>ème</sup> | 52€ |
| 3 <sup>ème</sup>             | 130€ | 8 <sup>ème</sup>  | 82€  | 13 <sup>ème</sup> | 63€ | 18 <sup>ème</sup> | 50€ |
| 4 <sup>ème</sup>             | 120€ | 9 <sup>ème</sup>  | 76€  | 14 <sup>ème</sup> | 60€ | 19 <sup>ème</sup> | 47€ |
| 5 <sup>ème</sup>             | 110€ | 10 <sup>ème</sup> | 70€  | 15 <sup>ème</sup> | 58€ | 20 <sup>ème</sup> | 45€ |
| Soit : 1.640 € x 2 = 3.280 € |      |                   |      |                   |     |                   |     |

## ARTICLE 7 - HORAIRES

### HORAIRES SUR 1 JOUR – 1<sup>ère</sup> EPREUVE

#### La veille de l'épreuve :

15h00 - 20h00 : Contrôles Administratif et Technique

16h00 : Visite du circuit

#### Le jour de l'épreuve :

##### ➤ Jusqu'à 45 pilotes :

08h00 : Briefing Commissaires

08h45 : Briefing Pilotes

09h00 - 09h20 : Essais libres 20 mn

11h00 - 11h05 : Test de départ

11h10 - 11h30 : Essais chronométrés 20 mn (pour l'entrée en grille)

##### ➤ De 46 à 90 Pilotes :

07h30 : Briefing Commissaires

08h00 : Briefing Pilotes - Groupe A

08h15 - 8h35 : Essais libres 20 mn - Groupe A

08h30 : Briefing Pilotes - Groupe B

08h40 - 9h00 : Essais libres 20 mn - Groupe B

09h45 - 09h50 : Test de départ - Groupe A

09h55 - 10h15 : Essais Chronométrés Qualificatifs 20 mn - Groupe A

10h20 - 10h25 : Test de départ - Groupe B

10h30 - 10h50 : Essais Chronométrés Qualificatifs 20 mn - Groupe B

11h50 - 12h10 : Manche de repêchage – 15mn + 1 T

#### Manche

14h05 : H -10 Tour de reconnaissance

14h15 : 1<sup>ère</sup> Manche 25 mn + 1 T

16h10 : H -10 Tour de reconnaissance

16h20 : 2<sup>ème</sup> Manche 25 mn + 1 T

20h00 : Fin de la manifestation

### HORAIRES SUR 2 JOURS – 1<sup>ère</sup> EPREUVE

#### La veille de l'épreuve :

09h30 - 13h00 : Contrôle Administratif

09h30 - 14h30 : Contrôle Technique

11h00 : Visite du circuit

##### ➤ Jusqu'à 45 pilotes :

14h15 : Briefing Commissaires

15h15 : Briefing Pilotes

15h30 - 15h50 : Essais libres 20 mn

17h00 - 17h20 : Essais chronométrés 20 mn (pour l'entrée en grille)

##### ➤ De 46 à 90 Pilotes : 2 Groupes :

13h45 : Briefing Commissaires

13h50 : Briefing Pilotes - Groupe A

14h00 - 14h20 : Essais libres 20 mn - Groupe A

14h25 : Briefing Pilotes - Groupe B

14h35 - 14h55 : Essais libres 20 mn - Groupe B

16h30 - 16h50 : Essais chronométrés qualificatifs 20 mn - Groupe A

16h55 - 16h15 : Essais chronométrés qualificatifs 20 mn - Groupe B

17h30 - 17h50 : Manche de repêchage 15 min + 1 T

#### Le jour de l'épreuve :

10h00 - 10h05 : Test de départ

10h05 - 10h25 : Essais Libres 20 mn

14h05 : H -10 Tour de reconnaissance

14h15 : 1<sup>ère</sup> Manche 25 mn + 1 T

16h10 : H -10 Tour de reconnaissance

16h20 : 2<sup>ème</sup> Manche 25 mn + 1 T

20h00 : Fin de la manifestation



**HORAIRES SUR 1 JOUR – A PARTIR DE LA 2<sup>ème</sup> EPREUVE****La veille de l'épreuve :**

15h00 - 20h00 : Contrôles Administratif et Technique  
 16h00 : Visite du circuit

**Le jour de l'épreuve :**

08h00 : Briefing Commissaires  
 08h45 : Briefing Pilotes  
 09h00 - 09h20 : Essais libres 20 mn  
 11h00 - 11h05 : Test de départ  
 11h10 - 11h30 : Essais chronométrés 20 mn (pour l'entrée en grille)  
  
 14h05 : H -10 Tour de reconnaissance  
 14h15 : 1<sup>ère</sup> Manche 25 mn + 1 T  
  
 16h10 : H -10 Tour de reconnaissance  
 16h20 : 2<sup>ème</sup> Manche 25 mn + 1 T  
 20h00 : Fin de la manifestation

**HORAIRES SUR 2 JOURS - A PARTIR DE LA 2<sup>ème</sup> EPREUVE****La veille de l'épreuve :**

09h30 - 13h00 : Contrôle Administratif  
 09h30 - 14h30 : Contrôle Technique.  
 11h00 : Visite du circuit

14h15 : Briefing Commissaires  
 15h15 : Briefing Pilotes  
 15h30 - 15h50 : Essais libres 20 mn  
 17h00 - 17h20 : Essais chronométrés 20 mn (pour l'entrée en grille)

**Le jour de l'épreuve :**

10h00 – 10h05 : Test de départ  
 10h10 - 10h30 : Essais Libres 20 mn  
  
 14h05 : H -10 Tour de reconnaissance  
 14h15 : 1<sup>ère</sup> Manche 25 mn + 1 T  
  
 16h10 : H -10 Tour de reconnaissance  
 16h20 : 2<sup>ème</sup> Manche 25 mn + 1 T  
 20h00 : Fin de la manifestation

Pour les points non précisés au présent règlement, se reporter au règlement Général Motocross et au règlement Technique Motocross.

## **CHAMPIONNAT DE FRANCE MX FEMININ**

### **REGLES PARTICULIERES 2026**

**ARTICLE 1 - COUREURS ADMIS**

Peuvent prétendre participer à ce championnat tous les coureurs titulaires d'une licence délivrée par la FFM.

Les épreuves des différents championnats de France FFM sont ouvertes aux pilotes de nationalité étrangère titulaires d'une licence annuelle délivrée par la FFM. Ils pourront figurer au classement cumulé du cycle d'épreuves auquel ils participent et concourir pour le titre de champion de France. Ces pilotes pourront également bénéficier des primes de résultat correspondantes.

Un titre de Championne de France sera attribué dans les catégories suivantes :

- Mx Féminin scratch
- Mx Féminin 125cc

Un classement spécifique sera effectué pour la catégorie 125cc. Pour être classés, les pilotes devront être âgés au maximum de 20 ans (ne pas avoir 21 ans au cours de l'année).

**Age des pilotes :**

Minimum 13 ans en 125cc 2 temps et 15 ans pour les autres cylindrées.

**Cylindrée :**

Classes 2, 3 et 4

Les cheveux longs doivent obligatoirement être attachés dans le casque.

**Délégué : Lainey Cyrille : 06.21.72.63.22**

**ARTICLE 2 - NUMEROS DE COURSE**

Les numéros de course seront déterminés par la liste émise par la FFM et valable pour toute la saison 2026 (voir article 6.3 du règlement général motocross).

Couleurs des plaques numérotées : Plaque Bleue/numéros Blancs.

**Plaque-Numéro avant pour les leaders des championnats :**

- Scratch : A la 1<sup>ère</sup> épreuve, une plaque rouge/numéros blancs devra être arborée par la championne de France en titre. A partir de la 2<sup>ème</sup> épreuve, une plaque rouge/numéros blancs devra être arborée par le leader du championnat.
- 125cc : A la 1<sup>ère</sup> épreuve, une plaque rouge/numéros noirs devra être arborée par la championne de France en titre. A partir de la 2<sup>ème</sup> épreuve, une plaque rouge/numéros noirs devra être arborée par le leader du championnat.

**ARTICLE 3 – FORMULE**

Le championnat de France Mx Féminin 2026 se disputera au cours des épreuves de classement inscrites au calendrier.

**ARTICLE 4 – QUALIFICATIONS**

La sélection des pilotes s'effectuera comme suit :

**➔ Jusqu'à 43**

1 séance d'essais libres

1 séance d'essais chronométrés

**➔ De 44 à 80 pilotes : 2 Groupes**

Les pilotes seront répartis entre deux groupes «A» et «B» en fonction de leur classement (classement de l'année précédente pour la 1<sup>ère</sup> épreuve et classement provisoire pour les autres épreuves). Les pilotes non classés viendront ensuite par ordre numérique.

1 séance d'essais libres Groupe A

1 séance d'essais libres Groupe B

1 séance d'essais chronométré qualificatifs Groupe A (20 pilotes qualifiés)

1 séance d'essais chronométré qualificatifs Groupe B (20 pilotes qualifiés)

Les changements de groupe sont interdits.

Si le nombre de pilotes à diviser est un nombre impair, le Groupe A comprendra un pilote de plus que le Groupe B.

Dans le cas où le nombre de pilotes est inférieur à 40 et en accord avec le délégué, un ou plusieurs pilotes n'ayant pu prendre part aux qualifications pour cause de chute ou de panne de moto, pourront toutefois participer aux courses en se plaçant à la grille derrière les pilotes qualifiés. S'il y a plusieurs pilotes, leur ordre de placement sera pris en fonction des temps réalisés pendant les essais.

**ARTICLE 5 – EPREUVES ET PRIX**

**Durée :**

Chaque épreuve de championnat de France Mx Féminin se disputera en deux manches de 20 mn plus 2 tours séparées par un intervalle de 1h10 minimum.

**Mise en place à la grille :**

- Un seul mécanicien ou panneuteur (titulaire d'une licence FFM valide) sera autorisé dans la zone d'attente.
- Avant et au moment du départ, il est interdit à quiconque d'accéder à l'espace situé en avant de la grille.
- Avant et au moment du départ, seuls les pilotes pourront accéder derrière la grille et modifier leur place de départ sans utiliser outil (voir article 8.7.3 du règlement général motocross).

Le non-respect de ces prescriptions pourra entraîner une amende de 75 € retenue sur les prix d'arrivée.

**- Prix d'Arrivée :**

|                              |      |                   |      |                   |     |                   |     |
|------------------------------|------|-------------------|------|-------------------|-----|-------------------|-----|
| 1 <sup>er</sup>              | 160€ | 6 <sup>ème</sup>  | 100€ | 11 <sup>ème</sup> | 67€ | 16 <sup>ème</sup> | 55€ |
| 2 <sup>ème</sup>             | 140€ | 7 <sup>ème</sup>  | 90€  | 12 <sup>ème</sup> | 65€ | 17 <sup>ème</sup> | 52€ |
| 3 <sup>ème</sup>             | 130€ | 8 <sup>ème</sup>  | 82€  | 13 <sup>ème</sup> | 63€ | 18 <sup>ème</sup> | 50€ |
| 4 <sup>ème</sup>             | 120€ | 9 <sup>ème</sup>  | 76€  | 14 <sup>ème</sup> | 60€ | 19 <sup>ème</sup> | 47€ |
| 5 <sup>ème</sup>             | 110€ | 10 <sup>ème</sup> | 70€  | 15 <sup>ème</sup> | 58€ | 20 <sup>ème</sup> | 45€ |
| Soit : 1.640 € x 2 = 3.280 € |      |                   |      |                   |     |                   |     |

Total du plateau : **3.280 €**

**Remise des Prix :**

Le club devra prévoir une coupe pour les 3 premiers pilotes du classement de la journée au scratch et en 125cc, soit un total de 6 coupes.

**ARTICLE 6 - HORAIRES**
**HORAIRES SUR 1 JOUR**
**La veille de l'épreuve :**

15h00 - 20h00 : Contrôles Administratif et Technique.

16h00 : Visite du circuit

**➔ Jusqu'à 43 pilotes :**

08h00 : Briefing Commissaires

08h50 : Briefing Pilotes

09h00 - 09h30 : Tests de départs (5 mn) et Essais libres (20 mn)

11h10 - 11h30 : Essais chronométrés 20 mn (pour l'entrée en grille)

**➔ De 44 à 80 pilotes : 2 Groupes**

07h30 : Briefing Commissaires

08h20 : Briefing Pilotes

08h30 - 09h00 : Tests de départs (5 mn) et Essais libres (20 mn) - Groupe A

09h00 : Briefing Pilotes

09h10 - 09h40 : Tests de départs (5 mn) et Essais libres (20 mn) - Groupe B

10h35 - 10h55 : Essais chronométrés qualificatifs 20 mn - Groupe A

11h10 - 11h30 : Essais chronométrés qualificatifs 20 mn - Groupe B

**Manches :**

13h50 : H -10 Tour de reconnaissance

14h00 : 1<sup>ère</sup> Manche 20 mn + 2 T

15h30 : H -10 Tour de reconnaissance

15h40 : 2<sup>ème</sup> Manche 20 mn + 2 T

**HORAIRES SUR 2 JOURS**
**La veille de l'épreuve :**

09h30 - 13h00 : Contrôle Administratif

09h30 - 14h30 : Contrôle Technique

11h00 : visite du circuit

**➔ Jusqu'à 43 pilotes :**
**La veille de l'épreuve :**

14h15 : Briefing Commissaires

15h20 : Briefing Pilotes

15h30 - 15h50 : Essais libres 20 mn

17h00 - 17h20 : Essais chronométrés 20 mn (pour l'entrée en grille)

**➔ De 44 à 80 pilotes : 2 Groupes**
**La veille de l'épreuve :**

13h45 : Briefing Commissaires

14h50 : Briefing Pilotes

15h00 - 15h20 : Essais libres 20 mn - Groupe A

15h20 : Briefing Pilotes

15h30 - 15h50 : Essais libres 20 mn - Groupe B

17h00 - 17h20 : Essais chronométrés qualificatifs 20 mn - Groupe A

17h30 - 17h50 : Essais chronométrés qualificatifs 20 mn - Groupe B

**Manches :**
**Le jour de l'épreuve :**

10h00 - 10h30 : Tests de départs (5 mn) et Essais libres (20 mn)

13h50 : H -10 Tour de reconnaissance

14h00 : 1<sup>ère</sup> Manche 20 mn + 2 T

15h30 : H -10 Tour de reconnaissance

15h40 : 2<sup>ème</sup> Manche 20 mn + 2 T

Pour les points non précisés au présent règlement, se reporter au règlement Général Motocross et au règlement Technique Motocross.

# **CHAMPIONNAT DE FRANCE MX VETERAN**

## **REGLES PARTICULIERES 2026**

### **ARTICLE 1**

Peuvent prétendre participer à ce championnat tous les coureurs titulaires d'une licence délivrée par la FFM LUE ou NCO et âgés de 40 ans au jour de l'épreuve.

Les épreuves des différents championnats de France FFM sont ouvertes aux pilotes de nationalité étrangère titulaires d'une licence annuelle délivrée par la FFM. Ils pourront figurer au classement cumulé du cycle d'épreuves auquel ils participent et concourir pour le titre de champion de France.

Délégué : **Liogier André** : 06.30.48.95.24

### **ARTICLE 2**

Le championnat est ouvert aux cylindrées de 125cc à 650cc et compte deux catégories pour un nombre de participants limité à 40 chacune :

**Bronze de 40 à 46 ans et Argent de 47 à 53 ans**

**Or de 54 à 60 ans et Platine à partir de 61 ans**

**Les pilotes devront avoir l'âge minimum le jour de l'épreuve. Pour la limite d'âge maximum les pilotes devront avoir l'âge maximum jusqu'au 31 décembre de l'année en cours.**

Tout pilote commençant la saison dans une catégorie ne pourra en aucun cas en changer en cours d'année (sauf pour l'équilibre du plateau).

Si le nombre de pilotes n'était pas suffisant les deux catégories seront regroupées.

Les pilotes féminins seront intégrés à la catégorie Bronze/Argent.

En fonction de la capacité de la piste, la Commission Nationale de Motocross se réserve le droit d'accepter dans chaque catégorie des « wild-card » en plus des 40 pilotes sélectionnés.

### **ARTICLE 3**

Le championnat de France Mx Vétéran se déroulera comme suit :

Par catégorie :

- 1 séance d'essais libres de 15 mn
- **1 test de départ**
- 1 séance d'essais chronométrés de 15 mn
- 2 manches de 20 mn + 1 tour par catégorie.
- L'heure du départ de la dernière manche sera au maximum à 17h00.

### **ARTICLE 4**

Les machines seront placées dans le box qui leur a été réservé en fonction des temps chronométrés réalisés.

Le parc d'attente sera définitivement fermé lorsque la procédure de départ sera lancée. Les pilotes qui arriveront après la fermeture ne seront pas autorisés à prendre le départ sur décision du directeur de course.

### **ARTICLE 5**

A chaque manche, les points seront attribués selon le barème prévu à l'Article 8.8 du règlement général Motocross.

Un classement scratch sera réalisé pour la catégorie Bronze/Argent et pour la catégorie Or/Platine.

### **ARTICLE 6**

1/ Tous les pilotes et leurs machines devront être en conformité avec la réglementation FFM en vigueur.

2/ Les numéros de course seront déterminés par la liste émise par la FFM et valable pour toute la saison 2026 (voir article 6.3 du règlement Général) :

Les numéros impairs seront attribués à la catégorie Bronze/Argent

Les numéros pairs seront attribués à la catégorie Or/Platine

### **ARTICLE 7**

Remise des Prix :

Le club devra prévoir une coupe pour :

- les 3 premiers de la catégorie Bronze

- les 3 premiers de la catégorie Argent
- les 3 premiers de la catégorie Or
- les 3 premiers de la catégorie Platine
- la 1<sup>ère</sup> féminine
- le pilote le plus âgé de la catégorie Platine

La 1<sup>ère</sup> féminine et le pilote le plus âgé de la catégorie Platine ne seront récompensés qu'à la journée, aucun titre en fin d'année ne leur sera décerné.

En fin d'année, un titre de champion de France sera décerné dans les catégories Bronze, Argent, Or et Platine.

#### ARTICLE 8

Les pilotes pourront faire une demande d'engagement sur internet : [www.ffmoto.org](http://www.ffmoto.org) (voir Article 7 du règlement général Mx). Le droit d'engagement est fixé à 90 €.

En fonction du calendrier, les engagements seront validés un mois avant chaque épreuve.

En priorité seront sélectionnés les pilotes s'étant engagés sur la totalité des épreuves comme suit :

- Pour la 1<sup>ère</sup> épreuve, seront sélectionnés en priorité les pilotes ayant été classés au même championnat de France la saison dernière. En fonction du nombre de pilotes à sélectionner, la commission se réserve le droit de choisir 5 pilotes à sa convenance.
- Pour les épreuves suivantes, seront sélectionnés en priorité les pilotes ayant marqué au minimum un point dans le championnat en cours au jour de la validation des engagements.

Dans la limite des places disponibles le plateau sera complété comme suit :

- En fonction du nombre d'épreuves où les pilotes sont inscrits
- En fonction de la date d'inscription.

Attention, tout pilote engagé à l'année et déclarant forfait sur une épreuve (sauf raison médicale justifiée), ne sera plus prioritaire lors de la sélection pour les épreuves suivantes et pourra voir ses engagements annulés.

#### ARTICLE 9

|                    |                                               |               |
|--------------------|-----------------------------------------------|---------------|
| 9h00               | Essais Libres – Vétéran Bronze/Argent         | 15mn          |
| 9h20               | Essais Libres – Vétéran Or/Platine            | 15mn          |
| Libre organisateur |                                               |               |
| 10h20              | 1 Test de départ - Vétéran Bronze/Argent      |               |
| 10h25              | Essais Chronométrés - Vétéran Bronze/Argent   | 15mn          |
| 10h40              | 1 Test de départ - Vétéran Or/Platine         |               |
| 10h45              | Essais Chronométrés - Vétéran Or/Platine      | 15mn          |
| Libre organisateur |                                               |               |
| 13h50              | <b>Tour de reconnaissance - Bronze/Argent</b> |               |
| 14h00              | 1 <sup>ère</sup> Manche - Bronze/Argent       | 20mn + 1 tour |
| 14h30              | <b>Tour de reconnaissance - Or/Platine</b>    |               |
| 14h40              | 1 <sup>ère</sup> Manche - Or/Platine          | 20mn + 1 tour |
| Libre organisateur |                                               |               |
| 15h50              | Tour de reconnaissance - Bronze/Argent        |               |
| 16h00              | 2 <sup>ème</sup> Manche - Bronze/Argent       | 20mn + 1 tour |
| 16h30              | Tour de reconnaissance - Or/Platine           |               |
| 16h40              | 2 <sup>ème</sup> Manche - Or/Platine          | 20mn + 1 tour |
| 17h30              | Remise des prix                               |               |

#### ARTICLE 10

Toutes les opérations de mécanique, vidanges et autres, s'effectueront avec un tapis de sol sous la moto. Toutes les huiles et hydrocarbures devront être récupérés dans des récipients réservés à cet effet et acheminés par vos soins dans des centres de recyclage.

L'ensemble des déchets ménagers devra être collecté dans des sacs plastique et évacué dans des poubelles ou containers mis à disposition sur les terrains ou à votre domicile.

Nous nous devons de rendre le parc-coureurs propre comme nous l'avons trouvé à notre arrivée.

Pour les points non précisés au présent règlement, se reporter au règlement Général Motocross et au règlement Technique Motocross.

# **CHAMPIONNAT DE FRANCE MX À L'ANCIENNE**

## **REGLES PARTICULIERES 2026**

La Fédération Française de Motocyclisme met en compétition pour 2026 le Championnat de France de Motocross à l'ancienne.

Un titre de champion de France sera décerné à l'issue de la saison dans les catégories suivantes :

### **Vintage :**

1<sup>er</sup> Pré 73

1<sup>er</sup> Pré 77

### **Classic – Evolution – Prototype :**

1<sup>er</sup> Classic

1<sup>er</sup> Evolution-Prototype

### **Pré-90 – Super Evolution :**

1<sup>er</sup> Super Evolution

1<sup>er</sup> Pré 90

## **ARTICLE 1 – COUREURS ADMIS**

Peuvent prétendre participer à ce championnat tous les coureurs titulaires d'une licence délivrée par la FFM, Inter, LUE, IAT, NCO, MAT (voir Code Sportif art. 2.2.2.8, machines équipées de frein à tambour avant et arrière.

**Dans la limite des places disponibles, 5 pilotes maximum par catégorie, titulaires d'une licence à la journée pourront être acceptés par catégorie. La validation de l'engagement est soumise à la validité de la licence, qui doit être souscrite en ligne au minimum 72h00 avant l'épreuve. Attention : Aucune licence ne sera délivrée le jour de l'épreuve.**

**Ces pilotes ne marqueront pas de point dans le championnat mais seront classés à l'épreuve.**

**Dans tous les cas, la priorité sera donnée aux pilotes titulaires d'une licence annuelle FFM.**

Les épreuves des différents championnats de France FFM sont ouvertes aux pilotes de nationalité étrangère titulaires d'une licence annuelle délivrée par la FFM. Ils pourront figurer au classement cumulé du cycle d'épreuves auquel ils participent et concourir pour le titre de champion de France.

Délégué : **Farge Jean-Marc : 06.80.48.17.50**

Responsable Technique : **Blanc Roger : 06.80.02.97.91**

### Représentants des pilotes :

Lors de la première épreuve de l'année, les pilotes désigneront un représentant dans chaque catégorie.

Engagements : Voir article 7 du règlement Général Mx

Le nombre d'engagés pour les trois catégories sera en fonction de la capacité de la piste (minimum 40 ; maximum 45).

Le droit d'engagement est fixé à **80 €**.

Les engagements seront encaissés 30 jours avant l'épreuve. 6 jours avant la manifestation, les engagements seront majorés d'un droit supplémentaire de 20 €. Plus aucune demande d'engagement ne sera acceptée dans les 3 jours précédents la manifestation.

### Sélection des pilotes :

Les engagements seront validés un mois avant chaque épreuve.

En priorité seront sélectionnés les pilotes s'étant engagés sur la totalité des épreuves comme suit :

- Pour la 1<sup>ère</sup> épreuve, seront sélectionnés en priorité les pilotes ayant été classés au même championnat de France la saison précédente. En fonction du nombre de pilotes à sélectionner, la commission se réserve le droit de choisir 5 pilotes à sa convenance.
- Pour les épreuves suivantes, seront sélectionnés en priorité les pilotes ayant marqué au minimum un point dans le championnat en cours au jour de la validation des engagements.

Dans la limite des places disponibles le plateau sera complété avec les pilotes sélectionnés selon les critères suivants :

Les pilotes titulaires d'une licence annuelle en fonction du nombre d'épreuves où ils sont inscrits ;

Les pilotes titulaires d'une licence annuelle en fonction de leur date d'inscription ;

Les pilotes titulaires d'une licence à la journée.

Attention, tout pilote engagé à l'année et déclarant forfait sur une épreuve (sauf raison médicale justifiée), ne sera plus prioritaire lors de la sélection pour les épreuves suivantes et pourra voir ses engagements annulés.

### Numéros de course :

Les numéros de course seront déterminés par la liste émise par la FFM et valables pour toute la saison 2026 (voir article 6.3 du règlement Général Motocross).

## ARTICLE 2 – MACHINES ADMISES

1. **Vintage :** Machines des origines à l'année modèle 1977.
2. **Classic :** Machines à partir de l'année modèle 1978 réunissant d'origine les trois éléments techniques suivants – Refroidissement par air, bi-amortisseurs ou cantilever, freins avant et arrière à tambour.
- Evolution :** Machines jusqu'à l'année 1984. Refroidissement par air, avec autre système d'amortisseurs que pour la catégorie « Classic » ou refroidissement liquide avec freins à tambours.
- Prototype :** Machines répondant à toutes les caractéristiques de la catégorie « Classic ou Evolution » équipées d'un frein à disque d'origine ou transformées avec des éléments d'époque.
3. **Pré-90 :** Machines à partir de l'année 1985 jusqu'à décembre 1989.
- Super Evolution :** Machines fabriquées de janvier 1990 à fin 1997 équipées de cadre en acier.

## ARTICLE 3 – VERIFICATIONS TECHNIQUES

Les pilotes présenteront leurs machine(s) et équipements de course en conformité avec les règles techniques du Motocross.

Les motos devront avoir un aspect au plus proche de l'origine.

Les motos de courses spéciales prototypes, fabrications artisanales ou autres devront faire l'objet d'un contrôle spécial.

En catégorie « Vintage pré-73 », les motos « répliquas » ou reconstruites seront admises. Elles devront respecter les cylindrées maximales des machines originales.

En dehors de la catégorie « Prototype », les transformations ou adaptations seront autorisées dans le seul cas où elles étaient pratiquées à l'époque. Ce sera au pilote présentant la moto d'en apporter la preuve formelle.

En catégorie Pré-90 : les fourches et amortisseurs de motos modernes bloque fourche sont interdits. (Le diamètre maximum des fourches est de 45 mm sauf exception des 125 Suzuki RM de 1989 qui avait d'origine des fourches conventionnelles en 46 mm).

En catégorie Super-Evolution : le diamètre des fourches sera au maximum de 47mm.

Les pouvoirs publics et l'environnement nous imposent des règles très strictes en matière de bruit. Il est demandé aux pilotes de faire l'effort nécessaire pour éviter que l'on nous impose des mesures plus restrictives.

Les machines présentées en échappement libre ne seront pas acceptées.

Dans le cas où une machine serait déclarée non-conforme et à la seule condition qu'elle ne représente pas un danger pour les autres concurrents, elle sera acceptée à participer à la course, dans la limite des places disponibles, sera classée sur l'épreuve mais ne marquera pas de points au classement du championnat tant que le(s) point(s) litigieux ne seront pas remis en conformité.

Les motocycles devront obligatoirement être munis d'un système fiable d'arrêt du moteur. Ce système doit être monté sur la gauche ou la droite du guidon, à portée de main et actionné sans lâcher le guidon par le pilote. Pour des raisons évidentes de sécurité, un commissaire de piste doit être en mesure de couper le moteur en cas d'urgence.

Ce système sera systématiquement testé lors du contrôle technique moteur en marche. Pour les machines équipées d'allumage électronique réputé « à risque » la mise à la masse sera vérifiée en statique avec un appareil de contrôle.

Les guidons doivent être équipés d'une protection rembourrée sur la barre transversale.

Les guidons modernes Pro-taper dit « sans barre » sont interdits.

Protection de sortie de boîte : un carter ou une protection doit être installé afin de se protéger du pignon de transmission à la sortie de la boîte de vitesse.

L'alésage et la course du piston, mesuré en millimètres, seront frappés sur le carter moteur ou à défaut inscrits de manière indélébile afin de déterminer le régime des contrôles sonométriques.

Toute machine dénuée de ces informations pourra être contrôlée au sonomètre selon la méthode « 2m MAX ».

Un pilote disposant de deux machines devra les passer au contrôle technique avec la lettre T sur la plaque à numéros de la deuxième machine. Il pourra effectuer les essais libres et/ou chronométrés avec les deux machines. En cas de changement de machine en cours de manifestation, le pilote devra en informer préalablement le délégué sous peine de déclassement de l'épreuve.

A l'issue du contrôle, la moto sera plombée.

#### Plaques et Numéros :

- 500cc plaque JAUNE/numéros NOIRS
- 250cc plaque VERTE/numéros BLANCS
- 125cc plaque NOIRE/numéros BLANCS

A la 1ère épreuve, une plaque rouge/numéros blancs pourra être arborée par le champion de France en titre. A partir de la 2ème épreuve, une plaque rouge/numéros blancs pourra être arborée par le leader du championnat.

#### Equipements de sécurité :

Se référer au règlement Technique Motocross.

Les casques Jet homologués ECE 22.06 ou ECE22.05 sont autorisés uniquement dans la catégorie Vintage.

#### Collège technique :

Le collège technique examinera toute machine suspectée de non-conformité. Il sera composé :

- du délégué fédéral
- du commissaire technique Fédéral

Un rapport sera rédigé et joint au rapport de clôture de l'épreuve.

### **ARTICLE 4 – DEROULEMENT**

Les contrôles administratifs et techniques seront réalisés la veille et le matin de la course avant le début des essais libres.

#### Schéma idéal de déroulement des manifestations :

Pré-90 - Super Evolution, Classic - Evolution - Prototypes, Vintage.

#### Le matin :

**1 séance d'essais libres (10mn) et chronométrés (15mn) de 25 mn par catégorie.**

- 1 manche de 15 mn + 1 tour (Pré-90 - Super Evolution)
- 1 manche de 12 mn + 1 tour (Vintage)
- 1 manche de 15 mn + 1 tour (Classic - Evolution - Prototypes),

#### L'après-midi :

- 2 manches de 15 mn + 1 tour (Pré-90 - Super Evolution)
- 2 manches de 12 mn + 1 tour (Vintage)
- 2 manches de 15 mn + 1 tour (Classic - Evolution - Prototype),

Entre chaque manche « d'anciennes » sera intercalée, si possible, une manche de machines modernes.

### **ARTICLE 5 – ENTREE EN GRILLE**

L'entrée en grille s'effectuera sur la base des essais chronométrés.

### **ARTICLE 6 - CLASSEMENT**

A chaque manche, les points seront attribués selon le barème suivant :

| Place            | Points | Place             | Points | Place             | Points | Place                                  | Points |
|------------------|--------|-------------------|--------|-------------------|--------|----------------------------------------|--------|
| 1 <sup>er</sup>  | 25     | 6 <sup>ème</sup>  | 15     | 11 <sup>ème</sup> | 10     | 16 <sup>ème</sup>                      | 5      |
| 2 <sup>ème</sup> | 22     | 7 <sup>ème</sup>  | 14     | 12 <sup>ème</sup> | 9      | 17 <sup>ème</sup>                      | 4      |
| 3 <sup>ème</sup> | 20     | 8 <sup>ème</sup>  | 13     | 13 <sup>ème</sup> | 8      | 18 <sup>ème</sup>                      | 3      |
| 4 <sup>ème</sup> | 18     | 9 <sup>ème</sup>  | 12     | 14 <sup>ème</sup> | 7      | 19 <sup>ème</sup>                      | 2      |
| 5 <sup>ème</sup> | 16     | 10 <sup>ème</sup> | 11     | 15 <sup>ème</sup> | 6      | 20 <sup>ème</sup> au 45 <sup>ème</sup> | 1      |

### **ARTICLE 7 – REMISE DES PRIX**

#### Vintage :

- Classement scratch Pré 73 ..... les 3 premiers
- Classement scratch Pré 77 ..... les 3 premiers

#### Classic - Evolution – Prototypes :

- Classic ..... les 3 premiers
- Evolution Prototype ..... les 3 premiers
- Classement 125cc ..... **les 3 premiers 125cc**



**Pré-90 - Super Evolution :**

|                                  |                             |
|----------------------------------|-----------------------------|
| Classement Super-Evolution ..... | les 3 premiers              |
| Classement Pré-90 .....          | les 3 premiers              |
| Classement 125cc .....           | <b>les 3 premiers</b> 125cc |

La remise des prix devra être organisée immédiatement après la dernière manche. La présence des pilotes est obligatoire (voir article 8.9 du règlement Général Mx).

**ARTICLE 8 – REMISE DES PRIX DU CHAMPIONNAT :**

En fin de saison, les différents pilotes seront récompensés :

**Vintage :**

|              |                |
|--------------|----------------|
| Pré 73 ..... | les 3 premiers |
| Pré 77 ..... | les 3 premiers |

**Classic - Evolution - Prototype :**

|                             |                |
|-----------------------------|----------------|
| - Classic .....             | les 3 premiers |
| - Evolution Prototype ..... | les 3 premiers |

**Pré-90 & Super Evolution :**

|                       |                |
|-----------------------|----------------|
| Super Evolution ..... | les 3 premiers |
| Pré-90 .....          | les 3 premiers |

**ARTICLE 9 - DIVERS**

Pour tous les points non précisés au présent règlement, se reporter aux RTS Motocross, au règlement Général Motocross et au règlement Technique Motocross.

## **CHAMPIONNAT DE FRANCE SIDECAR CROSS ELITE REGLES PARTICULIERES 2026**

**ARTICLE 1 - COUREURS ET PASSAGERS ADMIS**

Peuvent prétendre participer à ce championnat tous les pilotes et passagers titulaires d'une licence NCO, LUE ou Internationale délivrée par la FFM.

Les épreuves des différents championnats de France FFM sont ouvertes aux participants de nationalité étrangère titulaires d'une licence annuelle délivrée par la FFM. Ils pourront figurer au classement cumulé du cycle d'épreuves auquel ils participent et concourir pour le titre de champion de France. Ces pilotes pourront également bénéficier des primes de résultat correspondantes.

**Classes admises :**

Machines au-dessus de 350cc jusqu'à 750cc 2 temps ou de 350cc à 1000cc 4 temps.

**Âges :**

Pilote : 16 ans minimum

Passager : 15 ans minimum

La limite d'âge minimum débute à la date anniversaire du coureur/passager

**Délégué : Goux Christian : 06.84.69.41.12**

**Engagements :**

**15 jours** avant chaque épreuve, si le plateau n'est pas complet, les clubs auront la possibilité de faire participer des équipages composés de participants de nationalité étrangère titulaires d'une licence à la journée (5 maximum). Ces équipages « Wild-Card » ne marqueront pas de point dans le championnat et ne toucheront pas les primes d'arrivées mais seront classés à l'épreuve.

**ARTICLE 2 - NUMEROS DE COURSE**

Les numéros de course seront déterminés par la liste émise par la FFM et valable pour toute la saison 2026 (voir article 6.3 du règlement Général).

**ARTICLE 3 - FORMULE**

Le Championnat de France de Sidecar Cross Elite 2026 se disputera au cours des épreuves de classement inscrites au calendrier.

**ARTICLE 4 – SELECTION DES EQUIPAGES**

La sélection des équipages qualifiés pour les manches s'effectuera après les essais chronométrés. En plus des 30 équipages qualifiés, 4 équipages réservistes seront retenus pour palier la défection d'équipes qualifiés.

### ➔ S'il y a jusqu'à 30 équipages :

Les essais chronométrés serviront à déterminer l'ordre d'entrée sur la grille de départ de la **manche qualificative**.

### ➔ S'il y a plus de 30 équipages :

Les équipages seront répartis entre deux groupes «A» et «B» en fonction de leur classement (classement de l'année précédente pour la 1ère épreuve et classement provisoire pour les autres épreuves). Les équipages non classés viendront ensuite par ordre numérique.

Les 15 équipages les plus rapides du Groupe A et les 15 équipages les plus rapides du Groupe B seront qualifiés.

#### Équipages de réserve :

Les 4 équipages de réserve sont sélectionnés de la manière suivante :

Premier réserviste : l'équipage non qualifié ayant réalisé le meilleur temps tout groupe confondu ;

Deuxième réserviste : l'équipage non qualifié ayant réalisé le meilleur temps dans l'autre groupe ;

Troisième réserviste : l'équipage non qualifié ayant réalisé le deuxième meilleur temps dans le groupe du premier réserviste ;

Quatrième réserviste : l'équipage non qualifié ayant réalisé le deuxième meilleur temps dans le groupe du deuxième réserviste.

Les changements de groupe sont interdits.

Si le nombre d'équipages à diviser est un nombre impair, le Groupe A comprendra un équipage de plus que le Groupe B.

Lorsqu'un passager, régulièrement engagé à une épreuve se trouvera indisponible sur blessure, avant ou pendant les séances d'entraînement, le pilote pourra prendre le départ des chronos avec un nouveau passager à la condition que :

a) La blessure soit dûment constatée par le docteur de service et le délégué FFM ;

b) L'identité du nouveau passager soit régulièrement enregistrée par le club organisateur après contrôle de la licence ;

c) Ce nouveau passager ait effectué au moins deux tours de reconnaissance du circuit avec le pilote.

Suite à un accident ou à un problème mécanique, possibilité de reformer un équipage. Le pilote et le passager ont l'obligation d'avoir participé aux essais chronométrés avec leur ancien équipier.

#### Participation des équipages de réserve :

La décision de faire participer les réservistes aux manches sera prise 5mn avant chaque départ dans le cas où il manquerait un ou deux équipages dans le parc d'attente.

Un équipage de réserve qui n'était pas autorisé à prendre le départ de la première manche pourra, si nécessaire, prendre le départ dans les autres manches.

Les quatre équipages de réserve devront rester sur l'épreuve jusqu'à la fin de celle-ci.

## ARTICLE 5 – DEROULEMENT DES EPREUVES

### Essais :

Une séance d'essais libres et chronométrés **sera organisée**. Les essais sont obligatoires pour tous les pilotes et détermineront leur place sur la grille **pour la manche qualificative**.

### Départ :

Les départs seront obligatoirement donnés sur 2 lignes de 15 machines.

### Manche Qualificative :

**Les 30 pilotes qualifiés lors des essais participeront à une manche qualificative de 15 mn + 1 tour.**

**Cette manche qualificative déterminera la place d'entrée en grille des pilotes pour les deux manches et donnera lieu à une attribution de points pour les 15 premiers selon le barème suivant :**

| Place            | Points | Place             | Points | Place             | Points |
|------------------|--------|-------------------|--------|-------------------|--------|
| 1 <sup>er</sup>  | 15     | 6 <sup>ème</sup>  | 10     | 11 <sup>ème</sup> | 5      |
| 2 <sup>ème</sup> | 14     | 7 <sup>ème</sup>  | 9      | 12 <sup>ème</sup> | 4      |
| 3 <sup>ème</sup> | 13     | 8 <sup>ème</sup>  | 8      | 13 <sup>ème</sup> | 3      |
| 4 <sup>ème</sup> | 12     | 9 <sup>ème</sup>  | 7      | 14 <sup>ème</sup> | 2      |
| 5 <sup>ème</sup> | 11     | 10 <sup>ème</sup> | 6      | 15 <sup>ème</sup> | 1      |

**Les points de la manche qualificative ne seront pas pris en compte pour le classement de la journée. Aucune prime ne sera versée pour la manche qualificative.**

### **Manches :**

#### **- Durée :**

Chaque épreuve de championnat de France de Sidecar Elite se disputera en deux manches de 20 minutes + 2 tours.

Les manches devront être séparées par un intervalle de 1h15 mn minimum.

Les points seront attribués selon le barème défini à l'article 8.8 du règlement général motocross.

#### **- Prix d'arrivée :**

Chaque pilote qualifié percevra une prime de qualification de 280 € (140 € pour les équipages de réserve) augmentée des primes d'arrivée ci-dessous :

|                              |       |                         |      |                         |      |
|------------------------------|-------|-------------------------|------|-------------------------|------|
| <b>1<sup>er</sup></b>        | 180 € | <b>6<sup>ème</sup></b>  | 80 € | <b>11<sup>ème</sup></b> | 35 € |
| <b>2<sup>ème</sup></b>       | 150 € | <b>7<sup>ème</sup></b>  | 70 € | <b>12<sup>ème</sup></b> | 30 € |
| <b>3<sup>ème</sup></b>       | 120 € | <b>8<sup>ème</sup></b>  | 65 € | <b>13<sup>ème</sup></b> | 25 € |
| <b>4<sup>ème</sup></b>       | 110 € | <b>9<sup>ème</sup></b>  | 55 € | <b>14<sup>ème</sup></b> | 20 € |
| <b>5<sup>ème</sup></b>       | 95 €  | <b>10<sup>ème</sup></b> | 45 € | <b>15<sup>ème</sup></b> | 15 € |
| Soit : 1.095 € x 2 = 2.190 € |       |                         |      |                         |      |

Total du plateau :

8.960 € + 2.190 = 11.150 €

La paye des pilotes devra se faire 30 min après l'arrivée de la 2<sup>ème</sup> manche.

### **ARTICLE 6 – CHRONOMETRAGE**

Le chronométrage de l'ensemble du championnat se fera par transpondeurs. Les pilotes devront respecter l'Article 5.6 du Règlement Général Motocross.

### **ARTICLE 7 - HORAIRES**

#### **HORAIRES SUR 1 JOUR :**

##### **La veille de l'épreuve :**

|       |       |                                      |
|-------|-------|--------------------------------------|
| 16h00 | 19h00 | Contrôles Administratif et Technique |
| 16h00 |       | Visite du circuit                    |

##### **Le jour de l'épreuve :**

##### **1 Groupe :**

|                |       |                                                       |
|----------------|-------|-------------------------------------------------------|
| 06h45          | 07h45 | Contrôles Administratif et Technique                  |
| 07h45<br>07h55 |       | Briefing Commissaires                                 |
| 08h00          | 09h55 | Libre Organisateur                                    |
| 8h55           |       | Briefing Pilotes                                      |
| 09h00          | 09h30 | Séance d'essais libres (10mn) et Chronométrées (20mn) |
| 09h35          | 09h40 | Tests de départ                                       |
|                |       | Libre Organisateur                                    |
| 11h00          | 11h20 | Manche Qualificative - 15 mn + 1 tour                 |
|                |       | Libre Organisateur                                    |

##### **2 Groupes :**

|       |       |                                                                 |
|-------|-------|-----------------------------------------------------------------|
| 08h00 | 09h55 | Libre Organisateur                                              |
| 8h55  |       | Briefing Pilotes                                                |
| 09h00 | 09h25 | Séance d'essais libres (5mn) et Chronométrées (20mn) – Groupe A |
| 09h25 | 09h30 | Tests de départ - Groupe A                                      |
| 09h35 | 10h00 | Séance d'essais libres (5mn) et Chronométrées (20mn) – Groupe B |

|                    |       |                                       |
|--------------------|-------|---------------------------------------|
| 10h05              | 10h10 | Tests de départ - Groupe B            |
| Libre Organisateur |       |                                       |
| 11h00              | 11h20 | Manche Qualificative - 15 mn + 1 tour |

*Manches :*

|                    |                                           |
|--------------------|-------------------------------------------|
| 14h00              | Tour de reconnaissance                    |
| 14h10              | 1 <sup>ère</sup> manche – 20 mn + 2 tours |
| Libre Organisateur |                                           |
| 16h30              | Tour de reconnaissance                    |
| 16h40              | 2 <sup>ème</sup> manche – 20 mn + 2 tours |
| 17h10              | Remise des Prix                           |
| 17h25              | Libre Organisateur                        |
| 20h00              | Fin de la manifestation                   |

#### **HORAIRES SUR DEUX JOURS :**

La veille de l'épreuve :

|       |       |                                               |
|-------|-------|-----------------------------------------------|
| 11h00 | 19h00 | Contrôles Administratif et Technique          |
| 13h00 |       | Visite de la piste                            |
| 15h30 | 15h50 | 1 <sup>ère</sup> séance essais libres – 20 mn |
| 17h00 | 17h20 | 2 <sup>ème</sup> séance essais libres – 20 mn |

Le jour de l'épreuve :

|                    |       |                                                       |
|--------------------|-------|-------------------------------------------------------|
| 07h30              | 08h15 | Contrôles Administratif et Technique                  |
| 08h30              |       | Briefing Commissaires                                 |
| 08h55              |       | Briefing Pilotes                                      |
| 09h00              | 09h30 | Séance d'essais libres (10mn) et Chronométrées (20mn) |
| 09h35              | 09h40 | Tests de départ                                       |
| Libre Organisateur |       |                                                       |
| 11h00              | 11h20 | Manche Qualificative - 15 mn + 1 tour                 |
| Libre Organisateur |       |                                                       |
| 14h00              |       | Tour de reconnaissance                                |
| 14h10              |       | 1 <sup>ère</sup> manche – 25 mn + 1 tour              |
| Libre Organisateur |       |                                                       |
| 16h30              |       | Tour de reconnaissance                                |
| 16h40              |       | 2 <sup>ème</sup> manche – 25 mn + 1 tour              |
| Libre Organisateur |       |                                                       |

Pour les points non précisés au présent règlement, se reporter au règlement Général Motocross et au règlement Technique Motocross.

# CHAMPIONNAT DE FRANCE MX DES REGIONS

## REGLEMENT GENERAL 2026

### ARTICLE 1 - DEFINITION

La Fédération Française de Motocyclisme met en compétition, chaque année, une épreuve de Motocross par équipe de Ligues régionales dénommée :

### CHAMPIONNAT DE FRANCE MX DES REGIONS

Dans le cadre du championnat de France Mx des Régions, il sera organisé « La Coupe des Régions Outre-Mer » qui récompensera la meilleure ligue d'Outre-Mer.

### ARTICLE 2 - EPREUVE

Elle sera réservée aux machines :

- a) Classe 1
- b) Classe 2
- c) Classes 3 et 4

Les clubs organisant le championnat de France Mx des Régions devront prévoir dans le parc-coureurs, un emplacement délimité pour chaque Ligue (minimum 800 m<sup>2</sup>).

### ARTICLE 3 - PILOTES ADMIS

Elle sera réservée aux pilotes titulaires d'une licence compétition FFM ayant marqué au minimum 1 point à un championnat ou un trophée de Ligue ou de zones et ayant participé physiquement à une de ces épreuves. Les classements pris en compte seront ceux du week-end précédant la date de clôture des engagements. Les ligues devront fournir une copie des classements lors de l'envoi du bulletin d'engagement.

Les pilotes des ligues d'outre-mer pourront être sélectionnés par leur ligue d'origine même s'ils ne sont pas licenciés dans cette dernière. La seule obligation est qu'ils aient été licenciés dans la ligue concernée au minimum une fois.

Un même pilote ne pourra être inscrit que dans une catégorie.

Ne seront pas autorisés à participer au championnat de France Mx des Régions (hors catégories 65cc, 85cc et Vétéran/Féminin) :

**Les pilotes ayant été classés dans un championnat du Monde : 2025 et 2026 ;**

**Les pilotes ayant marqué un minimum de 10 points d'Europe : 2025 et 2026**

Les pilotes ayant été classés dans les 10 premiers des championnats de France Elite : **2025 et 2026 ;**

Les pilotes ayant été classés dans les 5 premiers des championnats de France Supercross Sx1 et Sx2 : **2025 et 2026.**

Concernant les pilotes non autorisés classés de l'année en cours, si les championnats ne sont pas terminés, il faudra prendre en compte les classements provisoires du week-end précédant la date de clôture des engagements.

L'engagement au championnat de France Mx des Régions étant prioritaire, tout pilote sélectionné ayant accepté sa sélection, sera dégagé d'office de tout engagement antérieur.

Chaque Ligue régionale sélectionnera et engagera elle-même une équipe constituée d'un maximum de 9 pilotes (licenciés dans sa ligue) chargés de la représenter :

- 2 pilotes dans la catégorie 65cc :

Les pilotes devront être en possession du guidon d'or.

Age : minimum : 7 ans ; maximum : 11 ans (les pilotes ne devront pas avoir 12 ans **au cours de l'année, né au plus tard en 2015**).

Cylindrée : 65cc

- 2 pilotes dans la catégorie 85cc :

En fonction de l'âge, les pilotes devront être en possession du guidon d'or ou du CASM.

Age : minimum : 11 ans ; maximum : 15 ans (les pilotes ne devront pas avoir 16 ans **au cours de l'année, né au plus tard en 2011**).

Cylindrée : 85cc

- 3 pilotes dans la catégorie Open :

Age : Minimum 13 ans en 125cc et 15 ans pour les autres cylindrées

Cylindrée : 1 pilote en 125cc ; 1 pilote en 250cc 2T ou 4T ; 1 pilote en 450cc 4T.

- 2 pilotes dans la catégorie 1 Vétéran/1 Féminin :

Age : Vétéran : Minimum : 40 ans ; Féminine : Minimum 13 ans

Cylindrée : libre à partir de 125cc

La gestion des engagements se fera par le secrétariat Motocross de la FFM. Les ligues qui n'auraient pas retourné le bulletin d'engagement accompagné du droit d'engagement de 900 € (500 € pour les ligues qui n'engagent pas une équipe complète) à la date de clôture auront le droit d'engagement doublé (les ligues d'outre-mer sont exonérées de droit d'engagement).

Les concurrents porteront obligatoirement, dès les essais chronométrés, un maillot identique fourni par leur ligue et aux couleurs de leur Ligue, avec les numéros de dossard cités ci-dessous, la publicité est tolérée mais devra être discrète. En aucun cas la publicité ne devra gêner la lisibilité du numéro de course :

| Ligues                      | Numéros                |                         |          |
|-----------------------------|------------------------|-------------------------|----------|
| 65cc/85cc/Vétérans/Féminine | 1 <sup>er</sup> pilote | 2 <sup>ème</sup> pilote |          |
| Open                        | 125cc                  | 250cc 2T/4T             | 450cc 2T |
| Auvergne Rhône Alpes        | 1                      | 2                       | 3        |
| Bourgogne Franche Comté     | 4                      | 5                       | 6        |
| Bretagne                    | 7                      | 8                       | 9        |
| Centre Val de Loire         | 10                     | 11                      | 12       |
| Corse                       | 14                     | 15                      | 16       |
| Grand Est                   | 17                     | 18                      | 19       |
| Guadeloupe                  | 20                     | 21                      | 22       |
| Guyane                      | 23                     | 24                      | 25       |
| Hauts de France             | 26                     | 27                      | 28       |
| Ile de France               | 29                     | 30                      | 31       |
| Normandie                   | 32                     | 33                      | 34       |
| Nouvelle Aquitaine          | 35                     | 36                      | 37       |
| Nouvelle Calédonie          | 38                     | 39                      | 40       |
| Occitanie                   | 41                     | 42                      | 43       |
| Pays de la Loire            | 44                     | 45                      | 46       |
| Provence                    | 47                     | 48                      | 49       |
| Réunion                     | 50                     | 51                      | 52       |
| Martinique                  | 53                     | 54                      | 55       |

Il convient de prévoir des maillots de grande taille, compte tenu qu'ils doivent être portés par-dessus le pare-pierres et la protection dorsale.

Une ligue pourra se voir éliminée si ses pilotes ne portent pas de maillots aux couleurs de la Ligue et avec les numéros ci-dessus.

#### **Laissez-passer minimum à délivrer par ligue :**

- Pilotes : 9
- Mécaniciens : 9
- Panneauteurs : 9
- Accompagnateurs (sans accès piste) : 2 par pilote soit 18
- Délégué : 1 ou 2 selon le nombre de délégués présents
- Accompagnateurs délégués (sans accès piste) : 1 par délégué.

Les bracelets devront être de couleur différente selon les accès autorisés.

Le club prendra en charge les repas de 2 personnes par ligue.

#### **ARTICLE 4 - PARC D'ATTENTE**

Un parc d'attente avec accès direct au circuit sera aménagé, comportant un box par ligue participante. Ce box sera suffisamment grand pour contenir maximum 3 machines. Seront admis dans ce box, le manager (ou le délégué de la ligue) et un maximum de deux mécaniciens qui pourront travailler sur n'importe quelle moto de l'équipe.

L'organisateur devra installer à l'entrée du parc d'attente une pendule en état de marche.

Toutes les machines devront s'y trouver 10 minutes avant le départ de chaque course.

#### **ARTICLE 5 - REGLEMENT TECHNIQUE DES MACHINES**

La L.M.R. du lieu d'organisation devra obligatoirement désigner en complément 1 commissaire technique 1<sup>er</sup> degré et le club 2 aides licenciés en complément du commissaire technique désigné par la F.F.M., le coût de ce second commissaire technique et des aides étant à la charge du club organisateur.

Chaque pilote pourra présenter deux machines au contrôle technique. Une marque sera faite de la façon suivante : Une touche de peinture sur la douille de direction avec le numéro de course du concurrent à l'intérieur, marquage du système d'échappement complet et de la culasse.

Le plombage des machines se fera lors du contrôle technique.  
Pour les autres cas, se référer au règlement technique motocross.

Les numéros des cadres de toutes les motos, passées par le contrôle technique, devront être relevés.

Un contrôle du plombage des machines sera fait à la mise en pré-parc.

Les plaques numérotées devront être aux couleurs indiquées sur le règlement Technique Mx. Les pilotes de la ligue victorieuse de l'année précédente devront arborer une plaque rouge/numéros blancs.

**NOTA :** en catégorie Open, les pilotes ne pourront pas utiliser une machine de classe différente d'une manche à l'autre. Exemple : 1 pilote qui utilise une machine de classe 3 en 1<sup>ère</sup> manche ne pourra pas prendre une machine de la classe 2 pour participer à la manche suivante.

#### Equipements :

Les protections coudes/épaules/genoux : Norme EN 1621-1 sont obligatoires pour les catégories 65cc, 85cc et 125cc (junior).

Pour les autres obligations se référer au règlement Technique Mx.

### **ARTICLE 6 - PROCESSUS DE L'EPREUVE**

Les remplacements de pilotes seront autorisés au plus tard avant la fin du contrôle administratif.

Tout pilote n'ayant pas pris le départ des essais libres et chronométrés de la manifestation ne pourra pas participer aux manches.

En fonction du nombre de ligues présentes, il sera procédé, le samedi en fin d'après-midi, à un tirage au sort, qui déterminera l'ordre d'entrée sur la piste pour les essais libres et chronométrés identique pour toutes les catégories.

#### Pour toutes les catégories :

Après les essais chronométrés, les ligues seront classées en fonction des meilleurs temps de leurs 9 pilotes. Ce classement déterminera l'entrée en grille des 2 manches qui sera identique pour toutes les catégories.

#### L'entrée en grille sera la suivante :

Les coureurs se placeront sur la grille de départ, un par un, en fonction du classement établi après les essais chronométrés. Ils choisissent leur emplacement à la grille en commençant par un coureur de l'équipe la mieux placée, suivi d'un coureur de l'équipe étant la deuxième mieux placée, puis un coureur de la troisième meilleure équipe, et ainsi de suite jusqu'à ce que le premier coureur de chaque équipe qualifiée ait pris sa position. La même procédure sera alors répétée pour le deuxième coureur et le troisième coureur de chaque équipe pour la catégorie Open.

Lors des essais chronométrés, en cas de non-respect des drapeaux, l'équipe du pilote se verra pénalisée de 5 secondes dans la catégorie concernée.

#### Veille de la manifestation :

Le circuit sera visité le samedi après-midi et seules les personnes suivantes seront autorisées à y participer :

- le délégué
- les membres du jury
- le responsable sécurité de circuits de la FFM (si présent)
- le directeur de course
- le responsable de l'entretien de la piste

### **ARTICLE 7 - CLASSEMENT**

Pour être classé, les pilotes devront avoir fait au moins 1 tour et avoir franchi au minimum une fois la boucle chronométrage.

L'équipe gagnante sera celle qui aura acquis le minimum de points en totalisant les 17 meilleurs résultats sur l'ensemble des catégories (**1<sup>er</sup> : 1 point ; 2<sup>ème</sup> : 2 points ; 3<sup>ème</sup> : 3 points, etc. les pilotes non classés ou non partant se verront attribuer 60 points**).

En cas d'ex æquo on recherchera l'équipe dont les coureurs ont obtenu le plus grand nombre de premières places puis de deuxième places etc. et s'il y a toujours égalité, on recherchera le plus grand nombre de tours effectués.

Lors de la présentation des équipes, une médaille commémorative sera attribuée à chacun des pilotes, des managers et des officiels (prévoir environ 200 médailles).

Un trophée sera remis aux pilotes des 3 premières équipes 65cc, 85cc, Open et Vétérain/Féminine (soit 27 coupes fournies par le club).

Un trophée sera remis aux pilotes des 3 premières ligues (soit 27 trophées fournies par la FFM).

Le « Trophée des Régions », sera confié à la Ligue Régionale gagnante pour une année. La Ligue en possession du Trophée devra la remettre, l'année suivante, au président du jury lors de la 1ère réunion.

Pour la « Coupe des Régions Outre-Mer », une coupe sera remise aux pilotes de la ligue la mieux classée au classement général (soit 9 coupes fournies par le club).

Les coupes devront être identiques pour toutes les catégories et de tailles différentes (1<sup>er</sup> : grande ; 2<sup>ème</sup> : moyenne ; 3<sup>ème</sup> : petite).

La présence des pilotes est obligatoire sur le podium (voir article 8.8 du règlement Général Motocross).

## ARTICLE 8 - PARC FERME

Immédiatement après la fin de la seconde manche de chaque catégorie, les machines des 3 premiers devront être placées en parc fermé pendant 30 minutes.

## ARTICLE 9 - HORAIRES

### SAMEDI

|               |                                           |
|---------------|-------------------------------------------|
| 08h00 – 17h30 | Ouverture du parc-coureurs                |
| 13h30 – 18h00 | Vérifications administrative et technique |
| 17h30         | Réunion du jury                           |

### DIMANCHE

| 1 Test de départ + Essais libres |                    |       |
|----------------------------------|--------------------|-------|
| 07h50 – 08h10                    | Vétéran / féminine | 20 mn |
| 08h15 – 08h30                    | 65cc               | 15 mn |
| 08h35 – 08h50                    | 85cc               | 15 mn |
| 08h55 – 09h15                    | Open               | 20 mn |

| Essais Chronométrés |                    |       |
|---------------------|--------------------|-------|
| 09h20 – 09h40       | Vétéran / féminine | 20 mn |
| 09h45 – 10h00       | 65cc               | 15 mn |
| 10h05 – 10h20       | 85cc               | 15 mn |
| 10h25 – 10h45       | Open               | 20 mn |

| 1 <sup>ère</sup> manche |                          |            |
|-------------------------|--------------------------|------------|
| Vétéran / Féminine      |                          |            |
| 11h00                   | Tour de Reconnaissance   |            |
| 11h10                   | Départ                   | 20 mn + 1T |
| 65cc                    |                          |            |
| 11h40                   | Tour de reconnaissance   |            |
| 11h50                   | Départ                   | 12 mn +1T  |
| Pause                   |                          |            |
| 12h15                   |                          |            |
| 13h15                   | Présentation des équipes |            |

| 1 <sup>ère</sup> manche |                        |           |
|-------------------------|------------------------|-----------|
| 85cc                    |                        |           |
| 14h10                   | Tour de reconnaissance |           |
| 14h20                   | Départ                 | 15 mn +1T |
| Open                    |                        |           |
| 14h45                   | Tour de reconnaissance |           |
| 14h55                   | Départ                 | 15 mn +1T |



| <b>2<sup>ème</sup> manche</b> |                        |            |
|-------------------------------|------------------------|------------|
| <b>Vétérans / Féminine</b>    |                        |            |
| 15h25                         | Tour de Reconnaissance |            |
| 15h35                         | Départ                 | 20 mn + 1T |
| <b>65cc</b>                   |                        |            |
| 16h05                         | Tour de reconnaissance |            |
| 16h15                         | Départ                 | 12 mn +1T  |
| <b>85cc</b>                   |                        |            |
| 16h40                         | Tour de reconnaissance |            |
| 16h50                         | Départ                 | 15 mn +1T  |
| <b>Open</b>                   |                        |            |
| 17h15                         | Tour de reconnaissance |            |
| 17h25                         | Départ                 | 15 mn +1T  |
| 18h00                         | Remise des Prix        |            |
| 18h20                         | Réunion de Jury        |            |

#### ARTICLE 10 - JURY

Une salle de jury indépendante sera prévue pouvant accueillir au moins 30 personnes (minimum 50m<sup>2</sup> et sonorisée). Elle devra accueillir le jury proprement dit et les délégués des ligues. Ces derniers devront être licenciés.

Le jury sera composé des membres votant suivants :

- le Président, délégué de la Commission de Motocross ;
- au moins 2 commissaires sportifs titulaires du spécifique 2<sup>ème</sup> degré. (Il est rappelé que ces commissaires sportifs ne doivent avoir aucune autre fonction sur l'épreuve).

Ce jury sera seul habilité à interpréter le présent règlement et à solutionner les éventuelles observations. Les représentants licenciés désignés par les ligues seront autorisés à participer à titre consultatif aux réunions du Jury.

#### ARTICLE 11 - PRESCRIPTIONS

Les prescriptions du règlement général des championnats de France Mx, du règlement technique Mx, des Règles Techniques et de Sécurité et du présent règlement seront applicables à la manifestation.

## **CHAMPIONNAT DE FRANCE QUAD CROSS ELITE**

### **RÈGLES PARTICULIÈRES 2026**

#### ARTICLE 1 – COUREURS ADMIS

Peuvent prétendre participer à ce championnat tous les coureurs âgés de **15 ans**, titulaires d'une licence NCO, Internationale ou LUE délivrée par la FFM.

Les épreuves des différents championnats de France FFM sont ouvertes aux pilotes de nationalité étrangère titulaires d'une licence annuelle délivrée par la FFM. Ils pourront figurer au classement cumulé du cycle d'épreuves auquel ils participent et concourir pour le titre de champion de France. Ces pilotes pourront également bénéficier des primes de résultat correspondantes.

**Cylindrées** : Les cylindrées imposées sont :  
250cc à 525cc 2 Temps ou 4 Temps mono ou bicylindre.

**Délégué** : Pommier Thierry : 06.86.96.13.22

#### ARTICLE 2 - ENGAGEMENT

##### **2.1 – Numéros de Course :**

Les numéros de course seront déterminés par la liste émise par la FFM et valable pour toute la saison 2026 (voir article 6.3 du règlement Général).

Le numéro de course indiqué sur le dossard, le maillot ou la dorsale doit être lisible et identique à celui indiqué sur le motocycle. Le non-respect de cette règle entraînera la disqualification du pilote pour les essais ou les manches concernés.

##### **2.2 – Engagement :**

Voir règlement général motocross ou site internet FFM ([www.ffmoto.org](http://www.ffmoto.org)).

Le nombre de pilotes engagés par épreuve est limité à 30 (sauf si des qualifications sont organisées lors de la 1<sup>ère</sup> épreuve). Le montant du droit d'engagement s'élèvera à **110 €** par épreuve.

#### Avec des qualifications en début d'année :

Si des qualifications sont organisées en début d'année, les pilotes qualifiés et les réservistes auront l'obligation d'être présents sur toutes les épreuves du championnat. En cas d'absence, leurs engagements seront automatiquement annulés et ils seront remplacés par les pilotes non qualifiés lors des qualifications en fonction des essais chronométrés.

#### Sans qualification en début d'année :

En priorité seront sélectionnés les pilotes s'étant engagés sur la totalité des épreuves comme suit :

- Pour la 1ère épreuve, seront sélectionnés en priorité les pilotes ayant été classés au même championnat de France la saison précédente. En fonction du nombre de pilotes à sélectionner, la commission se réserve le droit de choisir 5 pilotes à sa convenance.
- Pour les épreuves suivantes, seront sélectionnés en priorité les pilotes ayant marqué au minimum un point dans le championnat en cours au jour de la validation des engagements (un mois avant l'épreuve).

Dans la limite des places disponibles le plateau sera complété comme suit :

- En fonction du nombre d'épreuves où les pilotes sont inscrits
- En fonction de la date d'inscription.

Attention, tout pilote engagé à l'année ou qualifié et déclarant forfait sur une épreuve (sauf raison médicale justifiée), ne sera plus prioritaire lors de la sélection pour les épreuves suivantes et pourra voir ses engagements annulés.

### **ARTICLE 3 - FORMULE**

Le championnat de France de Quad Cross 2026 se disputera au cours des épreuves de classement inscrites au calendrier.

### **ARTICLE 4 – DEROULEMENT DES EPREUVES**

Lors de la 1ère épreuve du championnat, si plus de 30 pilotes (maximum 60) sont engagés, des qualifications seront organisées pour qualifier 30 pilotes plus 2 réservistes pour toute la saison :

Le schéma de l'épreuve sera le suivant :

Les pilotes seront répartis entre deux groupes «A» et «B» en fonction de leur classement de l'année précédente. Les pilotes non classés viendront ensuite par ordre numérique.

1 séance d'essais libres **et chronométrés** Groupe A (15 pilotes qualifiés + 1 réserviste)

1 séance d'essais libres **et chronométrés** Groupe B (15 pilotes qualifiés + 1 réserviste)

Les changements de groupe sont interdits.

Si le nombre de pilotes à diviser est un nombre impair, le Groupe A comprendra un pilote de plus que le Groupe B.

#### Consolante :

**Une manche pour les pilotes non qualifiés sera organisée si au minimum 10 pilotes y participent.**

Lors de la 1ère épreuve, si le nombre de pilotes engagés est inférieur ou égal à 30 pilotes et à partir de la 2<sup>ème</sup> épreuve du championnat, le format des courses sera le suivant :

#### Essais :

Une séance d'essais libres et chronométrés **sera organisée**. Les essais sont obligatoires pour tous les pilotes et détermineront leur place sur la grille **de la manche qualificative**.

#### Départ :

Les départs seront obligatoirement donnés sur 2 lignes de 15 machines.

#### Manche Qualificative :

**Les 30 pilotes qualifiés lors des essais participeront à une manche qualificative de 15 mn + 1 tour. Cette manche qualificative déterminera la place des pilotes pour les deux manches et donnera lieu à une attribution de points pour les 15 premiers selon le barème suivant :**

| Place            | Points | Place             | Points | Place             | Points |
|------------------|--------|-------------------|--------|-------------------|--------|
| 1 <sup>er</sup>  | 15     | 6 <sup>ème</sup>  | 10     | 11 <sup>ème</sup> | 5      |
| 2 <sup>ème</sup> | 14     | 7 <sup>ème</sup>  | 9      | 12 <sup>ème</sup> | 4      |
| 3 <sup>ème</sup> | 13     | 8 <sup>ème</sup>  | 8      | 13 <sup>ème</sup> | 3      |
| 4 <sup>ème</sup> | 12     | 9 <sup>ème</sup>  | 7      | 14 <sup>ème</sup> | 2      |
| 5 <sup>ème</sup> | 11     | 10 <sup>ème</sup> | 6      | 15 <sup>ème</sup> | 1      |

Les points de la manche qualificative ne seront pas pris en compte pour le classement de la journée.

Aucune prime ne sera versée pour la manche qualificative.

### Manches :

2 manches de 20 mn + 2 tours séparées par un intervalle de 1 heure minimum ;

## **ARTICLE 5 – CLASSEMENT – PRIX – RECOMPENSES**

### 5.1 - Classement :

Pour chacune des manches de championnat, le barème des points sera celui du règlement Général Motocross (classement scratch).

### 5.2 - Prix :

Chaque coureur présent et les deux réservistes percevront une prime de participation de 30 € augmentée des primes ci-dessous :

|                                      |       |                         |      |                         |      |
|--------------------------------------|-------|-------------------------|------|-------------------------|------|
| <b>1<sup>er</sup></b>                | 200 € | <b>6<sup>ème</sup></b>  | 90 € | <b>11<sup>ème</sup></b> | 50 € |
| <b>2<sup>ème</sup></b>               | 160 € | <b>7<sup>ème</sup></b>  | 85 € | <b>12<sup>ème</sup></b> | 40 € |
| <b>3<sup>ème</sup></b>               | 140 € | <b>8<sup>ème</sup></b>  | 80 € | <b>13<sup>ème</sup></b> | 35 € |
| <b>4<sup>ème</sup></b>               | 120 € | <b>9<sup>ème</sup></b>  | 70 € | <b>14<sup>ème</sup></b> | 30 € |
| <b>5<sup>ème</sup></b>               | 100 € | <b>10<sup>ème</sup></b> | 60 € | <b>15<sup>ème</sup></b> | 25 € |
| Soit : 1.285 € x 2 manches = 2.570 € |       |                         |      |                         |      |

**Total du plateau : 960 € + 2.570 € = 3.530 €**

Les pilotes auront jusqu'à 20 heures pour retirer leurs primes.

### 5.3 - Récompenses :

Pour chaque épreuve, les pilotes recevront les récompenses suivantes :

- pour les trois premiers du classement scratch 1 Coupe
- **pour le premier de la catégorie « Quad série » 1 Coupe**
- pour le premier Jeune\* 1 Coupe
- pour la première Féminine 1 Coupe
- pour le premier Vétéran\*\* 1 Coupe

A la fin de la saison, les titres suivants seront décernés :

Champion de France :

- 1<sup>er</sup> du classement scratch

Vainqueur de Trophée issu du classement scratch :

- 1<sup>er</sup> Jeune\*
- 1<sup>ère</sup> Féminine
- 1<sup>er</sup> Vétéran\*\*
- **1<sup>er</sup> Quad série**

\* Jeune : âge maximum 18 ans. Les pilotes ne devront pas avoir 19 ans au cours de l'année.

\*\* Vétéran : âge minimum 40 ans. Les pilotes devront avoir au minimum 40 ans le jour de l'épreuve.

## **ARTICLE 6 - MOTOCYCLES**

Seront admises les machines répondant aux normes suivantes :

### Définition :

Un quad est un véhicule à quatre roues et dont les roues arrière assurant la propulsion sont montées sur le même axe rigide horizontal.

- Le moteur ne peut en aucun cas être situé derrière le pilote.
- Un moteur de moto peut être utilisé
- Tout système différentiel de transmission est interdit.
- Le choix du cadre, du moteur, de l'emplacement du réservoir de carburant est libre.
- Les pneus cloutés, chaînés sont interdits.
- Les jantes, que ce soit pour l'avant ou l'arrière, ne peuvent excéder 12 pouces de diamètre.
- Les roues à bâtons et à rayons ainsi que les jantes en carbone sont interdites.
- La largeur hors tout, ne doit pas excéder 1.300 mm, quel que soit la compression de l'amortisseur, mesure prise en charge (pilote sur la machine).
- Le silencieux d'échappement ne doit pas dépasser l'aplomb arrière du quad ou une ligne verticale tangente.
- Le pilote doit être obligatoirement isolé des roues arrière par deux ailes, solidaires ou non l'une de l'autre, réalisées en matière plastique ou en polystyère.

- La transmission assurée par une chaîne devra être équipée d'un sabot en matière dur (type téflon et non alu) à sa partie inférieure protégeant la couronne et le disque, pour les machines étant déjà équipées d'un sabot alu, celui-ci devra être recouvert d'un caoutchouc dur d'une épaisseur de 5mm minimum et recouvrir les parties susceptibles de causer des blessures. Un pare choc ou pare buffle devra être mis en place. Dans le cas d'un pare choc, les deux embouts devront être arrondis, diamètre minimum : 15 mm
- Un tube de protection (ou nerf bar) sans partie saillante de section ronde doit être prévu de chaque côté de l'engin. Il devra obligatoirement être fixé en deux points : un au niveau du support d'articulation du bras de suspension inférieur, l'autre sur le support de repose-pied et comporter des sangles ou treillages métalliques fixés sur la tubulure du nerf bar et du châssis. Afin d'empêcher le pied du pilote de toucher le sol accidentellement.
- Afin d'éviter toute intrusion des pieds du pilote entre les roues arrière et les nerfs bars, ceux-ci doivent par construction être relevés à l'arrière de 100 mm minimum ou être équipés d'une protection en métal ou plastique entre ces nerfs bars et les garde-boue arrière.
- Un coupe-circuit interrompant l'allumage du moteur doit être relié au pilote.
- La direction doit être assurée par les roues avant.
- Le guidon doit être équipé d'une protection rembourrée sur la barre transversale. Les guidons sans barre transversale doivent être équipés d'une protection rembourrée située au milieu du guidon, recouvrant largement les brides de fixation du guidon.
- Les extrémités exposées du guidon doivent être bouchées avec un matériau solide, ou recouvertes de caoutchouc.
- Segment de sortie de boîte obligatoire.
- Segment de protection chaîne obligatoire.
- Pare-choc avant type croix de malte interdit. Aucune partie saillante ne sera acceptée.
- Protection chaîne et disque d'origine autorisée et protections arrière obligatoires (voir schéma).
- La télémétrie est interdite.
- Le port d'une charlotte est obligatoire pour les cheveux longs.
- Les garde-boue doivent être en matériaux souples.
- Les plaques des machines devront être de dimensions réglementaires.
- « Toutes les machines doivent être alimentées par du carburant sans plomb, conforme aux spécifications de la FIM ».
- La capacité du réservoir ne peut excéder 22 litres pour les moteurs 2T ou 4T.
- Les réservoirs ne peuvent dépasser la hauteur du guidon (la parallèle des 2 poignées).
- Contrôle du niveau sonore : se référer à l'article 6 du Règlement Technique Motocross, la mesure sera prise avec le pilote sur la machine.

#### **Quad Série :**

La catégorie « Quad Série » est ouverte aux quads dont les pièces suivantes sont conformes au modèle d'origine :

- Le cadre
- Les carters moteur
- Le corps d'injection
- Le système d'admission (manchon et boîte à air non modifiés, couvercle de boîte à air filtrant autorisé)

Tout quad équipé d'un moteur de moto, d'un cadre spécifique type « prototype » ou modifié ne sera pas classé dans la catégorie « Quad Série ».

#### **Plaques des Machines :** (se référer à l'Article 5 du règlement Technique Mx)

- Les plaques des machines devront être de dimensions réglementaires.
- La plaque frontale et arrière aura un fond vert, avec numéros blancs, mate.
- La plaque arrière devra être montée derrière le pilote, sur la barre d'appui arrière, et être alignée avec la machine (type drapeau).
- Le support de montage ne doit pas être plus haut que 150 mm.
- La plaque arrière doit être faite d'un matériau flexible et facilement cassable.

#### **TRES IMPORTANT**

|                                |                              |
|--------------------------------|------------------------------|
| Dimension de la plaque avant   | 15 x 20 cm                   |
| Dimension de la plaque arrière | 18 x 23 cm                   |
| Dimension des chiffres         | 14 cm de haut <u>minimum</u> |

Toutes ces dispositions techniques sont applicables à l'ensemble de la discipline quad.

#### **ARTICLE 7 – CONTROLE TECHNIQUE APRES CHAQUE COURSE**

Immédiatement après chaque course, un contrôle sonomètre sera effectué sur les machines des 3 premiers pilotes.

#### **Démontage :**

Pour tout démontage effectué à la demande du directeur de course ou du délégué qui s'avère conforme, la FFM participera aux frais occasionnés à hauteur de 40 € pour un 2 temps et 60 € pour un 4 temps.

**ARTICLE 8 - HORAIRES**

La veille de l'épreuve :

|       |       |                                     |
|-------|-------|-------------------------------------|
| 16h00 | 19h00 | Contrôle Administratif et Technique |
| 19h10 |       | Briefing et accueil des pilotes     |

Le jour de l'épreuve :

**1ère épreuve si plus de 30 pilotes engagés :**

|       |  |                       |
|-------|--|-----------------------|
| 07h45 |  | Briefing commissaires |
|-------|--|-----------------------|

|       |       |                    |
|-------|-------|--------------------|
| 08h00 | 08h55 | Libre organisateur |
|-------|-------|--------------------|

|       |       |                                                                   |
|-------|-------|-------------------------------------------------------------------|
| 09h00 | 09h25 | Séance essais libres (10 mn) + chronométrés (15 mn) – Groupe A    |
| 09h25 | 09h30 | Tests de départ - 5 mn – Groupe A                                 |
| 09h35 | 10h00 | Séance essais libres (10 mn) + chronométrés (15 mn) – Groupe B    |
| 10h00 | 10h05 | Tests de départ - 5 mn – Groupe B                                 |
| 10h10 | 11h10 | Libre organisateur                                                |
| 11h15 | 11h35 | Manche qualificative – 15 mn + 1 tour                             |
| 11h40 | 12h00 | Manche des non qualifiés (si plus de 10 pilotes) – 15 mn + 1 tour |
| 12h00 | 14h00 | Libre organisateur                                                |
| 14h00 | 14h25 | 1 <sup>ère</sup> manche – 20 mn + 2 tours                         |
| 14h30 | 15h55 | Libre Organisateur                                                |
| 16h00 | 16h25 | 2 <sup>ème</sup> manche – 20 mn + 2 tours                         |

**1ère épreuve si jusqu'à 30 pilotes engagés et les autres épreuves :**

|       |       |                                                     |
|-------|-------|-----------------------------------------------------|
| 07h45 |       | Briefing commissaires                               |
|       |       | Libre organisateur                                  |
| 09h00 | 09h25 | Séance essais libres (10 mn) + chronométrés (15 mn) |
| 09h25 | 09h30 | Tests de départ - 5 mn – « Quad Cross »             |
| 09h35 | 11h10 | Libre organisateur                                  |
| 11h15 | 11h35 | Manche qualificative – 15 mn + 1 tour               |
| 11h40 | 14h00 | Libre organisateur                                  |
| 14h00 | 14h25 | 1 <sup>ère</sup> manche – 20 mn + 2 tours           |
| 14h30 | 15h55 | Libre organisateur                                  |
| 16h00 | 16h25 | 2 <sup>ème</sup> manche – 20 mn + 2 tours           |
| 16h30 |       | Remise des prix                                     |
| 16h45 |       | Libre Organisateur                                  |
| 20h00 |       | Fin de la manifestation                             |

**TOUT PILOTE EST RESPONSABLE DE SES ACCOMPAGNEURS SUR LE CIRCUIT ET SES  
ABORDS, AVANT, PENDANT ET APRES LA COURSE**

Pour les points non précisés au présent règlement, se reporter au règlement Général Motocross et au règlement Technique Motocross.

# CHAMPIONNAT DE FRANCE QUAD CROSS DES RÉGIONS

## RÈGLES PARTICULIÈRES 2026

### ARTICLE 1 - DÉFINITION

La Fédération Française de Motocyclisme met en compétition, chaque année, une épreuve de quad cross par équipe de Ligues Régionales dénommée :

### CHAMPIONNAT DE FRANCE QUAD CROSS DES RÉGIONS

Les clubs organisant le championnat de France Quad Cross des Régions devront prévoir dans le parc-coureur, un emplacement délimité pour chaque Ligue (minimum 150 m²).

### ARTICLE 2 - PILOTES ADMIS

Elle sera réservée aux pilotes titulaires d'une licence annuelle FFM âgés de **15 ans**.

Chaque Ligue Régionale sélectionnera et engagera elle-même une équipe de trois pilotes (licenciés dans sa ligue) chargés de la représenter.

- a) 1 pilote **d'au minimum 15 ans** et de moins de 21 ans ou 1 pilote féminin ou 1 pilote d'au minimum 38 ans ;
- b) 2 pilotes de plus de **15 ans** ;

Age minimum : Les pilotes devront avoir l'âge minimum requis le jour de l'épreuve.

L'engagement au Championnat de France Quad Cross des Régions étant prioritaire, tout pilote sélectionné ayant accepté sa sélection, sera dégagé d'office de tout engagement antérieur.

La gestion des engagements se fera par le club organisateur. Les ligues qui n'auraient pas retourné le bulletin d'engagement accompagné du droit d'engagement de **600 €** un mois avant la manifestation auront le droit d'engagement doublé. Tout dossier reçu incomplet ne sera pas pris en compte et sera retourné.

Les concurrents porteront obligatoirement un maillot aux couleurs de leur Ligue, avec les numéros de dossard cités ci-dessous, la publicité est tolérée mais devra être discrète. En aucun cas la publicité ne devra gêner la lisibilité du numéro de course :

| Ligues                  | Numéros |    |    |
|-------------------------|---------|----|----|
| Auvergne Rhône Alpes    | 1       | 2  | 3  |
| Bourgogne Franche Comté | 4       | 5  | 6  |
| Bretagne                | 7       | 8  | 9  |
| Centre Val de Loire     | 10      | 11 | 12 |
| Corse                   | 14      | 15 | 16 |
| Grand Est               | 17      | 18 | 19 |
| Hauts de France         | 26      | 27 | 28 |
| Ile de France           | 29      | 30 | 31 |
| Normandie               | 32      | 33 | 34 |
| Nouvelle Aquitaine      | 35      | 36 | 37 |
| Occitanie               | 41      | 42 | 43 |
| Pays de la Loire        | 44      | 45 | 46 |
| Provence                | 47      | 48 | 49 |

Il convient de prévoir des maillots de grande taille, compte tenu qu'ils doivent être portés par-dessus le pare-pierrière et la protection dorsale.

Une ligue pourra se voir éliminée si ses pilotes ne portent pas de maillots aux couleurs de la Ligue et avec les numéros ci-dessus.

### Laissez-passer minimum à délivrer par ligue :

- Pilotes : 3
- Mécaniciens : 3
- Panneauteurs : 3
- Accompagnateurs (sans accès piste) : 2 par pilote soit 6
- Délégué : 1
- Accompagnateurs délégués (sans accès piste) : 1

Les bracelets devront être de couleur différente selon les accès autorisés.

**ARTICLE 3 - PARC D'ATTENTE**

Un parc d'attente avec accès direct au circuit sera aménagé, comportant un box par ligue participante. Ce box sera suffisamment grand pour contenir 2 machines. Seront admis dans ce box, le manager (ou le délégué de la ligue) et un maximum de deux mécaniciens qui pourront travailler sur n'importe quelle moto de l'équipe. L'organisateur devra installer à l'entrée du parc d'attente une pendule en état de marche. Toutes les machines devront s'y trouver 10 minutes avant le départ de chaque course.

**ARTICLE 4 - REGLEMENT TECHNIQUE DES MACHINES**

La L.M.R. du lieu d'organisation devra obligatoirement désigner en complément 1 commissaire technique 1<sup>er</sup> degré et le club 2 aides licenciés en complément du commissaire technique désigné par la F.F.M., le coût de ce second commissaire technique et des aides étant à la charge du club organisateur.

Chaque pilote pourra présenter deux machines au contrôle technique. Une marque sera faite de la façon suivante : Une touche de peinture sur la douille de direction avec le numéro de course du concurrent à l'intérieur, marquage du système d'échappement complet et de la culasse.

Le plombage des machines se fera lors du contrôle technique. Pour les autres cas, se référer au règlement technique motocross.

Les numéros des cadres de toutes les machines, passées par le contrôle technique, devront être relevés.

Un contrôle du plombage des machines sera fait à la mise en pré-parc.

NOTA : Les pilotes ne pourront pas utiliser une machine de cylindrée différente d'une manche à l'autre.

**ARTICLE 5 - PROCESSUS DE L'EPREUVE**

Les remplacements de pilotes seront autorisés au plus tard avant la fin du contrôle administratif.

L'entrée des pilotes pour les essais libres et chronométrés se fera par tirage au sort en présence des délégués.

Après les essais chronométrés, les équipes seront classées en fonction des résultats de leurs 3 pilotes. Ce classement déterminera l'entrée en grille pour les 2 manches.

L'entrée en grille sera la suivante :

Les coureurs se placeront sur la grille de départ, un par un, en fonction du classement établi après les essais chronométrés. Ils choisissent leur emplacement à la grille en commençant par un coureur de l'équipe la mieux placée, suivi d'un coureur de l'équipe étant la deuxième mieux placée, puis un coureur de la troisième meilleure équipe, et ainsi de suite jusqu'à ce que le premier coureur de chaque équipe qualifiée ait pris sa position. La même procédure sera alors répétée pour le deuxième et troisième coureur de chaque équipe.

**Veille de la manifestation :**

Le circuit sera visité le samedi matin et seules les personnes suivantes seront autorisées à y participer :

- le délégué
- les membres du jury
- un pilote de moins de 21 ans tiré au sort
- un pilote Open tiré au sort
- le directeur de course
- le responsable de l'entretien de la piste

Les vérifications administrative et technique se tiendront la veille de la manifestation de 16h00 à 19h00.

A 18h00 se tiendra une réunion du jury à laquelle seront invités les représentants des ligues présentes. Les questions diverses seront abordées. Un seul représentant par ligue pourra assister aux réunions du jury.

**Le jour de la manifestation, il sera organisé :**

- 1 Séance d'Essais libres : 20 mn
- 1 Séances d'Essais chronométrés : 20 mn
- 2 manches : 20 mn + 2 tours

**ARTICLE 6 - PARC FERME**

Immédiatement après la fin de la dernière manche, les machines des 3 premiers devront être placées en parc fermé pendant 30 minutes.

**ARTICLE 7 - CLASSEMENT**

Pour être classé, les pilotes devront avoir fait au moins 1 tour et avoir franchi au minimum une fois la boucle chronométrage.

Les points correspondant à la place seront accordés à l'issue de la course.

L'équipe gagnante sera celle qui aura obtenu le minimum de points en additionnant les 6 meilleurs résultats des pilotes.

En cas d'ex æquo on recherchera l'équipe dont les coureurs ont obtenu le plus grand nombre de premières places puis de deuxième places etc. et s'il y a toujours égalité, on recherchera le plus grand nombre de tours effectués.

Lors de la présentation des équipes, une médaille commémorative sera attribuée à chacun des pilotes et au manager de l'équipe.

Les 3 premières équipes seront récompensées. Leur présence sera obligatoire sur le podium.

#### **ARTICLE 8 - PRIX D'ARRIVEE**

Les prix d'arrivée seront les suivants :

|                              |       |                               |       |
|------------------------------|-------|-------------------------------|-------|
| 1 <sup>ère</sup> équipe..... | 450 € | 4 <sup>ème</sup> équipe ..... | 210 € |
| 2 <sup>ème</sup> équipe..... | 330 € | 5 <sup>ème</sup> équipe ..... | 150 € |
| 3 <sup>ème</sup> équipe..... | 270 € |                               |       |

Soit un total de 1.410 €

Les prix devront être payés uniquement en espèces. Les enveloppes devront être remises au délégué lors de la dernière réunion du Jury.

#### **ARTICLE 9 - JURY**

Une salle de jury indépendante sera prévue pouvant accueillir le jury et les délégués des ligues. Ces derniers devront être licenciés.

Le jury sera composé des membres votant suivants :

- le Président, délégué de la commission de motocross ;
- au moins 2 commissaires sportifs titulaires du spécifique 2<sup>ème</sup> degré. (Il est rappelé que ces commissaires sportifs ne doivent avoir aucune autre fonction sur l'épreuve).

Ce jury sera seul habilité à interpréter le présent règlement et à solutionner les éventuelles observations. Les représentants licenciés désignés par les ligues seront autorisés à participer à titre consultatif aux réunions du Jury.

#### **ARTICLE 10 - PRESCRIPTIONS**

Les prescriptions du règlement général des championnats de France, du règlement technique, des Règles Techniques et de Sécurité et du présent règlement seront applicables à la manifestation.

## **CHAMPIONNAT DE FRANCE MONTÉE IMPOSSIBLE RÈGLES PARTICULIÈRES 2026**

#### **ARTICLE 1 – DEFINITION**

La FFM met en compétition pour l'année 2026 le Championnat de France Montée Impossible.

Un titre de Champion de France sera attribué à l'issue de la saison dans les catégories suivantes :

- Catégorie Proto
- Catégorie féminine (minimum 5 pilotes)

Les épreuves des différents championnats de France FFM sont ouvertes aux pilotes de nationalité étrangère titulaires d'une licence annuelle délivrée par la FFM. Ils pourront figurer au classement cumulé du cycle d'épreuves auquel ils participent et concourir pour le titre de champion de France. Ces pilotes pourront également bénéficier des primes de résultat correspondantes.

#### Participation des pilotes féminins :

Les pilotes féminins sont autorisés à participer au Championnat de France avec des machines de 250cc minimum.

Délégué : **Roche Paul : 06.85.81.19.64**

#### **ARTICLE 2 – PRESCRIPTIONS GENERALES**

La Montée Impossible se déroulera en conformité avec les prescriptions, des règlements nationaux de la FFM, du règlement spécifique de l'épreuve et de ses annexes, auxquels, tous les concurrents s'engagent à se soumettre par le seul fait de leur inscription. Le règlement spécifique de l'épreuve sera disponible sur le site engage-sport deux mois avant les épreuves (sous réserve que les clubs adressent à la FFM leur dossier dans les délais).

#### **ARTICLE 3 – OBJET**

La Montée Impossible est une compétition qui consiste à graver à moto une pente dont la déclivité avoisine ou dépasse par endroit les 90%. Toutefois, la présence de paliers pouvant comporter une pente négative est admise.



**ARTICLE 4 – LE BUT**

Le pilote doit atteindre la ligne d'arrivée le plus rapidement possible sur sa moto.

**ARTICLE 5 – LA PISTE**

Dimensions :

Longueur : 100m minimum ; 300 m maximum entre les cellules départ et arrivée.

Largeur : 4m minimum.

La piste devra obligatoirement être délimitée de chaque côté (fanions, banderoles, plâtre, ...).

Elle pourra être balisée par des piquets souples « style jalons ou porte de ski ». Dans ce cas il devra y avoir 10m maximum entre chaque porte. La piste devra quand même être délimitée au plâtre de chaque côté.

Déclivité : l'ensemble de la Montée devrait être impossible mais chaque obstacle par lui-même doit être franchissable.

**ARTICLE 6 – CATEGORIE DE MACHINES**

Le championnat de France de Montée Impossible est réservé aux machines considérées comme prototype dans les règlements et par les officiels FFM.

Les motos d'origine ne sont pas admises dans le championnat.

**ARTICLE 7 – COUREURS ADMIS – NUMEROS**

- Les coureurs admis devront répondre aux modalités du Règlement Général Motocross.

- Les N° de course seront gérés par la FFM. Les numéros de course des pilotes classés l'année précédente seront conservés uniquement la saison suivante.

**ARTICLE 8 – ENGAGEMENT**

Tout pilote désireux de participer à une épreuve devra faire une demande d'engagement sur le site internet de la FFM (<https://ffm.engage-sports.com>). Voir Article 7 du Règlement Général Motocross.

Le nombre de pilotes est limité à 50 avec un maximum de 60 en fonction des épreuves du Championnat de France. Le nombre total d'engagés par épreuve avec les licences à la journée est limité à 70.

Les engagements des pilotes titulaires d'une licence à la journée seront gérés par les clubs organisateurs.

Le droit d'engagement est fixé : **100 €**

Les engagements seront validés un mois avant chaque épreuve.

En priorité seront sélectionnés les pilotes s'étant engagés sur la totalité des épreuves comme suit :

- Pour la 1ère épreuve, seront sélectionnés en priorité les pilotes ayant été classés au même championnat de France la saison dernière. En fonction du nombre de pilotes à sélectionner, la commission se réserve le droit de choisir 5 pilotes à sa convenance.
- Pour les épreuves suivantes, seront sélectionnés en priorité les pilotes ayant marqué au minimum un point dans le championnat en cours au jour de la validation des engagements.

Dans la limite des places disponibles le plateau sera complété comme suit :

- En fonction du nombre d'épreuves où les pilotes sont inscrits
- En fonction de la date d'inscription.

Attention, tout pilote engagé à l'année et déclarant forfait sur une épreuve (sauf raison médicale justifiée), ne sera plus prioritaire lors de la sélection pour les épreuves suivantes et pourra voir ses engagements annulés.

Les pilotes souhaitant déclarer forfait devront se référer à l'Article 7 du Règlement Général Motocross.

**ARTICLE 9 – OBLIGATIONS ADMINISTRATIVES**

Chaque concurrent devra présenter aux vérifications administratives, les documents suivants, en cours de validité :

- 1 pièce d'identité ;
- licence NCO pour le championnat ;

En absence de modalité précisée par le règlement particulier de l'épreuve, tout pilote n'ayant pas procédé à ces vérifications au minimum 1 heure avant l'heure prévue du 1er départ ne pourra pas participer à l'épreuve.

**ARTICLE 10 – EQUIPEMENT PILOTES**

- Genouillères, coudières et lunettes conseillées.

Tenue obligatoire :

- Casque intégral homologué type Motocross : Europe : ECE 22-06 ou ECE 22-05 'P' - USA : SNELL M 2015 ou 2020 - Japon : JIS T 8133 : 2015.
- Bottes Motocross, enduro ou trial, crantées (les mini-bottes sont interdites) ;
- Protection dorsale : norme EN 1621-2 (Label FFM inclus) ;

- Protection pectorale : norme EN 14021 ou EN 1621-3 (Label FFM inclus) ;
- Gants style motocross ;
- Pantalon motocross ;
- Maillot Motocross (tee-shirts, blousons, sweats ou autres sont interdits ainsi que les inscriptions manuscrites).

## ARTICLE 11 – REGLEMENT DE LA COURSE

### 1. Chronométrage :

- La cellule de départ située à un minimum de 5 mètres et à un maximum de 20 mètres après l'emplacement de départ de la moto sera déclenchée automatiquement par le passage du concurrent.
- La cellule d'arrivée sera située après la ligne matérialisant le sommet.

### 2. Départ :

- Individuellement
- 1ère épreuve : Ordre inverse du classement du Chpt de France de l'année précédente.
- Autres épreuves : Ordre inverse du classement provisoire du championnat et ordre inverse des numéros en commençant par les pilotes sans point.

En cas d'incident mécanique constaté et signalé à un officiel, un délai maximum pour réparation sera fixé en accord entre le pilote et le délégué après son ordre de départ théorique de la manche considérée. Le pilote qui ne prévient pas les officiels avant son tour prévu de passage ne pourra pas participer à la manche et sera disqualifié de cette manche.

10mn après que le dernier pilote a effectué sa montée, plus aucun pilote ne pourra participer et la manche sera considérée comme terminée.

Pour la dernière, si les 3 meilleurs pilotes ont effectué leur montée, plus aucun pilote ne sera autorisé à prendre de départ.

Dès qu'un pilote s'élance, le pilote suivant doit IMMEDIATEMENT prendre place sur la ligne de départ sous peine de disqualification. Le run sera considéré comme une manche effectuée si la moto franchit la ligne des cellules après le départ. 2 tentatives avant la ligne des cellules seront considérées comme une manche.

### 3. Arrivée :

- Le franchissement du sommet sera homologué lorsque le pilote en contact avec la machine aura déclenché la cellule d'arrivée. Pour tout sommet homologué le directeur de course situé sur la ligne d'arrivée devra agiter un drapeau à damiers.

### 4. Mesures :

- Elles seront effectuées à l'aide d'une lunette laser ou d'un décamètre, le point de repère étant l'axe de la roue avant au moment de l'immobilisation de la moto, accompagnée d'un arrêt moteur. Si la moto ou la roue avant (en montant), sort de la piste, la mesure se fera à l'endroit de la sortie.

- Le délégué décidera avec l'organisateur de la distance de la première partie de la piste ou les pilotes ne seront pas mesurés.

- Dégagement de la piste : le pilote redescendra sa moto au pré parc, par un couloir prévu à cet effet.

- Franchissement de la ligne blanche : Un briefing des commissaires de piste devra être fait par le Directeur de Course pour rappeler l'importance de lever les drapeaux quand la roue avant sort de la piste et non la roue arrière. Voir le nombre de drapeaux.

### 5. Déroulement :

Un briefing d'avant course, obligatoire pour les pilotes aura lieu à la fin des contrôles. Seront abordés lors du briefing :

Les horaires de départ

Le déroulement de la course

La personne à prévenir en cas de retard d'un pilote

Les points particuliers de l'épreuve

Etc...

- Les départs sont fixés à : 1<sup>ère</sup> manche : **8h00** ; 2<sup>ème</sup> manche : **10h00** ; 3<sup>ème</sup> manche : 14h00 ; 4<sup>ème</sup> manche : 16h00. Les pilotes devront effectuer leur première montée avec leur propre machine passée au contrôle technique.

- Les pilotes doivent participer à une des deux premières manches pour pouvoir participer aux deux suivantes.

- Règle générale : 4 manches minimum seront organisées et donneront droit aux primes. La meilleure montée sera prise en compte pour le classement de la journée et du championnat. La 4<sup>ème</sup> manche sera organisée si un minimum de 25 pilotes y participe.

- Exceptionnellement : 3 manches avec l'accord du délégué ou pour circonstances exceptionnelles.

- Toute manche supplémentaire ne sera pas prise en compte pour le classement et ne donnera pas droit aux primes. Un maximum de 6 montées sera autorisé.

- Pas de manche d'essai.

- En cas de nécessité, les manches des pilotes à la journée pourront être supprimées.

6. Lorsqu'un pilote s'arrêtera au cours d'une manche ou ne prendra pas le départ d'une manche en invoquant des raisons de santé ou un incident mécanique, le délégué pourra faire examiner le pilote par le médecin de service ou contrôler la machine par le Commissaire Technique.

- S'il s'avère qu'aucune cause valable n'empêche le pilote de participer ou si son arrêt prématuré n'est pas justifié, le coureur en question ne pourra prétendre à aucun prix sur l'épreuve.

- Un pilote équipé de son casque pourra accéder à la piste pendant l'épreuve pour étudier les trajectoires mais il lui est interdit d'accéder à la piste pour, en modifier le tracé, l'état, ou faire des réparations.

- Dès l'arrêt moteur la manche est arrêtée. Pas de redémarrage possible.

7. Si la mise en service du moteur est indispensable pour effectuer les déplacements nécessaires (contrôle technique, accès au parc d'attente, etc.) le pilote doit être en tenue (avec casque) et circuler sans accélération et avec prudence en cas d'abus le pilote sera exclu de la manifestation, coupe-circuit en fonction.

## ARTICLE 12 – CLASSEMENT

Le classement de l'épreuve sera établi à la place en prenant en compte pour chaque pilote (sans tenir compte de la cylindrée) la meilleure performance de la journée. La meilleure performance s'entend du pilote ayant parcouru la plus grande distance si aucun pilote n'a réussi à franchir la ligne d'arrivée. Si un ou plusieurs pilotes ont franchi la ligne d'arrivée, sera déclaré vainqueur le pilote ayant gravi la montée dans le temps le plus court. Pour départager les éventuels ex æquo, la 2ème meilleure performance de la journée sera prise en compte et si nécessaire la 3ème.

Le classement de chaque manche et le final de l'épreuve (avec les points marqués de chaque pilote) seront affichés dans les délais réglementaires.

Le classement final du championnat sera obtenu en additionnant les points marqués sur la totalité des épreuves comptant pour le championnat ou sur la meilleure performance de la journée si le championnat comporte une seule épreuve.

Un classement spécifique sera établi pour les pilotes féminins.

A chaque manche, les points seront attribués selon le barème suivant :

| Place             | Points | Place             | Points | Place                                  | Points |
|-------------------|--------|-------------------|--------|----------------------------------------|--------|
| 1 <sup>er</sup>   | 35     | 11 <sup>ème</sup> | 20     | 21 <sup>ème</sup>                      | 10     |
| 2 <sup>ème</sup>  | 32     | 12 <sup>ème</sup> | 19     | 22 <sup>ème</sup>                      | 9      |
| 3 <sup>ème</sup>  | 30     | 13 <sup>ème</sup> | 18     | 23 <sup>ème</sup>                      | 8      |
| 4 <sup>ème</sup>  | 28     | 14 <sup>ème</sup> | 17     | 24 <sup>ème</sup>                      | 7      |
| 5 <sup>ème</sup>  | 26     | 15 <sup>ème</sup> | 16     | 25 <sup>ème</sup>                      | 6      |
| 6 <sup>ème</sup>  | 25     | 16 <sup>ème</sup> | 15     | 26 <sup>ème</sup>                      | 5      |
| 7 <sup>ème</sup>  | 24     | 17 <sup>ème</sup> | 14     | 27 <sup>ème</sup>                      | 4      |
| 8 <sup>ème</sup>  | 23     | 18 <sup>ème</sup> | 13     | 28 <sup>ème</sup>                      | 3      |
| 9 <sup>ème</sup>  | 22     | 19 <sup>ème</sup> | 12     | 29 <sup>ème</sup>                      | 2      |
| 10 <sup>ème</sup> | 21     | 20 <sup>ème</sup> | 11     | 30 <sup>ème</sup> au 40 <sup>ème</sup> | 1      |

En cas d'ex æquo, on prendra pour chacun, le nombre de places de premier, deuxième, etc.... jusqu'à obtenir une différence entre les pilotes.

## ARTICLE 13 – CONTROLE TECHNIQUE

Un commissaire technique sera chargé du contrôle des machines et de l'application du règlement technique. Le contrôle technique sera effectué le samedi uniquement. Une exception sera faite pour les pilotes ayant avertis de leur retard auprès du délégué, du contrôleur technique ou de l'organisateur. Pour ces pilotes, le contrôle aura lieu le dimanche matin. Fermeture du contrôle technique une heure avant le premier départ de la course.

Une attention particulière sera portée, notamment sur le graphisme et l'emplacement des N°, la propreté, l'aspect de la moto et la tenue du pilote (tenue de Motocross). Aucune inscription manuscrite sur la moto ne sera admise. Le non-respect, signalé par le service technique pourra entraîner l'exclusion pour la manche ou l'épreuve par le jury.

En l'absence de modalité précisée par le règlement particulier de l'épreuve, toute machine non présentée au minimum 1 heure avant l'heure prévue du 1<sup>er</sup> départ ne pourra pas participer à l'épreuve.

Le pilote :

- devra présenter obligatoirement sa propre machine.
- devra au minimum effectuer sa 1<sup>ère</sup> manche avec la moto passée au contrôle technique.
- pourra présenter 2 machines et utiliser indifféremment l'une ou l'autre à chacune des montées.
- pourra, en cas d'incident, utiliser la machine d'un autre pilote ; cette dernière ne pouvant être utilisée au maximum que par deux pilotes. Dans ce cas la moto devra avoir des plaques interchangeables avec le numéro du pilote qui utilise la machine (**numéro barré avec de l'adhésif interdit**).

## ARTICLE 14 – PARC D'ATTENTE

Il devra être situé le plus près possible de la zone de départ.

Il devra être clos afin d'interdire son accès aux personnes étrangères à l'organisation.

Le club devra prévoir au moins 1 personne responsable du parc d'attente.

Seul 1 mécano (titulaire d'une Licence LAP) par pilote (désigné par le pilote) y sera admis. L'accès au parc d'attente est interdit aux non licenciés et aux moins de 14 ans.

Le même mécano peut assister plusieurs pilotes.

Le club devra prévoir des bracelets de couleurs différentes pour les pilotes et les mécaniciens. Seuls les mécaniciens titulaires d'une licence FFM (LAP minimum) se verront remettre un bracelet.

Cet espace étant un endroit de compétition il n'y sera pas autorisé de chaise, glacière ou autre, les pilotes devront être en tenue de compétition. Tout outillage à moteur thermique est interdit dans le parc d'attente.

Une zone pourra être aménagée dans un endroit privilégié hors du parc d'attente et réservée aux proches du pilote.

Il est strictement interdit de fumer dans le parc d'attente.

## ARTICLE 15 – RAVITAILLEMENT

### INTERDICTION ABSOLUE DE FUMER

Le stock d'essence devra être mis dans le lieu protégé spécialement prévu à cet effet par l'organisateur, près du parc d'attente à l'abri de tout risque d'incendie et proche d'un extincteur.

Seul un jerrican ou système de remplissage de 30 litres maximum sera autorisé.

Les opérations de ravitaillement doivent intervenir après toutes les interventions de maintenance et avant de rentrer en parc d'attente.

Lors des ravitaillements, le moteur doit être coupé et la machine béquillée, deux intervenants peuvent effectuer le ravitaillement. Ces consignes sont applicables durant toute l'épreuve, la présence d'un extincteur est obligatoire.

## ARTICLE 16 – PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

Chaque concurrent devra être en possession d'un tapis de sol absorbant.

Ce tapis devra impérativement être utilisé lors de toute opération de maintenance, de mécanique ou de ravitaillement.

Les concurrents et leur assistance devront veiller particulièrement à conserver l'espace qu'ils utilisent dans les parcs dans le même état qu'ils l'ont trouvé lors de leur arrivée, et évacuer leurs déchets divers dans les containers et poubelles prévus à cet effet par l'organisateur. Le pilote (ou son assistance) ne respectant pas ces consignes sera pénalisé d'une amende pécuniaire de 100 € à chaque infraction constatée.

## ARTICLE 17 - DOTATIONS

Pas de prime de départ.

Primes d'arrivée par manche :

|                        |      |                                              |     |
|------------------------|------|----------------------------------------------|-----|
| 1 <sup>er</sup> .....  | 150€ | 6 <sup>ème</sup> .....                       | 60€ |
| 2 <sup>ème</sup> ..... | 125€ | 7 <sup>ème</sup> .....                       | 50€ |
| 3 <sup>ème</sup> ..... | 100€ | 8 <sup>ème</sup> .....                       | 40€ |
| 4 <sup>ème</sup> ..... | 80€  | 9 <sup>ème</sup> .....                       | 30€ |
| 5 <sup>ème</sup> ..... | 70€  | 10 <sup>ème</sup> au 25 <sup>ème</sup> ..... | 20€ |

**Total plateau : 1.025 € x 4 = 4.100 €**

Tout pilote qui ne prendra pas sa prime le jour de l'épreuve devra y renoncer.

Aucune indemnité financière supplémentaire, sous quelque forme que ce soit, ne pourra être sollicitée par le coureur.

La présence des pilotes, en tenue Motocross (maillot, pantalon, bottes), est obligatoire à la remise des prix qui devra être organisée immédiatement après l'arrivée de la dernière manche.

## ARTICLE 18 - COUVERTURE D'IMAGE

Les concurrents reconnaissent que l'épreuve de la Montée Impossible organisée par le Moto Club est une opération promotionnelle dont ils peuvent être bénéficiaires par la renommée qu'ils peuvent y acquérir.

Sous le contrôle du club, les médias qui font un écho d'une épreuve par les moyens divers de la presse (radio, vidéo, cinéma, télévision, etc.) font connaître les concurrents et les sponsors. Ceux-ci sont alors incités à aider à nouveau des concurrents à l'occasion d'épreuves ultérieures.

Pour permettre une totale liberté de moyens à cet égard, les concurrents consentent ici expressément que l'organisateur et la FFM, disposent du droit d'utilisation de leur nom et de leur image pour ce qui concerne, de près ou de loin leur participation à l'épreuve de la Montée Impossible.

## ARTICLE 19 – RECLAMATIONS

Déposées conformément au règlement Général Motocross.

**REGLEMENT TECHNIQUE 2026**

Descriptif de la construction :

**1 - PARTIE CYCLE**

Le cadre sera libre, ne présentant pas de danger par sa forme ou sa section.

La moto devra mesurer 1.700mm au minimum, axe de la roue avant à l'axe de la roue arrière.

Un point d'ancrage de diamètre intérieur mini de 35 mm à l'arrière, à droite du bras oscillant, sera fixé sur la moto pour le remorquage.

**2 - BRAS OSCILLANT**

La partie avant sera obstruée par le garde boue ou une plaque rigide.

**3 - ROUES**

Le nombre de roues sera libre mais elles devront être en ligne.

Diamètre de la roue indifférent.

Pneus au choix.

Équipement seul autorisé :

- \* boulons, en quantité libre, qui seront fixés à l'intérieur du pneu
- \* godets liés entre eux par une tige, un câble ou une chaîne
- \* godets moulés dans le pneu

Les clubs auront la possibilité d'interdire les pneus à godets. Ils devront obligatoirement le préciser sur le Règlement Particulier de leur épreuve.

**4 - FREINS**

Le frein avant est obligatoire et doit être en parfait état de fonctionnement, le frein arrière est conseillé et ils pourront être couplés.

**5 - TRANSMISSION**

Pas de restriction dans le choix du mode. Tous les pignons et entraînement de chaîne devront être protégés. Protection de la (ou des) chaîne obligatoire : Guide chaîne type motocross ou tout autre système ayant la même efficacité.

**6 - LE GARDE BOUE SUR LA ROUE ARRIERE**

Du type enveloppant et d'un seul tenant, il sera réalisé en métal, en fibre de carbone ou plastique et ne sera pas coupant. Son extrémité devra arriver au minimum de l'aplomb de la partie la plus saillante de l'équipement roue/pneu/boulons ou godets. Une sangle ou une poignée non dangereuse avec une garde de 4 cm au minimum par rapport au garde boue est obligatoire pour que les commissaires puissent aider les pilotes dans la descente. Les deux côtés seront fermés (voir schéma 1).

**7 - GUIDON - LEVIERS ET REPOSE PIEDS**

Le guidon sera bouché aux extrémités et les poignées seront collées. Les leviers de freins et d'embrayage devront posséder la boule de sécurité. Les protections en bouts de guidon et devant les leviers ne devront pas être bloqués. La barre transversale devra être protégée.

Les repose pieds fixes sont interdits. Ils doivent être du type Motocross, repliables et équipés d'un ressort métallique les ramenant à la position horizontale.

**8 - PLAQUES NUMEROS**

Les plaques latérales et frontales seront du type cross, réservées au numéro de course et de dimensions de 200 x 300 mm.

- Fond plaque couleur : Blanc
- Couleur Numéro : Noir

Les numéros devront être du commerce et de dimension réglementaire.

Le ruban adhésif ou la découpe à la main sont interdits.

**9 - MOTEUR**

Cylindrée de 601cc minimum sauf pour les moteurs de fabrication artisanale, les moteurs multiples et électriques.

Il pourra bénéficier d'une préparation spéciale ou d'un kit haute performance.

Il devra être équipé d'un démarreur électrique ou d'un système de démarrage par assistance externe électrique, pneumatique ou kick. En cas de démarrage par l'assistance d'une batterie extérieure, la mise en service de celle-ci devra se faire obligatoirement à l'aide d'une prise type Dragster évitant toute étincelle. Si plusieurs moteurs, pas de cylindrée minimum mais les moteurs devront être de caractéristiques identiques. Les accessoires annexes, injection, carburation, suralimentation, compresseur, filtre à air, allumage et échappement sont libres.

Les modifications de l'amortisseur et de la fourche, en vue d'améliorer les performances, sont autorisées.

## 11 - CARBURANT

N'est autorisé que le carburant liquide du commerce exclusivement.

### Utilisation possible du système « nitro oxyde liquide ».

## 12 - SECURITE

La machine sera équipée d'un coupe-circuit attaché au poignet du pilote. Le cordon de ce coupe-circuit ne devra pas dépasser l'extrémité du guidon de plus de 10 cm et être non élastique (type ressort interdit). Dans le cas de plusieurs moteurs, le coupe-circuit devra couper tous les moteurs.

Le bon fonctionnement en sera vérifié lors du contrôle technique et avant chaque départ.

La moto devra être remise en état entre chaque manche au niveau sécurité.

La moto devra être équipée d'un point mort ou d'un support moto permettant, moteur en marche, de lâcher les commandes.

Le pneu avant droit doit être de type moto TT sans apport de pièces métalliques ou autre.

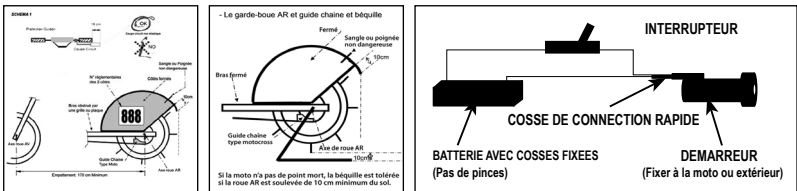
## 13 – TAPIS ENVIRONNEMENTAL

Les pilotes doivent obligatoirement utiliser un tapis environnemental (dimension : 160 cm x 100 cm minimum).

Se référer au code environnement FFM et au règlement général Motocross.

Toute infraction sera sanctionnée par le jury.

**UN CONTROLE TECHNIQUE SERA EFFECTUE PAR UN COMMISSAIRE AGREE ET TOUTE MACHINE ESTIMEE NON CONFORME A CE REGLEMENT SERA EXCLUE D'OFFICE DU CHAMPIONNAT.**



Pour les points non précisés au présent règlement, se reporter au règlement Général Motocross et au règlement Technique Motocross.

## CHAMPIONNAT DE FRANCE SUPERMOTARD

### REGLES PARTICULIERES 2026

La FFM met en compétition pour l'année 2026 le Championnat de France Supermotard.

Un titre de Champion de France sera attribué à l'issue de la saison dans les catégories suivantes :

- Elite S1
- S2
- **S2 Junior**
- S3
- S4
- **Vétérán Argent**
- **Vétérán Or**
- Féminine

Un titre de Vainqueur de Trophée sera attribué à l'issue de la saison dans la catégorie Challenger.

Une catégorie « Découverte Supermotard » sera organisée pour les 50cc et les 65cc. Les pilotes seront classés uniquement à l'épreuve. Aucun titre ne sera attribué en fin d'année.

La Commission de Motocross se réserve le droit d'adapter le règlement en fonction de l'évolution du Championnat et de modifier le calendrier.

Tout changement ou modification décidé par le Jury de l'épreuve devra être affiché avant les séances d'essais libres.

**Délégué : Stadler Patrick : 06.62.37.28.47**

### Informations Pilotes :

Pendant les épreuves, la Direction de Course enverra toutes les informations utiles aux pilotes et aux accom-

pagnants sur un canal dédié au championnat, dans l'application **Sportity**. Cette application gratuite peut être téléchargée sur Google Play (Android), ou dans l'App Store (Apple).

## **ARTICLE 1 - PILOTES ADMIS & MOTOS ADMISES**

Sont admis les pilotes titulaires d'une licence délivrée par la FFM pour la saison 2026.

Les épreuves de Championnat, Coupe ou Trophée de France sont ouvertes aux pilotes de nationalité étrangère. Toutefois, seuls les pilotes étrangers titulaires d'une licence annuelle délivrée par la FFM pourront figurer au classement cumulé du cycle d'épreuves auquel ils participent et concourir pour le titre de Champion de France. Ces pilotes pourront également bénéficier des primes de résultat correspondantes.

### **• Catégorie Elite S1**

Les épreuves sont ouvertes à tout type de motocycles solo de 300cc à 750cc, monocylindre ou bicylindre et répondant aux normes de sécurité imposées par le règlement technique de la FFM. Licences admises : Inter, NCO. Les pilotes s'engageant dans la catégorie Elite S1 n'auront plus la possibilité de s'engager dans une autre catégorie en cours d'année.

Seuls les pilotes figurant sur la liste de notoriété Supermotard établie par le Groupe de travail Supermotard sont autorisés à s'engager dans cette catégorie. Les pilotes figurant sur cette liste de notoriété ne sont pas autorisés à s'engager en catégorie Challenger sauf décision du Groupe de Travail Supermotard pour des raisons de sécurité.

Le Groupe de travail se réserve toutefois la faculté d'accorder des wild-card à des pilotes français et étranger qui ne figureraient pas sur cette liste de notoriété et qui en formuleraient la demande.

### **• Catégorie S2 et S2 Junior :**

Les épreuves sont ouvertes à tous types de motocycles solo 250 4T et 250cc 2T à partir de **18 ans dans l'année**. Licences admises : Inter, NCO.

**S2 Junior : Pour être classé dans la catégorie S2 Junior, les pilotes devront être âgés de 15 à 17 ans (les pilotes ne devront pas avoir 18 ans dans l'année (nés au plus tard en 2009) ;**

A l'issue de la saison, les meilleurs pilotes du S2 auront la possibilité, s'ils le souhaitent, d'intégrer la liste de notoriété Supermotard.

### **• Catégories S3 et S4 :**

Les pilotes seront regroupés dans une seule série. Un classement spécifique sera effectué pour chaque catégorie.

Catégorie S3 : Les épreuves sont ouvertes à tous types de motocycles solo 125 2T à partir de 13 ans. Licences admises : NJ, NCO et Inter.

### Catégorie S4 :

Les épreuves sont ouvertes à tous types de motocycles solo 85cc 2T et 150cc 4T (grandes roues), les piwi ne sont pas autorisés.

Les pilotes devront être titulaires soit du guidon d'or, soit du CASM (à partir de 12 ans).

Les pilotes devront avoir entre 10 et 15 ans. La limite d'âge minimum débute à la date anniversaire du coureur. Pour la limite d'âge maximum les pilotes ne devront pas avoir 16 ans au cours de l'année (né au plus tard en 2011). Licences admises : NJ et NCO.

### **• Catégorie Vétérans/Féminine :**

**Vétérans : Les pilotes devront avoir 40 ans au jour de l'épreuve. Les épreuves sont ouvertes à tout type de motocycles solos de 250cc à 750cc, monocylindre ou bicylindre et répondant aux normes de sécurité imposées par le règlement technique de la FFM. Licences admises : NCO et LUE.**

**Féminine : les épreuves sont ouvertes à tous types de motocycles solo 125 2T à partir de 13 ans et de 250cc à 750cc, monocylindre ou bicylindre à partir de 15 ans. Licences admises : NJ, NCO, LUE et Inter.**

### **• Catégorie Challenger :**

Les épreuves sont ouvertes à tout type de motocycles solos de 250cc à 750cc, monocylindre ou bicylindre et répondant aux normes de sécurité imposées par le règlement technique de la FFM. Licences admises : NCO et LUE.

Un maximum de 3 séries sera accepté.

Les 15 premiers pilotes de la catégorie S1 de l'année précédente ne seront pas autorisés à participer à la catégorie Challenger.

A l'issue de la saison, les 5 premiers pilotes du classement Challenger intégreront la liste de notoriété Supermotard. Ils ne seront donc plus autorisés à s'engager en Challenger les deux saisons suivantes et obligation leur sera faite d'accéder au championnat Elite S1.

**• Catégorie Découverte Supermotard :**

50cc : Minimum 6 ans au jour de l'épreuve ; Maximum 8 ans (ne pas avoir 9 ans le jour de l'épreuve).

Licences admises : NJ1 6-7 ans et guidon de bronze, NJ2 8-9 ans et guidon d'argent ou or, licence à la journée (LJA) et guidon de bronze minimum.

Machine : Cylindrée maximum : 50cc, thermique ou électrique équipée de pneus piste.

65cc : Minimum 8 ans le jour de l'épreuve ; Maximum 11 ans au 31 décembre 2026.

Licences admises : NJ2 8-9 ans, NJ3 10-11 ans et guidon d'argent ou d'or, licence à la journée (LJA) et guidon de bronze minimum.

Machine : Cylindrée maximum : **65cc**, thermique (type Pit bike ou motocross équipée Supermotard).

Pour la catégorie Découverte Supermotard, les piwi ne sont pas autorisés.

Tout pilote ayant marqué au minimum 1 point en Challenger, Vétéran ou S2 ne sera pas autorisé à changer de catégorie au cours de l'année.

Dans toutes les catégories, le nombre de concurrents admis correspondra à la capacité maximum en course de chaque circuit (minimum 32 et maximum 36).

Tout pilote mineur devra obligatoirement être accompagné d'une personne « représentant légal » ou mandataire, titulaire d'une licence FFM en cours de validité, au minimum de catégorie LAP (assistant pilote).

Tout responsable de Team devra être titulaire d'une licence FFM en cours de validité, au minimum de catégorie LAP (assistant pilote).

**ARTICLE 2 - DEMANDES D'ENGAGEMENT**

Les pilotes ne peuvent s'engager que dans une seule catégorie, la double monte est interdite, ils devront faire leur demande d'engagement sur le site internet de la FFM. Voir Article 7 du Règlement Général Motocross.

**• Pour les catégories Elite S1, S2, Vétéran/Féminine, Challenger :**

Les droits d'engagement (frais de transpondeurs inclus) :

Engagement à l'année : **130 €**

Pour les engagements à l'année la date limite est fixée au 9 février 2026 inclus.

Engagement à l'épreuve : **150 €**

**• Pour la catégorie S3/S4 :**

Les droits d'engagement (frais de transpondeurs inclus) :

Engagement à l'année : **100 €**

Pour les engagements à l'année la date limite est fixée au 9 février 2026 inclus.

Engagement à l'épreuve : **120 €**

**• Catégorie Découverte Supermotard :**

Les droits d'engagement (frais de transpondeurs inclus) :

Engagement : **65 €**

En priorité seront sélectionnés les pilotes s'étant engagés sur la totalité des épreuves dans l'ordre des inscriptions. Dans la limite des places disponibles les pilotes seront sélectionnés ensuite en fonction du nombre d'épreuves où ils sont inscrits et de la date d'inscription.

Les engagements seront encaissés 30 jours avant l'épreuve. 6 jours avant la manifestation, les engagements seront majorés d'un droit supplémentaire de 20 €. Plus aucune demande d'engagement ne sera acceptée à partir du 3ème jour précédent la manifestation.

Les pilotes souhaitant déclarer forfait devront se référer à l'Article 7 du Règlement Général Motocross.

Tout pilote ayant pris part à une séance d'essais ne pourra prétendre au remboursement du droit d'engagement.

Les organisateurs recevront 30 jours avant l'épreuve une partie (environ 50%) du montant des engagements des pilotes. Le solde sera perçu dès réception du rapport du délégué de l'épreuve ou au moins dans le mois suivant la manifestation.



Par le fait de s'engager au moins à une épreuve de championnat Supermotard, le pilote accepte en intégralité les prescriptions du code sportif de la FFM, du règlement général motocross, du règlement technique motocross, de ce règlement et du règlement particulier de chaque épreuve.

### **ARTICLE 3 - VERIFICATIONS ADMINISTRATIVES**

Tous les pilotes participant au championnat de France, quelle que soit la catégorie, devront se présenter au contrôle administratif qui sera ouvert le vendredi de 14h00 à 20h00 et le samedi de 7h00 à 9h00.

Aux vérifications administratives, le secrétariat assurera le contrôle des licences FFM 2026.

A l'issue du contrôle les pilotes se verront remettre 5 laissez-passer :

- Avec accès stand panneauteurs et mécaniciens : 1 pilote, 2 mécaniciens avec licence LAP ou licence pilote. Une pièce d'identité sera demandée lors de la délivrance des passes mécaniciens et panneauteurs.
- Sans accès piste : 2 accompagnateurs.

Il devra être mentionné sur les laissez-passer les catégories pour lesquelles le pilote est régulièrement inscrit et la spécialité.

#### **Parc-coureurs :**

Le parc-coureurs sera divisé en 2 parties :

Parc-coureurs A : Il sera réservé en priorité aux structures des teams et ensuite aux pilotes de la catégorie S1. Un plan sera établi et les pilotes devront le respecter sous peine de sanctions.

Parc-coureurs B : Il sera réservé aux pilotes des autres catégories et aux pilotes des teams avec des camping-cars, voitures etc.

Plus aucun bruit ne sera toléré à partir de 23h00 sous peine de sanctions.

#### **Laissez-passer permanents :**

Les teams officiels auront la possibilité d'obtenir 5 laissez-passer permanents (2 avec accès aux zones mécanique et panneautage et 3 avec accès à l'enceinte générale). Pour cela ils devront adresser au Service Motocross de la FFM le formulaire de demande de laissez-passer au maximum quinze jours avant la 1<sup>ère</sup> épreuve. Plus aucun laissez-passer ne sera délivré après cette date.

Les journalistes et photographes devront porter une chasuble spécifique au championnat de France Supermotard.

Le chronométrage de l'ensemble du championnat se fera par transpondeurs. Les pilotes devront respecter l'Article 6.5 du Règlement Général Motocross.

### **ARTICLE 4 - VERIFICATIONS TECHNIQUES**

Les opérations de vérifications se dérouleront à partir du vendredi de **14h00** jusqu'à **19h00** et le samedi de 7h30 à 9h30.

Seront vérifiés :

#### **Equipement :**

- Contrôle du casque homologué (voir article 2.4 du règlement Technique Mx.
- Contrôle de la tenue du pilote combinaison d'une seule pièce (cuir ou kevlar homologué FIM), conforme au règlement des courses sur route) bottes type Motocross (Les demi-bottes sont interdites) et gants en cuir et protection dorsale obligatoire (norme EN 1621-2 ou Label FFM).
- Les maillots de type cross sur les combinaisons sont interdits, seules sont autorisées, les chasubles sans manche, col en V (de façon à voir la fermeture éclair de la combinaison fermée) qui prêtent au corps pour vos supports publicitaires et devront être présentées lors des vérifications techniques.
- Charlotte obligatoire pour les cheveux longs.

#### **Motocycle :**

Lors du contrôle technique, chaque coureur doit présenter une moto sous son nom et numéro. Quant au second motocycle il y a deux possibilités :

- Un coureur peut présenter, au contrôle technique, une seconde moto sous son nom et numéro.
- Une équipe ou un groupe de coureurs peut présenter, au contrôle technique, une seconde moto dans l'éventualité qu'elle soit utilisée par plusieurs coureurs, à condition que la moto soit marquée sous les noms et numéros des coureurs. Dans ce cas, l'équipe qui présente la moto doit indiquer au contrôleur technique, les noms et numéros des coureurs ayant le droit d'utiliser cette machine.

Pour être utilisée :

- Lors des essais libres la seconde machine doit être présente dans la zone mécanique avec les numéros de course correspondant.
- Lors des essais chronométrés une seconde machine doit être présente dans la zone mécanique avec les numéros de course correspondant avant le départ des essais chronométrés.
- Contrôle apparent de la marque et de la catégorie d'engagement.
- Caractéristiques de la moto.

### Plaques et Numéros :

- Numéro de course, 3 plaques :

Les 3 plaques numéros seront de dimensions 210 mm x 210 mm obligatoire et les numéros de 120 mm minimum de hauteur, les chiffres doivent être lisibles.

- Publicité :

Un espace de 5cm sur la partie haute de la plaque frontale et sur toute sa largeur devra être laissé libre pour apposer la publicité du partenaire. Seule la publicité du promoteur sera autorisée sur la plaque frontale. Un bandeau de 5 cm à la base des plaques latérales sera réservé aux partenaires du pilote.

A l'issue de chaque épreuve, les pilotes en tête du classement d'un championnat devront s'assurer de porter une plaque frontale rouge et numéros blancs lors de l'épreuve suivante.

#### • Catégorie Elite S1 :

- Fond blanc numéros noirs

#### • Catégorie S2/S2 Junior:

- Fond vert numéros blancs

#### • Catégorie S3 :

- Fond jaune numéros noirs

#### • Catégorie Vétéran/Féminine :

- Fond noir numéros blancs
- Fond rose numéros blancs : pour les Féminines

#### • Catégorie S4 :

- Fond blanc numéros noirs

#### • Catégorie Challenger

- Fond vert numéros blancs : 250cc 4T
- Fond blanc numéros noirs : 450cc 4T

#### • Catégorie Découverte Supermotard :

- Fond bleu numéros blancs

### Caractéristiques des machines :

#### • Toutes les catégories :

- Présence du dispositif de sécurité sur les fixations des plaquettes de freins (goupille ou contre-écrou).
- Freinage apparent des boulons de fixations des étriers de freins.
- Freinage apparent des bouchons de remplissages d'huiles et d'eau ainsi que des trappes de vidange.
- Présence d'une protection sur la barre transversale du guidon. Présence d'une protection sur les brides de fixation pour un guidon ne possédant pas de barre transversale. Les extrémités du guidon devront être bouchées ainsi que les poignées.
- Présence d'un ou plusieurs récupérateurs d'huile étanches même lorsque la moto est couchée, d'une capacité minimum de 0,5 litre correctement fixés ou pour les 4 temps un recyclage fermé ;
- Un ou plusieurs récupérateurs vides à chaque départ, étanches même lorsque la moto est couchée, doivent être prévus pour l'eau du radiateur et la mise à l'air libre du réservoir d'essence (clapet antiretour du bouchon de réservoir insuffisant).
- Cache chaîne du pignon de sortie de boîte obligatoire.
- Les repose-pieds et leurs supports de fixation doivent être **OBLIGATOIREMENT** protégés (*par une matière résistante aux frottements et non abrasive*) ainsi que toutes les parties saillantes de la machine, (pour éviter tout contact direct avec la piste).
- Les seuls liquides de refroidissement autorisés seront de l'eau ou de l'eau mélangée à de l'alcool éthylique. Si non conforme le pilote sera déclassé de la manche.
- Roues libres. Les roues avec des jantes à bâtons doivent obligatoirement être équipées de flasques de protections.
- Freins performants fortement conseillés.
- Les pneumatiques utilisés ne doivent pas présenter plus 8mm de creux au centre du pneu avant ou arrière (pneus type cross et enduro interdits). Le retailage des pneus est autorisé.
- Des couvertures chauffantes pourront être installées en pré-grille ainsi que sur la grille de départ.
- les machines seront plombées par le Commissaire Technique au niveau du cadre.
- Contrôle du niveau sonore : selon la Méthode « 2m max ». Le niveau sonore ne devra pas excéder :

| Classe                        | Contrôle préliminaire | Limite de conformité en fin de course |
|-------------------------------|-----------------------|---------------------------------------|
| Classe 1 (65cc / 85cc)        | 111 dB/A (109+2)      | 112 dB/A (111+1)                      |
| Classe 2 à 4, Sidecar et Quad | 112 dB/A (110+2)      | 113 dB/A (112+1)                      |

**A noter : Pour les machines de classe 2 à 4, le niveau sonore à respecter sera de 109 + 2dB/A en 2027.**

- Toutes les machines doivent être alimentées par du carburant sans plomb, conforme aux spécifications de la FIM.
  - Présence d'un coupe-circuit.
  - Sur décision du jury de l'épreuve, des contrôles de cylindrées et de carburant pourront être effectués.
  - La communication radio ou l'utilisation de télémétrie : du pilote avec son manager, son mécanicien ou toute autre personne est strictement interdite sur toutes les épreuves.
  - Les appareils de chronométrage automatique (appareils de chronométrage sur la machine) ne sont pas considérés comme de la télémétrie.
  - Les appareils de chronométrage automatique ne doivent pas perturber les méthodes et équipements du chronométrage officiel.
  - Le transpondeur : celui-ci devra être installé à l'avant de la machine derrière la plaque numéros, sur le tube de fourche.
  - Les machines électriques devront répondre aux spécificités précisées dans le règlement Technique Motocross.
- Si lors d'un contrôle de cylindrée décidé par le jury, il s'avère que la moto est conforme, la FFM participera aux frais occasionnés par ce contrôle (40 € pour les 2 T et 60 € pour les 4 T).

Une machine refusée au 1er contrôle pourra être présentée plusieurs fois, jusqu'à la fermeture du contrôle technique. Le concurrent a l'obligation de mettre sa machine en conformité. S'il ne satisfait pas au contrôle, il sera exclu par le directeur de course et son engagement ne lui sera pas remboursé.

### **Machines dangereuses**

Si durant les essais ou la course, un Commissaire Technique constate une défectuosité à une machine et que cette défectuosité pourrait constituer un danger pour les autres conducteurs, il en notifiera le Directeur de Course ou son adjoint. C'est leur responsabilité d'exclure la machine des essais ou de la course.

Une moto jugée trop bruyante ou dangereuse en course ou pendant les essais sera arrêtée par le directeur de course (ex : une moto qui perd son silencieux).

Le commissaire technique en chef a le droit de regarder et de contrôler toutes pièces du motocycle à n'importe quel moment de la manifestation :

- 1/ Pendant l'épreuve, les motocycles pourront être examinés pour s'assurer qu'aucun élément ou pièce marqué n'ont été changé et ceci à n'importe quel moment de la manifestation. Dans ce cas, le pilote ne pourra pas prendre le départ et sera refusé en pré-grille.
- 2/ A l'issue de l'épreuve, les contrôleurs techniques vérifieront si aucune irrégularité n'a été commise.
- 3/ Sanctions :
  - a) absence de pièces marquées : Disqualification de la course
  - b) intervention mécanique pendant le ou les tours de chauffe => départ fond de grille
  - c) usage de communication radio ou de la télémétrie => disqualification de course
  - d) port de la caméra interdit sur le casque ainsi que sur le pilote => interdiction de départ

### **ARTICLE 5 - CIRCUIT**

a) Longueur

Une piste doit avoir une longueur de 1.200 mètres minimum.

b) Largeur

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

c) Espace vertical

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

d) Difficultés

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

1 ou 2 tables minimum de la largeur de la piste, plusieurs trajectoires seront acceptées avec doubles traces sur la partie terre. Les sauts multiples (doubles bosses, triples bosses, vagues ou whoops) sont interdits.

e) Nombre maximum de participants

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

### **ARTICLE 6 - PROCEDURE DE DEPART**

La grille de départ sera de type décalé ; 1er virage à gauche, pôle à droite ; 1er virage à droite, pôle à gauche. Deux motos pourront être utilisées par le pilote.

Dans le cas où une machine régulièrement mise en pré grille ne pourrait démarrer, son pilote pourra prendre sa seconde machine qui aura préalablement été amenée dans un parc situé à proximité de la pré-grille. Cette manœuvre est possible avant la fin des tours de chauffe, le pilote concerné devra alors se positionner en dernière place sur la ligne de départ.

Heure de fermeture de la pré-grille - Coureurs sur la ligne de départ.

Tout pilote qui se présente après l'heure de mise en grille partira en dernière ligne.

Plus aucun pilote ne pourra être admis au départ après le lancement du ou des tour(s) de chauffe. Un officiel situé en sortie, doit interdire l'accès de la piste en présentant un signal lumineux rouge.

Après le lancement du tour de chauffe tous les concurrents qui quitteront la piste pour rentrer au parc-coureurs ne seront plus autorisés à reprendre la piste.

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

Pour les finales, dans les 10 minutes précédant l'heure de départ, sur instruction de la direction de course, les pilotes devront se tenir prêts à quitter la pré-grille et à amener leur moto sur la grille de départ pour la présentation. Durant cette période la mécanique est autorisée jusqu'au départ du ou des tours de chauffe. Ce ou ces tours de chauffe sont obligatoires pour prendre le départ depuis la grille.

A l'issue du (ou des) tour(s) de chauffe, un officiel situé devant la première ligne de départ présente un drapeau rouge tenu levé jusqu'au placement de tous les pilotes au centre de leur place sur les lignes de départ. Le feu doit être allumé au rouge, si nécessaire un mécanicien par pilote pourra attendre sur la grille pour bloquer la fourche puis devra rapidement évacuer la piste.

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

Les pilotes qui regagnent la zone mécanique doivent attendre que l'officiel situé en sortie de celle-ci signale, à l'aide d'un drapeau ou un signal lumineux vert, l'autorisation de l'accès à la piste.

Chaque ligne de départ doit être identifiée par un numéro inscrit sur des panneaux tenus levés par des juges de lignes.

Ces officiels doivent être positionnés du même côté et aux extrémités de chaque ligne et lorsqu'une ligne est complète, le juge de cette ligne doit baisser son panneau.

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

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

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

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

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

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

- Les machines doivent être arrêtées, moteur en marche et les conducteurs doivent avoir leurs mains sur les poignées du guidon.
- L'officiel situé sur le bord de la piste devant la première ligne retire le drapeau rouge. Dès qu'il est en position de sécurité, le starter éteindra le feu rouge (l'extinction du feu rouge donne le départ). En cas de problème pour l'allumage des feux, un drapeau rouge sera agité. Le directeur de course indiquera aux concurrents le nouveau mode de départ (feu ou drapeau national) et décidera s'il y a lieu de redonner un tour de chauffe.
- Sur instruction du directeur de course, les officiels situés en sortie de la zone mécanique signaleront à l'aide d'un drapeau ou un signal lumineux vert, l'autorisation de l'accès à la piste.

Tout départ anticipé sera pénalisé de 30 secondes, Le pilote concerné sera informé de cette pénalité par un panneau " 30 secondes associé à son numéro de course", pendant toute la course.

**Contrôle du départ**

Les départs seront contrôlés par vidéo.

**ARTICLE 7 - ARRÊT D'UNE COURSE**

Dans le cas d'un arrêt de course pendant les premiers 50% du temps réglementaire, elle sera entièrement recommencée. Les coureurs se rendront directement en pré grille ou au parc mécanique sur ordre du directeur de course et un nouveau départ sera donné dès que la piste est libre. S'il est impossible de redonner le départ de course, il n'y aura pas de point attribué pour le championnat.

Dans le cas d'un arrêt de course après que plus de 50% du temps réglementaire soit écoulé, celle-ci sera considérée comme terminée. L'ordre d'arrivée des pilotes sera déterminé par le classement des coureurs lors du tour précédent le drapeau rouge.

**ARTICLE 8 - DEROULEMENT DES EPREUVES**

Le briefing est obligatoire pour tous les pilotes.

| Essais Libres          |                    |
|------------------------|--------------------|
| Elite S1               | 1 séance de 15 mn  |
| S2                     | 1 séance de 15 mn  |
| S3/S4                  | 2 séances de 15 mn |
| Vétérain/Féminine      | 2 séances de 15 mn |
| Découverte Supermotard | 2 séances de 10 mn |
| Challenger             | 1 séance de 15 mn  |

| Essais Qualificatifs |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
|----------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Challenger           | <p><u>Pistes pouvant accueillir 32 pilotes par série :</u><br/>           A l'issue des 3 séances d'essais chronométrés de 15 mn, les pilotes ayant réalisé les 10 meilleurs temps chronométrés dans chacun des 3 groupes seront automatiquement qualifiés pour les manches du Trophée de France Challenger. Les 2 dernières places encore vacantes pour le Trophée de France Challenger seront attribuées aux pilotes ayant réalisé les 2 meilleurs temps des non qualifiés (parmi les 3 groupes).<br/>           Les 10 suivants des 3 groupes seront qualifiés en Promo Challenger A. Les 2 dernières places vacantes en Promo Challenger A seront attribuées aux pilotes ayant réalisé les 2 meilleurs temps des non qualifiés (parmi les 3 groupes).<br/>           Tous les autres pilotes seront automatiquement qualifiés en Promo Challenger B.<br/>           La mise en place pour les manches sera faite en fonction des résultats des essais qualificatifs.</p> |
|                      | <p><u>Pistes pouvant accueillir 36 pilotes par série :</u><br/>           A l'issue des 3 séances d'essais chronométrés de 15 mn, les pilotes ayant réalisé les 12 meilleurs temps chronométrés dans chacun des 3 groupes seront automatiquement qualifiés pour les manches du Trophée de France Challenger.<br/>           Les 10 suivants des 3 groupes seront qualifiés en Promo Challenger A. Les 6 dernières places vacantes en Promo Challenger A seront attribuées aux pilotes ayant réalisé les 6 meilleurs temps des non qualifiés (parmi les 3 groupes).<br/>           Tous les autres pilotes seront automatiquement qualifiés en Promo Challenger B.<br/>           La mise en place pour les manches sera faite en fonction des résultats des essais qualificatifs.</p>                                                                                                                                                                                        |

| Essais Chronométrés    |                                                                                                             |
|------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Elite S1               | 1 séance de 15 mn pour mise en place sur la ligne de départ de la manche qualificative                      |
| S2                     | 1 séance de 15 mn pour mise en place sur la ligne de départ de la manche qualificative                      |
| S3/S4                  | 1 séance de 15 mn pour place de départ + points                                                             |
| Vétérain/Féminine      | 1 séance de 15 mn pour place de départ + points                                                             |
| Découverte Supermotard | 1 séance de 10 mn pour place de départ + points                                                             |
| Challenger             | Trophée de France Challenger : 1 séance de 15 mn pour déterminer la place sur la grille de départ + points. |

| Manche Qualificative |                                                   |
|----------------------|---------------------------------------------------|
| Elite S1             | 1 manche qualificative de 12 mn + 1 tour + points |
| S2                   | 1 manche qualificative de 12 mn + 1 tour + points |

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Les 10 premiers pilotes marqueront les points suivants : 1<sup>er</sup> : 10 points ; 2<sup>ème</sup> : 9 points ; 3<sup>ème</sup> : 8 points ; 4<sup>ème</sup> : 7 points ; 5<sup>ème</sup> : 6 points ; 6<sup>ème</sup> : 5 points ; 7<sup>ème</sup> : 4 points ; 8<sup>ème</sup> : 3 points ; 9<sup>ème</sup> : 2 points ; 10<sup>ème</sup> : 1 point.</b><br><b>Les points de la manche qualificative ne seront pas pris en compte pour le classement de la journée.</b><br><b>La manche qualificative servira pour la mise en place sur la ligne de départ de la 1<sup>ère</sup> manche.</b> |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

|                            |                                                                                                                                                                                                                |
|----------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Pour toutes les catégories | Lors des séances d'essais libres ou essais chronométrés et courses de qualification, tous les concurrents qui quitteront la piste pour rentrer au parc-coureurs ne seront plus autorisés à reprendre la piste. |
|----------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

| Warm Up                    |                  |
|----------------------------|------------------|
| Pour toutes les catégories | 1 séance de 8 mn |

| Manches                 |                                                                                                     |
|-------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Elite S1                | 1 tour de chauffe - 1ère manche 15 mn + 1 tour<br>1 tour de chauffe – 2ème manche de 20 mn + 1 tour |
| S2                      | 1 tour de chauffe - 1ère manche 15 mn + 1 tour<br>1 tour de chauffe – 2ème manche de 20 mn + 1 tour |
| S3/S4                   | 1 tour de chauffe et 2 manches de 15 mn + 1 tour                                                    |
| Vétérans/Féminine       | 1 tour de chauffe - 2 manches de 15 mn + 1 tour                                                     |
| Découverte Supermotard  | 1 tour de chauffe et 2 manches de 8 mn + 1 tour                                                     |
| Trophée Challenger      | 1 tour de chauffe - 2 manches de 15 mn + 1 tour                                                     |
| Promo Challenger A et B | 1 tour de chauffe et 2 manches de 15 mn + 1 tour                                                    |

Pour les catégories S1 et S2, lors de la 2<sup>ème</sup> manche, l'ordre de départ des 12 premiers pilotes sera inversé. Les autres lignes ne changeront pas. **L'entrée en grille de la deuxième manche se fera en fonction des résultats de la 1ère manche.**

**Lors des manches, les mécaniciens et les accompagnateurs devront quitter la ligne de départ juste avant le tour de chauffe.**

Pour les catégories (sauf S1 et S2) :

À l'issue de chaque séance d'essais chronométrés, des points seront attribués au classement selon le barème prévu ci-dessous

Séance de dédicaces :

Les 3 premiers pilotes des classements Elite S1, S2, devront se tenir à disposition de l'organisateur pour une séance de dédicaces qui se déroulera à partir de 12h00 le dimanche de la manifestation.

Les organisateurs mettront à disposition des affiches et des programmes pour l'ensemble des pilotes retenus. Ces derniers pourront venir avec leurs propres supports promotionnels (posters...).

Avant le départ de chaque finale, une présentation obligatoire pour les pilotes sera organisée sur la grille de départ.

## ARTICLE 9 - CLASSEMENT

A chaque manche, les points seront attribués selon le barème suivant :

| Place             | Points | Place             | Points | Place             | Points |
|-------------------|--------|-------------------|--------|-------------------|--------|
| 1 <sup>er</sup>   | 35     | 13 <sup>ème</sup> | 18     | 25 <sup>ème</sup> | 6      |
| 2 <sup>ème</sup>  | 32     | 14 <sup>ème</sup> | 17     | 26 <sup>ème</sup> | 5      |
| 3 <sup>ème</sup>  | 30     | 15 <sup>ème</sup> | 16     | 27 <sup>ème</sup> | 4      |
| 4 <sup>ème</sup>  | 28     | 16 <sup>ème</sup> | 15     | 28 <sup>ème</sup> | 3      |
| 5 <sup>ème</sup>  | 26     | 17 <sup>ème</sup> | 14     | 29 <sup>ème</sup> | 2      |
| 6 <sup>ème</sup>  | 25     | 18 <sup>ème</sup> | 13     | 30 <sup>ème</sup> | 1      |
| 7 <sup>ème</sup>  | 24     | 19 <sup>ème</sup> | 12     | 31 <sup>ème</sup> | 1      |
| 8 <sup>ème</sup>  | 23     | 20 <sup>ème</sup> | 11     | 32 <sup>ème</sup> | 1      |
| 9 <sup>ème</sup>  | 22     | 21 <sup>ème</sup> | 10     | 33 <sup>ème</sup> | 1      |
| 10 <sup>ème</sup> | 21     | 22 <sup>ème</sup> | 9      | 34 <sup>ème</sup> | 1      |
| 11 <sup>ème</sup> | 20     | 23 <sup>ème</sup> | 8      | 35 <sup>ème</sup> | 1      |
| 12 <sup>ème</sup> | 19     | 24 <sup>ème</sup> | 7      | 36 <sup>ème</sup> | 1      |

Les classements des championnats de France Elite S1, S2, **S2 Junior**, S3, S4, **Vétérán Argent**, **Vétérán Or**, Féminine et du Trophée Challenger seront obtenus par addition des points marqués sur la totalité des finales et des manches qualificatives ou des essais chronométrés.

**Les 3 premiers pilotes Vétérán Argent et Vétérán Or issus du classement scratch, seront récompensés uniquement en fin d'année en fonction des critères suivants :**

**Vétérán Argent : de 40 à 50 ans (les pilotes ne devront pas avoir 51 ans dans l'année (nés au plus tard en 1976) ;**

**Vétérán Or : A partir de 51 ans dans l'année.**

Les pilotes engagés en Promo Challenger A et B et dans la catégorie « Découverte Supermotard » seront classés à la journée, mais aucun classement cumulé ne sera établi dans ces catégories.

#### **ARTICLE 10 - PODIUM**

Un classement de la journée, sera établi en additionnant les points acquis à l'issue des 2 manches. Les clubs organisateurs devront prévoir des coupes pour récompenser les trois premiers pilotes de chaque catégorie à savoir :

Elite S1, S2, **S2 Junior**, S3, S4, Vétérán, Féminine, Trophée de France Challenger, Promo Challenger A, Promo Challenger B, catégorie Découverte Supermotard 50cc et catégorie Découverte Supermotard 65cc.

La présence des coureurs en tenue correcte est obligatoire. Minimum pantalon et maillot, tenue du team ou combinaison de course (les shorts, maillots sans manche, tongs sont interdits). La non-observation de cette règle entraînera une amende de 50 €.

#### **ARTICLE 11 - PRIX D'ARRIVEE**

##### **• Catégorie Elite S1 :**

| 1 <sup>er</sup> | 2 <sup>ème</sup> | 3 <sup>ème</sup> | 4 <sup>ème</sup> | 5 <sup>ème</sup> |
|-----------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| 400 €           | 350 €            | 300 €            | 250 €            | 200 €            |

Total par finale 1.500 € soit pour les 2 finales : 3.000 €

##### **• Catégorie S2 :**

| 1 <sup>er</sup> | 2 <sup>ème</sup> | 3 <sup>ème</sup> | 4 <sup>ème</sup> | 5 <sup>ème</sup> |
|-----------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| 160 €           | 130 €            | 120 €            | 110 €            | 100 €            |

Total par finale 620 € soit pour les 2 finales : 1.240 €

Soit un plateau total de **4.240 €**

Les pilotes devront être obligatoirement payés le dimanche soir par l'organisateur.

#### **ARTICLE 12 - CONTROLE DES EPREUVES**

La Commission Nationale de Motocross désignera un délégué, un directeur de course, un directeur de course adjoint, un commissaire technique et le Comité de Chronométrage désignera une équipe officielle de chronométreurs.

Le secrétariat du jury sera assuré par le club.

2 commissaires techniques 1er degré ou 2ème degré seront fournis par la ligue et 2 aides licenciés par le club en complément de cet effectif. Les frais de ces officiels seront à la charge du club.

#### **ARTICLE 13 - RECLAMATION**

Les réclamations doivent être déposées par écrit auprès du directeur de course accompagnées d'un chèque de 75 €.

Pour les réclamations nécessitant un démontage moteur un deuxième chèque de 75 € pour le démontage d'un moteur 2T et 150 € pour le démontage d'un moteur 4T devront être remis.

Une réclamation doit être déposée :

- Avant le commencement des opérations de vérification pour une réclamation contre la distance annoncée pour un parcours ou pour l'une des clauses figurant au règlement particulier.
- Immédiatement après la fin des opérations de vérification pour une réclamation contre une décision prise par un commissaire technique ou tout ce qui concerne le pesage ou les vérifications et la qualification des concurrents.

Dans la demi-heure qui suit l'affichage des résultats pour une réclamation contre :

- Une décision prise par un officiel de la course.
- Une erreur ou une irrégularité commise au cours de la compétition par un concurrent ou un assistant.
- Le classement d'une course.

**Conduite en course** : Il est interdit de couper le parcours. Un pilote qui rentre au parc pendant la course est considéré comme ayant abandonné et ne peut plus reprendre la compétition. Un pilote ayant un comportement dangereux au cours d'une épreuve, pourra être sanctionné par le Jury ou le délégué par sanction immédiate.

**Sécurité** : Le directeur de course ou le délégué apprécieront en fonction des conditions climatiques du nombre de tours de chauffe nécessaire.

En cas de conditions météorologiques défavorables (pluie) le directeur de course peut autoriser le changement des pneumatiques avant un départ, mais cette opération doit s'effectuer sur la grille de départ. Tout retour au paddock ou dans la zone mécanique sera sanctionné et le pilote sera disqualifié.

En cas de conditions météorologiques défavorables (pluie avec partie terre détrempée) le directeur de course en accord avec le délégué pourra neutraliser la partie terre pour une partie ou la totalité des essais libres le samedi ou l'ensemble des Warm-Up le dimanche matin.

## ARTICLE 14 – HORAIRES

| HORAIRES DU VENDREDI |       |                                  |
|----------------------|-------|----------------------------------|
| 14h00                | 19h15 | Contrôle administratif           |
| 14h00                | 19h00 | Contrôle technique               |
| 17h30                |       | Visite du circuit                |
| 18h00                |       | 1 <sup>ère</sup> réunion du Jury |

| HORAIRES DU SAMEDI                   |       |                                                                              |  |             |
|--------------------------------------|-------|------------------------------------------------------------------------------|--|-------------|
| Contrôles Administratif et Technique |       |                                                                              |  |             |
| 7h00                                 | 9h00  | Contrôle administratif                                                       |  |             |
| 7h30                                 | 9h30  | Contrôle Technique                                                           |  |             |
| 7h30                                 | 8h15  | Contrôle Technique Challenger / Vétéran-Féminine                             |  |             |
| 8h15                                 | 8h30  | Contrôle Technique S4                                                        |  |             |
| 8h30                                 | 8h45  | Contrôle Technique S3                                                        |  |             |
| 8h45                                 | 9h00  | Contrôle Technique S2                                                        |  |             |
| 9h00                                 | 9h30  | Contrôle Technique Elite S1                                                  |  |             |
| Début des roulages                   |       |                                                                              |  |             |
| 8h15                                 | 8h30  | 1 <sup>ère</sup> Séance d'essais libres Challenger - 1 <sup>er</sup> Groupe  |  | 15 mn       |
| 8h35                                 | 8h50  | 1 <sup>ère</sup> Séance d'essais libres Challenger - 2 <sup>ème</sup> Groupe |  | 15 mn       |
| 8h55                                 | 9h10  | 1 <sup>ère</sup> Séance d'essais libres Challenger - 3 <sup>ème</sup> Groupe |  | 15 mn       |
| 9h15                                 | 9h30  | 1 <sup>ère</sup> Séance d'essais libres Vétéran/Féminine                     |  | 15 mn       |
| 9h35                                 | 9h50  | 1 <sup>ère</sup> séance d'essais libres S3/S4                                |  | 15 mn       |
| 9h55                                 | 10h05 | 1 <sup>ère</sup> séance d'essais libres Découverte Supermotard               |  | 10 mn       |
| 10h10                                | 10h25 | Essais qualificatifs Challenger - 1 <sup>er</sup> Groupe                     |  | 15 mn       |
| 10h30                                | 11h45 | Essais qualificatifs Challenger - 2 <sup>ème</sup> Groupe                    |  | 15 mn       |
| 10h50                                | 11h05 | Essais qualificatifs Challenger - 3 <sup>ème</sup> Groupe                    |  | 15 mn       |
| 11h10                                | 11h25 | Essais qualificatifs Vétéran/Féminine                                        |  | 15 mn       |
| 11h30                                | 11h45 | Séance d'essais libres S2                                                    |  | 15 mn       |
| 11h50                                | 12h05 | Séance d'essais libres S1                                                    |  | 15 mn       |
| 12h10                                | 12h20 | Briefing pilotes sur la grille de départ                                     |  | 10 mn       |
| 12h20                                | 13h20 | <b>Repas – Entretien piste</b>                                               |  | <b>1h00</b> |
| 13h25                                | 13h40 | Essais chronos promo challenger B pour place                                 |  | 15 mn       |



|       |       |                                                                 |       |
|-------|-------|-----------------------------------------------------------------|-------|
| 13h45 | 14h00 | Essais chronos promo challenger A pour place                    | 15 mn |
| 14h05 | 14h20 | Essais chronos Vétérans/Féminine pour place + points            | 15 mn |
| 14h25 | 14h35 | 2 <sup>ème</sup> séance d'essais libres Découverte Supermotard  | 10 mn |
| 14h40 | 14h55 | 2 <sup>ème</sup> séance d'essais libres S3/S4                   | 15 mn |
| 15h00 | 15h15 | Essais chronos                                                  | 15 mn |
| 15h20 | 15h35 | Essais chronos S1                                               | 15 mn |
| 15h40 | 15h55 | Essais chronos Trophée de France Challenger pour place + points | 15 mn |
| 16h00 | 16h10 | Essais Chronos Découverte Supermotard                           | 10 mn |

**1<sup>ère</sup> Manche Vétérans/Féminine**

|       |       |                                |                |
|-------|-------|--------------------------------|----------------|
| 16h15 | 16h20 | Coueurs sur la ligne de départ | 1 Tour         |
| 16h25 | 16h45 | Départ                         | 15 mn + 1 Tour |

**Manche Qualificative S2**

|       |       |                                |                |
|-------|-------|--------------------------------|----------------|
| 16h50 | 16h55 | Coueurs sur la ligne de départ | 1 Tour         |
| 17h00 | 17h20 | Départ                         | 15 mn + 1 Tour |

**Manche Qualificative S1**

|       |       |                                |                |
|-------|-------|--------------------------------|----------------|
| 17h25 | 17h30 | Coueurs sur la ligne de départ | 1 Tour         |
| 17h30 | 17h50 | Départ                         | 15 mn + 1 Tour |

**1<sup>ère</sup> Manche Promo Challenger A**

|       |       |                                |                |
|-------|-------|--------------------------------|----------------|
| 17h55 | 18h00 | Coueurs sur la ligne de départ | 1 Tour         |
| 18h00 | 18h20 | Départ                         | 15 mn + 1 Tour |

**2<sup>ème</sup> Manche Promo Challenger B**

|       |       |                                |                |
|-------|-------|--------------------------------|----------------|
| 18h25 | 18h30 | Coueurs sur la ligne de départ | 1 Tour         |
| 18h30 | 18h50 | Départ                         | 15 mn + 1 Tour |
| 19h00 |       | Jury                           |                |
| 20h00 |       | Fin de la manifestation        |                |

**HORAIRE DU DIMANCHE**

|      |      |                                 |      |
|------|------|---------------------------------|------|
| 8h15 | 8h23 | Warm-Up Promo Challenger B      | 8 mn |
| 8h25 | 8h33 | Warm-Up Promo Challenger A      | 8 mn |
| 8h35 | 8h43 | Warm-Up Promo Vétérans/Féminine | 8 mn |
| 8h45 | 8h53 | Warm-Up S3/S4                   | 8 mn |
| 8h55 | 9h03 | Warm-Up Découverte Supermotard  | 8 mn |

**2<sup>ème</sup> Manche Promo Challenger B**

|      |      |                                |                |
|------|------|--------------------------------|----------------|
| 9h05 |      | Coueurs sur la ligne de départ | 1 Tour         |
| 9h10 | 9h25 | Départ                         | 15 mn + 1 Tour |

**2<sup>ème</sup> Manche Promo Challenger A**

|       |       |                                      |                |
|-------|-------|--------------------------------------|----------------|
| 9h30  |       | Coueurs sur la ligne de départ       | 1 Tour         |
| 9h35  | 9h50  | Départ                               | 15 mn + 1 Tour |
| 9h55  | 10h05 | Warm-Up Trophée de France Challenger | 8 mn           |
| 10h10 | 10h20 | Warm-Up S2                           | 8 mn           |
| 10h25 | 10h35 | Warm-Up S1                           | 8 mn           |

**1<sup>ère</sup> Manche S3/S4**

|       |       |                                |                |
|-------|-------|--------------------------------|----------------|
| 10h40 |       | Coueurs sur la ligne de départ | 1 Tour         |
| 10h45 | 11h05 | Départ                         | 15 mn + 1 Tour |

|                                                                   |                                 |                                                                          |                |
|-------------------------------------------------------------------|---------------------------------|--------------------------------------------------------------------------|----------------|
| <b><u>1<sup>ère</sup> Manche Découverte Supermotard</u></b>       |                                 |                                                                          |                |
| 11h10                                                             | Coureurs sur la ligne de départ |                                                                          | 1 Tour         |
| 11h15                                                             | 11h25                           | Départ                                                                   | 8 mn + 1 Tour  |
| <b><u>2<sup>ème</sup> Manche Vétérans/Féminine</u></b>            |                                 |                                                                          |                |
| 11h30                                                             | Coureurs sur la ligne de départ |                                                                          | 1 Tour         |
| 11h35                                                             | 11h55                           | Départ                                                                   | 15 mn + 1 Tour |
| 12h00                                                             | 12h15                           | Séance de dédicaces +<br>Podium Promo Challenger A+B + Vétérans/Féminine | 15 mn          |
| <b>12h00</b>                                                      | <b>13h25</b>                    | <b>Repas + entretien piste</b>                                           | <b>1h25</b>    |
| <b><u>1<sup>ère</sup> Manche Trophée de France Challenger</u></b> |                                 |                                                                          |                |
| 13h30                                                             | Coureurs sur la ligne de départ |                                                                          | 1 Tour         |
| 13h35                                                             | 13h55                           | Départ                                                                   | 15 mn + 1 Tour |
| <b><u>1<sup>ère</sup> Manche S2</u></b>                           |                                 |                                                                          |                |
| 14h00                                                             | Coureurs sur la ligne de départ |                                                                          | 1 Tour         |
| 14h05                                                             | 14h25                           | Départ                                                                   | 15 mn + 1 Tour |
| <b><u>1<sup>ère</sup> Manche Elite S1</u></b>                     |                                 |                                                                          |                |
| 14h30                                                             | Coureurs sur la ligne de départ |                                                                          | 1 Tour         |
| 14h35                                                             | 14h55                           | Départ                                                                   | 15 mn + 1 Tour |

|                                                                   |                                 |                                                                                              |                |
|-------------------------------------------------------------------|---------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------|----------------|
| <b><u>2<sup>ème</sup> Manche S3/S4</u></b>                        |                                 |                                                                                              |                |
| 15h00                                                             | Coureurs sur la ligne de départ |                                                                                              | 1 Tour         |
| 15h05                                                             | 15h25                           | Départ                                                                                       | 15 mn + 1 Tour |
| <b><u>2<sup>ème</sup> Manche Découverte Supermotard</u></b>       |                                 |                                                                                              |                |
| 15h30                                                             | Coureurs sur la ligne de départ |                                                                                              | 1 Tour         |
| 15h35                                                             | 15h40                           | Départ                                                                                       | 8 mn + 1 Tour  |
| 15h45                                                             | 16h15                           | Entretien piste                                                                              | 15 mn          |
| <b><u>2<sup>ème</sup> Manche Trophée de France Challenger</u></b> |                                 |                                                                                              |                |
| 16h20                                                             | Coureurs sur la ligne de départ |                                                                                              | 1 Tour         |
| 16h25                                                             | 16h45                           | Départ                                                                                       | 15 mn + 1 Tour |
| <b><u>2<sup>ème</sup> Manche S2</u></b>                           |                                 |                                                                                              |                |
| 16h55                                                             | Coureurs sur la ligne de départ |                                                                                              | 1 Tour         |
| 17h00                                                             | 17h25                           | Départ                                                                                       | 20 mn + 1 Tour |
| <b><u>2<sup>ème</sup> Manche Elite S1</u></b>                     |                                 |                                                                                              |                |
| 17h30                                                             | Coureurs sur la ligne de départ |                                                                                              | 1 Tour         |
| 17h35                                                             | 18h00                           | Départ                                                                                       | 20 mn + 1 Tour |
| 18h10                                                             | 18h25                           | Podium Découverte Supermotard 50cc et 65cc,<br>Challenger, S4, S3, <b>S2 Junior</b> , S2, S1 | 15 mn          |
| <b>18h30</b>                                                      | <b>Jury</b>                     |                                                                                              |                |
| <b>19h30</b>                                                      | <b>Fin de la manifestation</b>  |                                                                                              |                |

Pour les points non précisés au présent règlement, se reporter au règlement Général Motocross et au règlement Technique Motocross.

# ENDURO ET CROSS-COUNTRY

## RÈGLEMENT GÉNÉRAL

La Commission Nationale d'Enduro et des Rallyes Tout Terrain (CER) a en charge la réglementation et la supervision des différentes disciplines qui lui sont attribuées :

- l'Enduro,
- l'Endurance Tout Terrain,
- les Rallyes Tout Terrain et Baja,
- le Cross-Country,
- l'E-VTT.

Les clubs désirant organiser une épreuve de Championnat de France, Coupe de France et Trophée de France doivent faire la demande par courrier, via leur ligue régionale, auprès de la Commission d'Enduro et des Rallyes T.T. avant le 1<sup>er</sup> octobre de l'année précédente.

La Commission valide, après examen, toutes ces demandes.

Tous les règlements sont disponibles sur le site [www.ffmoto.org](http://www.ffmoto.org)

### ART. 1 - REGLES GENERALES

Le contrôle technique avant l'épreuve est obligatoire. Le pilote est en tout temps responsable de son motocycle qu'il doit présenter lui-même au contrôle technique aux lieux et horaires fixés dans le règlement particulier et le règlement sportif.

Les commissaires techniques peuvent, à tout moment de la manifestation, effectuer des contrôles sur les motocycles.

Le pilote doit présenter un motocycle propre. Les anciennes marques doivent être effacées.

Le pilote doit aussi présenter son casque. Le casque et la protection dorsale doivent être homologués.

Pour les épreuves empruntant des voies ouvertes à la circulation, les motocycles doivent être conformes aux prescriptions du Code de la Route (voir art. 11M des RTS Enduro). Les motocycles sont sous la responsabilité du concurrent durant l'épreuve.

Pour les machines homologuées à titre isolé, les concurrents doivent présenter le certificat de conformité en même temps que la carte grise.

La conformité, avec les documents ci-dessus mentionnés (art.6), est établie par les contrôles suivants :

#### MOTOS RECEPTIONNEES

##### PAR TYPE

Plaque constructeur  
N° de cette plaque  
N° frappé sur le cadre  
N° immatriculation

#### MOTOS RECEPTIONNEES

##### A TITRE ISOLE

Plaque de cadre poinçonnée  
par le service des Mines  
N° de réception à titre isolé  
N° immatriculation

Nota : le n° immatriculation est uniquement requis pour les épreuves empruntant des voies ouvertes à la circulation.

### ART. 2 - NORMES POUR LES CASQUES ET PROTECTIONS PECTORALE ET DORSALE

#### 2.1 Casques

Seuls les casques répondant à la norme ECE 22/05 (**autorisé jusqu'au 31/12/2026**) ou 22/06 P sont autorisés sur les épreuves se déroulant tout ou partie sur les voies ouvertes à la circulation publique.

Le numéro d'homologation doit toujours commencer par 05 ou 06.

Sous le numéro d'homologation, figure le numéro de série du casque cousu sur la jugulaire ou la garniture intérieure du casque.

Entourée d'un cercle, la lettre E suivie d'un chiffre indique l'origine du pays d'homologation (voir tableau ci-dessous).

En dessous figure le numéro d'homologation, nombre dont les deux premiers chiffres indiquent le règlement utilisé (05 pour 22-05).

| E    | Pays               |
|------|--------------------|
| E1   | Allemagne          |
| E2   | France             |
| E3   | Italie             |
| E4   | Pays Bas           |
| E5   | Suède              |
| E6   | Belgique           |
| E7   | Hongrie            |
| E8   | République Tchèque |
| E9   | Espagne            |
| E10  | Yougoslavie        |
| E11  | Royaume Uni        |
| E12  | Autriche           |
| E13  | Luxembourg         |
| E14  | Suisse             |
| E16  | Norvège            |
| E17  | Finlande           |
| E18  | Danemark           |
| E19  |                    |
| Etc. |                    |

#### Etiquette ECE 22-05 P



0514406/J-1952

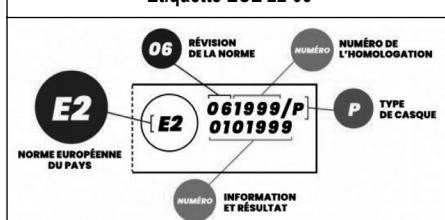
Apparue avec le règlement 22-05, une lettre indique ensuite le niveau de protection offert par la mentonnière. Le J (comme ci-contre) concerne les jets ou demi-jets, dépourvus de protection maxillaire.

Le P assure d'un seuil minial de protection de la mâchoire.

À l'opposé, NP (protection maxillaire non intégrale) précise que la mentonnière n'a pas répondu au test spécifié.

Quant à la dernière série de chiffres, elle désigne le numéro de série de production.

#### Etiquette ECE 22-06



Toutes autres normes (NF, AFNOR, etc) sont interdites.

Pour les épreuves se déroulant sur circuit fermé, les casques répondant aux normes FIM sont autorisés.

Le casque ne doit pas présenter de chocs et il est recommandé de le remplacer si la date de fabrication a plus de 5 ans. Les Commissaires techniques peuvent, le cas échéant, juger que le casque ne présente plus les caractéristiques requises et le refuser.

Les casques ouverts (jet) sont interdits, sauf en x-trem **et motos anciennes**.

Les casques ayant un appendice aérodynamique (aileron) sont interdits, sauf ceux qui sont homologués d'origine avec cet accessoire.

Les cheveux longs des coureurs féminins ou masculins ne doivent pas sortir du casque. Ils doivent être entièrement retenus à l'intérieur du casque.

Les casques sont marqués.

### 2.2 Protections dorsale et pectorale

Le port de protections pectorale et dorsale est obligatoire et doivent répondre au label F.F.M.

Pour les protections ne bénéficiant pas du label F.F.M., celles-ci doivent être conformes aux normes suivantes :

- pectorale : norme EN 14021\*, ou 1621-3
- dorsale : norme EN 1621-2,
- gilet intégral (pectorale EN 14021 ou 1621-3 et dorsale 1621-2 intégrées) :

Les tear-off sont interdits **y compris avec un dispositif de stockage**.

*\*Cette dorsale n'est plus acceptée au niveau international.*

### ART. 3 – COUPE CONTACT

Les motocycles doivent être équipés d'un interrupteur ou bouton coupe contact en état de fonctionnement, pouvant être actionné sans lâcher le guidon et se trouvant d'un côté ou de l'autre du guidon, à portée de main, facilement accessible, visible et fonctionnel.

### ART. 4 – POIGNEE D'ACCELERATEUR

La poignée d'accélérateur doit revenir d'elle-même dès que le pilote la lâche.

**ART. 5 – CACHE PIGNON ET GUIDE CHAÎNE**

Un protège chaîne en sortie de boîte (cache pignon) doit obligatoirement être présent. Sa dépose est interdite pendant toute la durée de la manifestation.

Un garde chaîne et/ou guide chaîne doit être installé de telle manière à éviter que la jambe ou le pied du pilote ne se coince entre le brin de la chaîne inférieur et la couronne arrière.

**► SANCTION :**

- Absence de cache-pignon : **machine refusée au contrôle technique**

**ART. 6 – ECHAPPEMENT**

Les systèmes d'échappement (collecteur ou tube) et les silencieux doivent être conformes aux normes de bruit en vigueur.

L'extrémité du silencieux doit être horizontale et parallèle (sur une distance minimale de 30 mm) par rapport à l'axe central du motocycle (avec une tolérance de + ou - 10°) et ne doit pas dépasser l'extrémité du corps du silencieux de plus de 5 mm. Tous les bords tranchants doivent être arrondis avec un rayon minimum de 2 mm. L'extrémité du tuyau d'échappement ne doit pas dépasser la tangente verticale du pneu arrière.

**ART. 7 – NIVEAU SONORE**

Le Commissaire Technique doit vérifier la conformité du niveau sonore des machines selon la méthode « 2 m/ max » détaillée dans les RTS contrôle des émissions sonores.

Le niveau sonore des motocycles doit donc respecter la limite de 109 dB/A maximum. Compte tenu de la précision des appareils (classe 2 pour les sonomètres utilisés par la F.F.M.) et des incertitudes de mesure, il est admis une « tolérance » de 2 dB/A sur la valeur relevée par rapport à la valeur exigée.

Ainsi, une machine ne peut être autorisée à prendre le départ d'une course si, à l'issue des trois passages réglementaires, le niveau sonore minimum retenu excède 111 dB/A.

Pendant et/ou à l'issue de la course, un contrôle du niveau sonore peut être effectué sur les machines désignées par le Jury. Compte tenu de la tolérance supplémentaire de 1 dB/A prévue en fin de course, une machine est déclarée non conforme si son niveau sonore excède 112 dB/A.

**ART. 8 – GUIDON**

La largeur du guidon est d'au moins 600 mm sans excéder 850 mm. Il doit être équipé d'une protection rembourrée sur la barre transversale. Pour les modèles sans barre, ils doivent être équipés d'une protection rembourrée située au milieu recouvrant largement les brides du guidon.

Les extrémités du guidon doivent être bouchées avec un matériau solide ou recouvertes de caoutchouc.

Si des protège-mains sont utilisés, ceux-ci doivent être d'un matériau résistant aux bris et avoir une ouverture permanente pour la main.

La réparation des guidons en alliage léger par soudure est interdite.

**ART. 9 – LEVIER**

Tous les leviers (embrayage, frein, etc.) doivent se terminer par une sphère dont le diamètre doit être au moins de 16 mm. Cette sphère peut être également aplatie avec une épaisseur minimum de 14 mm pour la partie aplatie ; dans tous les cas, les bords doivent être arrondis.

Chaque levier (au pied et à la main) doit être monté sur un pivot indépendant.

Le levier de frein, s'il est articulé sur l'axe du repose pied, doit fonctionner en toutes circonstances, même si le repose pied est courbé ou déformé.

Les petits leviers (starter, décompresseur, aide au démarrage à chaud) doivent se terminer par une sphère dont le diamètre doit être au moins de 8 mm.

**ART. 10 – REPOSE PIEDS**

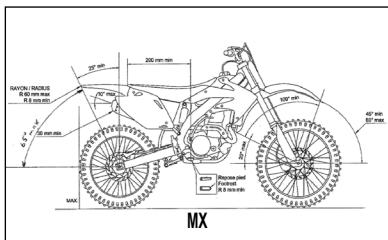
Les repose-pieds peuvent être du type rabattable. Dans ce cas, ils doivent être équipés d'un dispositif pour que le retour à la position normale soit automatique. Une protection intégrale d'un rayon de 8 mm au moins doit se trouver à l'extrémité des repose-pieds.

**ART. 11 – GARDE BOUE**

Les motocycles doivent être munis de garde-boues. Ils doivent dépasser latéralement le pneu de chaque côté.

Le garde boue avant doit couvrir au moins 100° de la circonférence de la roue. L'angle formé par une ligne tracée depuis l'extrémité avant du garde boue jusqu'au centre de la roue et une ligne tracée horizontalement en passant par le centre de la roue doit être compris entre 45° et 60°.

Le garde boue arrière doit couvrir au moins 120° de la circonférence de la roue. L'angle formé par une ligne tracée depuis l'extrémité arrière du garde boue jusqu'au centre de la roue et une ligne tracée horizontalement en passant par le centre de la roue ne doit pas être supérieur à 65° pilote assis sur le motocycle. La

[illegible]

Pour les épreuves empruntant des voies ouvertes à la circulation, seuls les pneus disponibles normalement dans le commerce de détail et homologués pour rouler sur les voies publiques sont autorisés. Ils doivent figurer dans le catalogue des fabricants de pneus ou sur les listes de spécifications à destination du grand public. Ils doivent être fabriqués en conformité avec les exigences de l'Organisation Technique Européenne du Pneumatique et de la Jante (ETRTO) pour ce qui est des catégories de charge et de vitesse et avoir une description d'utilisation de 45 M. Les pneus doivent avoir une marque « E » et/ou « M/C » et/ou une approbation DOT (Département Of Transport, Département Américain des Transports) et le numéro DOT doit être moulé sur le flanc du pneu.

Cette disposition n'est applicable que pour les seules épreuves empruntant des voies ouvertes à la circulation. Le bloc optique avant doit être identique à celui fourni lors de l'homologation du motorcycle.

Les chiffres et le fond doivent être en couleur mate anti-reflets. Les chiffres doivent être lisibles de hauteur minimum de 70 mm.

Cette disposition n'est applicable que pour les seules les épreuves empruntant des voies ouvertes à la circulation.

Pour les épreuves d'Enduro et d'X-trem, chaque motocycle dans le parc fermé doit être équipé d'une béquille afin d'assurer sa stabilité. A l'exception des motos anciennes, la béquille doit faire partie intégrante du châssis de la moto telle qu'homologuée. En l'absence de cette béquille, l'accès au parc fermé ne sera pas autorisé. Sa dépose est interdite pendant toute la durée de la manifestation.

- Absence de béquille : **machine refusée au contrôle technique**

| Pièce                     | Mode d'identification | Nombre | Disposition des marques d'identification | Disciplines |
|---------------------------|-----------------------|--------|------------------------------------------|-------------|
| Cadre (partie principale) | Peinture *            | 1      | Tête de fourche, côté droit              | Toutes      |
| Roues (moyeux)            | Peinture *            | 2      | Sur chaque moyeu                         | Enduro      |
| Carter moteur             | Peinture *            | 1      | Côté droit                               | Toutes      |
| Silencieux                | Peinture *            | 1      |                                          | Toutes      |

462

A la fin des contrôles techniques, le coureur signe une déclaration certifiant que les éléments ont été correctement marqués et que son motorcycle est conforme aux documents et déclarations fournis. Cette déclaration doit indiquer le numéro du cadre.

## **CHAMPIONNAT DE FRANCE D'ENDURO**

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.

### **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<sup>er</sup> 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](mailto:enduro@ffmoto.com)) le bulletin d'engagement prévu à cet effet au plus tard 15 jours avant la 1<sup>ère</sup> 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-aequo 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<sup>ère</sup> 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-aequo 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<br>Elite E2<br>Elite E3                                                                                                                                  | Juniors E 1<br>Juniors E 2et E3<br>16 ans minimum - 23 ans<br>maximum au 1 <sup>er</sup> janvier de<br>l'année du Championnat | Nationale E1<br>Nationale E2<br>Nationale E3 | Espoirs 125cc 2T<br><br>moins de 21 ans au 1 <sup>er</sup><br>janvier de l'année du<br>Championnat | Féminines<br><br>Open : issues des<br>classes E1, E2, E3 | Vétérans<br>Bronze :<br>37 – 43 ans<br>Argent :<br>44 – 50 ans<br>Or :<br>+ de 51 ans |
| E1 = de 100 cc à 125 cc 2T et de 175 cc à 250 cc 4T<br>E2 = de 126 cc à 250 cc 2T et de 290 cc à 450 cc 4T<br>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'aurait 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-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.

## **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<sup>ème</sup> 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](http://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<sup>er</sup> 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<sup>ème</sup> place du Scratch Elite/Juniors de l'année précédente ayant moins de 23 ans au 1<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> 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 41ème place du Scratch Elite/Junior de l'année précédente ayant choisi cette catégorie,
- pilotes classés à partir de la 11ème 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<sup>er</sup> 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 ».

### **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 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 motocycle (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<sup>ère</sup> 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 précédant 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.

|                             |             |                 |
|-----------------------------|-------------|-----------------|
| <b>Elite E1</b>             | Fond noir   | Chiffres blancs |
| <b>Elite E2</b>             | Fond rouge  | Chiffres blancs |
| <b>Elite E3</b>             | Fond jaune  | Chiffres noirs  |
| <b>Juniors</b>              | Fond bleu   | Chiffres blancs |
| <b>Nationale / Vétérans</b> | Fond vert   | Chiffres blancs |
| <b>Espoirs 125 cc 2T</b>    | Fond blanc  | Chiffres noirs  |
| <b>Féminines</b>            | 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 débris                          | 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<sup>er</sup> 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 |
| Réceptacle 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<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> jour.

NOTA :

- Le démontage de la roue ou son remontage sur le motocycle 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<sup>ère</sup> 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<sup>ème</sup> 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<sup>ème</sup> 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<sup>ème</sup> 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<sup>ème</sup> 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  | Juniors E3 :.....        | 60 à 99   | Nationaux 3 :.....      | 501 à 699 |
| Elites E2 :.....  | 1 à 99  | Espoirs 125 cc 2T :..... | 1 à 99    | Vétérans bronze : ..... | 700 à 799 |
| Elites E3 :.....  | 1 à 99  | Féminines : .....        | 1 à 25    | Vétérans argent : ..... | 800 à 899 |
| Juniors E1 :..... | 1 à 39  | Nationaux 1 : .....      | 101 à 299 | Vétérans or : .....     | 900 à 999 |
| Juniors E2 :..... | 40 à 59 | Nationaux 2 : .....      | 301 à 499 |                         |           |

## 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 motocycle 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 motocycles 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 motocycle 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 motocycle 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<sup>er</sup> et 2<sup>ème</sup> 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<sup>ère</sup> journée et avant l'entrée au parc fermé en fin de 1<sup>ère</sup> 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<sup>ère</sup> 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 :

- Immédiatement après le pointage au CH d'arrivée, les pilotes poussent leur moto vers la zone des vérifications techniques contiguë.
- 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.
- 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"> <li>➤ Des chronomètres officiels chargés d'assurer le chronométrage,</li> <li>➤ Un responsable contrôle administratif, également membre du jury</li> <li>➤ Un délégué (Président du Jury),</li> <li>➤ Un Membre du Jury,</li> <li>➤ Un directeur de course,</li> <li>➤ Un responsable technique et deux commissaires techniques.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ un responsable sur chaque spéciale,</li> <li>➤ un officiel licencié à chaque contrôle horaire afin de veiller à la sécurité et à l'application du règlement.</li> </ul> |

## 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**

| <b>CONTROLE TECHNIQUE</b>                         |                                                                                                                           |
|---------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 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.

| <b>PARC FERME ET ZONE DE DÉPART</b>                     |                                                                                        |
|---------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------|
| Fumer                                                   | sanction prévue par le Code Sportif National pouvant aller jusqu'à la disqualification |
| Laisser des détritrus                                   | 1 minute                                                                               |
| Pénétrer moteur en marche                               | 1 minute                                                                               |
| Mise en marche du moteur dans le parc fermé             | sanction prévue par le Code Sportif National pouvant aller jusqu'à la disqualification |
| Mise en marche du moteur dans la zone de départ         | 1 minute                                                                               |
| Travailler ou ravitailler sur son motocycle ou un autre | sanction prévue par le Code Sportif National pouvant aller jusqu'à la disqualification |
| Recevoir des outils ou des pièces                       | sanction prévue par le Code Sportif National pouvant aller jusqu'à la disqualification |
| Pas de dispositif anti-vol                              | interdiction d'entrer dans le parc fermé                                               |
| Transpondeur manquant ou emplacement non conforme       | 1 minute                                                                               |

| <b>REPARATIONS</b>                       |                                                                                        |
|------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------|
| Contraires au règlement                  | sanction prévue par le Code Sportif National pouvant aller jusqu'à la disqualification |
| Non utilisation du tapis environnemental | 1 minute                                                                               |

| <b>RAVITAILLEMENT</b>                                          |                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------|
| Moteur en marche                                               | sanction prévue par le Code Sportif National pouvant aller jusqu'à la disqualification |
| Effectué sur le parcours et en dehors des C.H. avec assistance | sanction prévue par le Code Sportif National pouvant aller jusqu'à la disqualification |
| Récipient supplémentaire pour le transport de l'essence        | sanction prévue par le Code Sportif National pouvant aller jusqu'à la disqualification |
| Fumer                                                          | sanction prévue par le Code Sportif National pouvant aller jusqu'à la disqualification |
| Non utilisation du tapis environnemental                       | 1 minute                                                                               |

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

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

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

| SIGNALISATION – RESPECT CODE DE LA ROUTE ET DE LA MANIFESTATION |                                                                                                                                    |
|-----------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Sortir volontairement du parcours fléché                        | sanction prévue par le Code Sportif National pouvant aller jusqu'à la disqualification                                             |
| Passer en dehors d'une section banderolée                       | sanction prévue par le Code Sportif National pouvant aller jusqu'à la disqualification                                             |
| Sortir du chemin balisé par piquets, cordes ou banderoles       | sanction prévue par le Code Sportif National pouvant aller jusqu'à la disqualification                                             |
| Emprunter le circuit à l'envers                                 | sanction prévue par le Code Sportif National pouvant aller jusqu'à la disqualification                                             |
| <b>Circuler sans casque (piste, stands, parc coureur)</b>       | <b>Décision du jury pouvant aller jusqu'à la disqualification</b>                                                                  |
| <b>Circuler à plusieurs sur une même moto</b>                   | <b>Décision du jury pouvant aller jusqu'à la disqualification</b>                                                                  |
| Ne pas respecter les règles de la circulation                   | <b>Amende ne pouvant excéder 450€ et/ou sanction</b> 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)<br>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 |

| <b>SPECIALES</b>                                              |                                                                                        |
|---------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------|
| Couper volontairement le balisage de la piste                 | sanction prévue par le Code Sportif National pouvant aller jusqu'à la disqualification |
| Ne pas reprendre la piste à l'endroit où l'on est sorti       | 1 minute                                                                               |
| Renverser volontairement le piquetage                         | 1 minute                                                                               |
| Reconnaissance autrement qu'à pied avant et pendant la course | sanction prévue par le Code Sportif National pouvant aller jusqu'à la disqualification |

| <b>SUPER TEST</b>                                                                                                                                         |                                                                                                                                 |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 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                                                         |

| <b>FIN DE LA 1ERE JOURNEE – ORGANISATION DE LA FIN DE LA 1<sup>ère</sup> JOURNEE</b>                             |                                                                                        |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------|
| Nettoyage des motocycles, de quelque nature que ce soit, au CH de pré-finish quand il est situé en milieu urbain | 1 minute                                                                               |
| Non utilisation du tapis environnemental                                                                         | 1 minute                                                                               |
| Moteur en marche après avoir franchi le dernier CH                                                               | 1 minute                                                                               |
| Retard au dernier CH                                                                                             | 1 minute de pénalité par minute de retard                                              |
| Non présentation au contrôle technique après abandon                                                             | sanction prévue par le Code Sportif National pouvant aller jusqu'à la disqualification |

| <b>FIN D'EPREUVE</b>                                                          |                                                                                        |
|-------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------|
| Motocycle remplacé                                                            | sanction prévue par le Code Sportif National pouvant aller jusqu'à la disqualification |
| Absence d'une ou plusieurs pièces marquées (par exemple : changement de roue) | sanction prévue par le Code Sportif National pouvant aller jusqu'à la disqualification |
| Sortir la moto du parc fermé moteur en marche                                 | 1 minute                                                                               |

| <b>ENVIRONNEMENT</b>              |          |
|-----------------------------------|----------|
| Laisser des débris dans la nature | 1 minute |

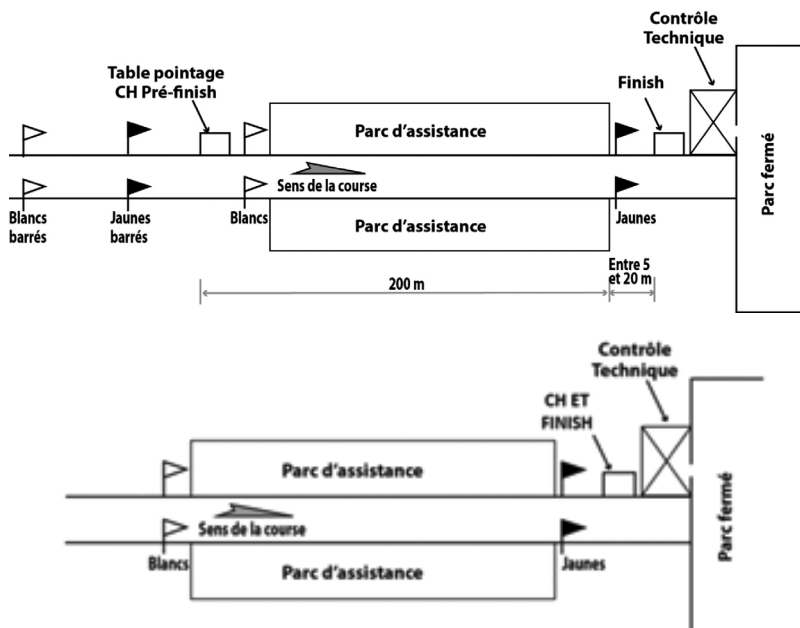


## ANNEXE

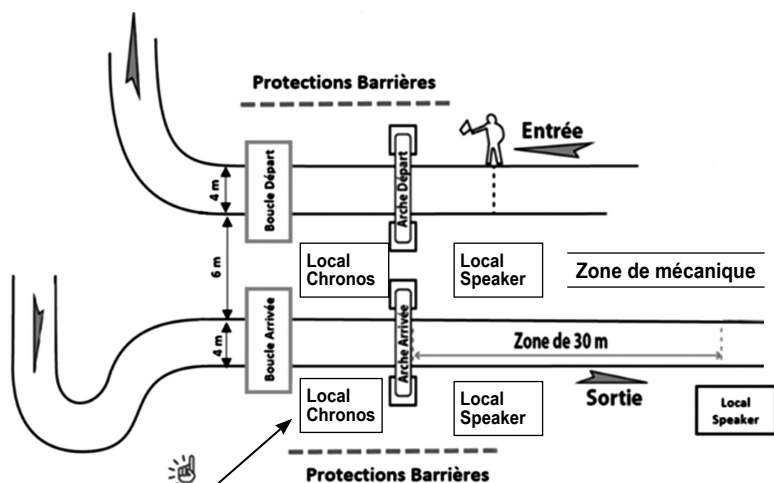
## REGLES D'ASSISTANCE

| ZONE                                                                                                  | Zone de travail au dernier CH du 1er jour                                 | PARCOURS                                          | Blanc<br>C.H. avec assistance<br> CH sans assistance = parcours<br>Pré-finish = parcours | Jaune<br><br><br> 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                                                                                                             | <b>TOUTES OPERATIONS INTERDITES !!<br/>y compris dans la zone de départ le matin</b>                                                                                                                                                                                                   | Peut changer les pièces transportées non marquées |
| ASSISTANCE                                                                                            | Peut tout faire sauf changer les pneus et les pièces marquées             | <b>RIEN</b>                                       | Peut tout faire sauf changer les pneus et les pièces marquées                                                                                                             |                                                                                                                                                                                                                                                                                        | <b>RIEN</b>                                       |
| <b>INTERDICTION DE DONNER OU DE CHANGER DES PIECES MARQUEES ET TRANSPORTER UN LIQUIDE INFLAMMABLE</b> |                                                                           |                                                   |                                                                                                                                                                           |                                                                                                                                                                                                                                                                                        |                                                   |

## PLAN DE DISPOSITION DU CH PRE-FINISH ET DERNIER CH



## PLAN DES ENTREE/SORTIE DES SPECIALES



Le Local Chronos (type Traffic ou éventuellement ~~Aléa~~) doit être placé avant le vendredi midi

## CHAMPIONNAT DE FRANCE DES REGIONS D'ENDURO

### ART. 1 – DEFINITION

La F.F.M. met en compétition le Championnat de France des Régions d'Enduro qui se dispute, par équipe, sur une seule épreuve d'une journée.

### ART. 2 – GENERALITES

Les règles, les dispositions, les pénalisations ou les sanctions sont celles usitées habituellement en Championnat et en particulier pour les règles d'assistance, à l'exception de celles qui seront dûment précisées au sein du présent règlement.

### ART. 3 – OUVERTURE

Le Championnat de France des Régions d'Enduro est ouvert prioritairement :

- aux Ligues régionales responsables de la sélection de leurs équipes :
  - Trophée : constituée de 3 pilotes licenciés dans la même ligue
  - Junior : constituée de 3 pilotes licenciés dans la même ligue âgés de moins de 23 ans au 1<sup>er</sup> janvier de l'année en cours. **Les pilotes féminines concourant dans la catégorie Ligue Junior doivent être âgées de moins de 24 ans au 1<sup>er</sup> janvier de l'année en cours.**
- aux Comités Motocyclistes Départementaux ;
- aux teams (marchands de motos, importateurs, écuries, etc..) composés de trois licenciés de leur choix ;
- aux clubs affiliés représentés par trois pilotes titulaires d'une licence délivrée par le club (il est impératif que les trois pilotes soient du même club) ;
- individuels.

Chaque Ligue ne peut engager qu'une seule équipe Trophée et une seule équipe Junior. Un concurrent ne peut faire partie que d'une seule équipe à la fois.

Chaque club, team et Comité est libre d'engager le nombre d'équipes de son choix. Un concurrent ne peut faire partie que d'une seule équipe à la fois.

Les pilotes titulaires de licences internationales, NCO, NJ3C ou « **une manifestation** » peuvent y participer. Les numéros de course sont attribués de la façon suivante et les couleurs des plaques et numéros sont ainsi définies :

- Ligues :
  - Trophée : n° 1 à 49 - plaque rouge, numéro blanc (n° 1 à 9 réservés aux 3 premières équipes du classement de l'année précédente) ;
  - Junior : n° 51 à 99 - plaque bleue, numéro blanc (n° 51 à 59 réservés aux 3 premières équipes du classement de l'année précédente) ;
- Comités Départementaux Motocyclistes : n° 101 à 199 - plaque jaune, numéro noir ;
- Teams : n° 201 à 399 - plaque noire, numéro blanc (n° 201 à 209 réservés aux 3 premières équipes du classement de l'année précédente) ;
- Clubs : n° 401 à 699 - plaque blanche, numéro noir (n° 401 à 409 réservés aux 3 premières équipes du classement de l'année précédente) ;
- Individuels : à partir du n° 701 – plaque verte, numéro blanc.

Les plaques numéros seront fournies.

Chaque Ligue présentant une équipe peut être représentée par un délégué (titulaire d'une licence OFF et en possession de la qualification 1<sup>er</sup> ou 2<sup>ème</sup> degré de la discipline enduro) de la Commission d'Enduro de sa Ligue. Il peut assister aux réunions de Jury, mais n'a pas de droit de vote. La Ligue doit avoir envoyé un courrier au club organisateur, ainsi qu'au Service Sportif de la F.F.M. (enduro@ffmoto.com), indiquant le nom du délégué et son numéro de licence, au moins 72h avant le début de la manifestation.

### ART. 4 – ENGAGEMENTS

Les engagements sont effectués à l'adresse suivante : <https://ffm.engage-sports.com>. Le montant de l'engagement est fixé à **390 euros** par équipe et doit être versé globalement pour les trois pilotes (paiement par CB uniquement).

Les équipes de Ligue et de Comité Départemental sont prioritaires jusqu'au 24 février 2026.

Des pilotes individuels peuvent participer à l'épreuve, dans une catégorie dénommée « catégorie nationale », selon les places disponibles. Le droit d'engagement est fixé à 130 euros par pilote (paiement par CB uniquement).

Aucune modification d'équipe ne peut être réalisée à partir du vendredi de la semaine précédant la course, sauf cas exceptionnel (raison médicale).

Le nombre maximum de partants est fixé à **420** (dont 6 places réservées aux partenaires FFM et 6 places

réservées, jusqu'à 15 jours avant l'épreuve, aux clubs organisateurs).

Les engagements par équipe sont ouverts à partir du **17 décembre 2025 au 16 mars 2026**.

Les engagements pour les pilotes individuels (catégorie nationale) sont ouverts **du 24 février 2026 et clos le 16 mars 2026, dans la mesure des places disponibles**.

Toutefois, il sera encore possible de s'engager après la date de clôture jusqu'au vendredi de la semaine précédant la course, sous réserve des places restant disponibles, moyennant une majoration de 30 euros du droit d'engagement.

#### **Désistements :**

En cas d'un forfait d'une équipe ou d'un pilote individuel (catégorie Nationale), les droits d'engagement sont remboursés, uniquement sur envoi d'un courrier à la F.F.M. ou courriel à l'adresse suivante : [enduro@ffmoto.com](mailto:enduro@ffmoto.com), accompagné d'un justificatif, cachet de la poste faisant foi ou date de réception du courriel (déduction faite des frais administratifs de 25 euros par pilote) :

**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.**

#### **ART. 5 – CONTROLES ADMINISTRATIFS ET TECHNIQUES**

Les contrôles administratifs et techniques se dérouleront le samedi suivant la convocation.

#### **ART. 6 – RECOMPENSES**

Seules les équipes de Ligues concourent pour le titre de Vainqueur du Championnat de France des Régions d'Enduro.

L'équipe vainqueur de la Ligue Super Coupe se voit récompensée d'un Trophée qui sera remis en compétition chaque année. Trois plaques sont remises aux pilotes de l'équipe de Ligue gagnante (à la charge de la FFM).

Les récompenses seront prises en charge par la FFM, comme suit :

- Equipes de Ligues :
  - Super Coupe : 1 Coupe pour le 1<sup>er</sup> et 6 plaques pour les 6 pilotes de l'équipe vainqueur
  - Trophée : 1 Coupe pour le 1<sup>er</sup> et 9 plaques pour les 3 pilotes des 3 premières équipes
  - Junior : 1 Coupe pour le 1<sup>er</sup> et 9 plaques pour les 3 pilotes des 3 premières équipes
- Comités Motocyclistes Départementaux : 1 Coupe pour le 1<sup>er</sup> et 9 plaques pour les 3 pilotes des 3 premières équipes
- Teams : 1 Coupe pour le 1<sup>er</sup> et 9 plaques pour les 3 pilotes des 3 premières équipes
- Equipe de clubs : 1 Coupe pour le 1<sup>er</sup> et 9 plaques pour les 3 pilotes des 3 premières équipes
- Scratch Féminines : 3 Coupes pour les 3 premières.
- Une plaque pour le club organisateur

#### **ART. 7 – CLASSEMENTS**

Un classement distinct est établi pour chaque type d'équipes :

- Ligues Super Coupe : cumul du Trophée et Junior, (Titre de Champion de France d'Enduro des Régions)
- Ligues Trophée,
- Ligues Junior,
- Comités Motocyclistes Départementaux,
- Clubs,
- Teams,
- Scratch Féminins.

Ces équipes sont classées par addition des temps individuels de chacun des trois équipiers.

#### **ART. 8 – REPARATIONS - AIDES EXTERIEURES**

Les mêmes restrictions que celles imposées au Championnat sont appliquées dans les épreuves de Championnat de France des régions par équipe pour l'assistance. En revanche, les pilotes d'une même équipe peuvent s'entraider mutuellement sans encourir de sanctions.

#### **ART. 9 – DEPART**

Le départ est donné de minute en minute. Les trois pilotes de chaque équipe partent ensemble. L'ordre des départs est le suivant :

- Ligues Trophée : les trois premières Ligues du classement de l'année précédente, suivies des équipes des autres Ligues dans l'ordre des numéros,
- Ligues Junior : les trois premières Ligues du classement de l'année précédente, suivies des équipes des autres Ligues dans l'ordre des numéros,
- Comités Motocyclistes Départementaux : dans l'ordre des numéros,

- Teams : les trois premiers Teams du classement de l'année précédente, suivies des équipes des autres Teams dans l'ordre des numéros,
- Clubs : les trois premiers Clubs du classement de l'année précédente, suivies des équipes des autres Clubs dans l'ordre des numéros,
- Individuels : dans l'ordre des numéros.

**ART.10 – ITINERAIRE**

Le kilométrage total de l'épreuve doit représenter 250 kms au maximum.

Les pilotes effectuent 2 tours. Le parcours comprend 3 spéciales avec un CH unique.

**ART.11 – TEMPS IMPARTI**

Les temps impartis peuvent être plus faciles au début de la compétition et se resserrer au fur et à mesure de son déroulement.

**ART.12 – PENALISATIONS**

Les pénalisations du Championnat sont reprises pour le Championnat de France des régions par équipe. Aussi, les coureurs ou leurs accompagnateurs veillent à remettre au contrôle d'arrivée les fiches horaires ou de passage.

Les équipes qui terminent à 2 pilotes sont classées après les équipes terminant à 3 pilotes et de même pour les équipes qui terminent à 1 pilote sont classées après les équipes terminant à 2 pilotes.

**ART.13 – OFFICIELS**

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

**ART. 14 – REGLES ENVIRONNEMENTALES**

Se reporter à l'article 32 du règlement du Championnat de France d'Enduro.

## **CHAMPIONNAT DE FRANCE DES REGIONS D'ENDURANCE TOUT-TERRAIN**

**ART. 1 – DEFINITION**

La Fédération Française de Motocyclisme met en compétition le Championnat de France des Régions d'Endurance Tout Terrain suivant la formule deux pilotes/une ou deux motos. Cette manifestation se déroulera sur un circuit conforme aux RTS de l'Endurance T.T.

Le Championnat de France des Régions d'Endurance Tout Terrain se déroule sur une seule épreuve d'une durée de cinq ou six heures.

Tous les clubs affiliés à la F.F.M. peuvent prétendre organiser cette épreuve. Il convient d'en faire la demande avant le 1er novembre de l'année précédente.

**ART. 2 - OUVERTURE ET ATTRIBUTION DES NUMEROS**

Le Championnat de France des Régions d'Endurance T.T. est ouverte :

aux équipages de Liges. Les Liges fixeront elles-mêmes les conditions de sélection de ces équipages,

- Trophée : constitué de 2 pilotes licenciés dans la ligue - numéros de 1 à 19
- Junior : constitué de 2 pilotes licenciés de la ligue âgés de 15 à 23 ans au à la date de l'épreuve - numéros de 20 à 39

Chaque Ligue ne peut engager qu'une seule équipe Trophée et une seule équipe Junior

- aux équipages des Comités Motocyclistes Départementaux - numéros de 100 à 199
- aux équipages de clubs - numéros 200 à 299
- aux équipages féminin - numéros de 40 à 59
- aux équipages engagés par les teams numéros de 60 à 99

Seuls les pilotes licenciés à l'année inters, NCO et NJ 3 peuvent participer à l'épreuve. Chaque pilote doit être en possession de sa licence en cours de validité et de son permis de conduire ou de son certificat d'aptitude au sport motocycliste délivré par la Ligue. Ils doivent avoir 15 ans révolus avant la date de l'épreuve.

Les licenciés une manifestation sont acceptés dans la limite des places laissées vacantes par les Ligues un mois avant l'épreuve et ne peuvent pas concourir pour le titre.

En cas de surnombre, les inscriptions définitives sont arbitrées par la Commission d'Enduro.

Chaque Ligue présentant un équipage peut être représentée par un délégué (titulaire d'une licence OFF et en possession de la qualification officiel 1<sup>er</sup> ou 2<sup>ème</sup> degré de la discipline Endurance T.T.) de la Commission d'Enduro ou d'Endurance T.T. de sa Ligue. Il peut assister aux réunions de Jury, mais n'a pas de droit de vote. La Ligue doit avoir envoyé un courrier au club organisateur, ainsi qu'au Service Sportif de la F.F.M. (enduro@ffmoto.com), indiquant le nom du délégué et son numéro de licence, au moins 72 h avant le début de la manifestation.

### **ART. 3 – ENGAGEMENTS**

Les droits d'engagement sont fixés à **230 € par équipage**.

Les engagements seront effectués à l'adresse suivante : <https://ffm.engage-sports.com>. Un concurrent ne peut faire partie que d'un seul équipage à la fois.

Les engagements seront ouverts à partir du **7 janvier 2026**.

### **ART. 4 – RECOMPENSES**

Seuls les équipages de chaque Ligue composés d'une équipe Trophée et d'une équipe Junior (qui constituent la Super Coupe) concourent pour le titre de Champion de France des Régions d'Endurance TT.

L'équipe vainqueur de la Ligue Super Coupe se voit récompensée d'un Trophée qui sera remis en compétition chaque année.

Des plaques (fournies par la FFM) seront remises aux 2 pilotes des :

- 2<sup>ème</sup> et le 3<sup>ème</sup> du Super Trophée
- 3 premiers équipages de Ligues (Trophée et Junior),
- 3 premiers équipages des Comités Motocyclistes Départementaux,
- 3 premiers équipages de clubs,
- 3 premiers équipages Féminins,
- 3 premiers équipages teams.

Les pilotes des équipages de Ligues non envoyés par leur Ligue et les licenciés une manifestation figurent dans un classement séparé hors Championnat de France des Régions.

### **ART. 5 – NUMEROS**

Les numéros de course sont attribués par l'organisateur en priorité aux équipages de Ligues, la date de réception faisant foi. Ces numéros, de dimensions réglementaires (hauteur mini 120 mm), sont de couleur noire sur fond de plaque jaune ; ils devront toujours être propres et lisibles. Quel que soit le mode de marquage, le pilote reste responsable de leur lisibilité.

L'ordre des départs et l'attribution des numéros (à partir de 1, 2, 3, etc pour les équipages de Ligue) sont déterminés en fonction du classement de l'année précédente.

### **ART. 6 – MOTOCYCLES**

Le contrôle du niveau sonore est systématiquement effectué (se référer à l'Article 7 des Règles Techniques Générales de l'Enduro).

Le transpondeur doit être impérativement fixé sur la moto et ce pendant toute la durée de l'épreuve.

### **ART. 7 - VERIFICATIONS TECHNIQUES**

Avant de prendre part aux essais, les machines sont présentées aux contrôles techniques. Celles qui ne sont pas conformes aux normes et au présent règlement seront refusées. Trois présentations sont autorisées. Une marque de peinture est apposée sur le cadre, le silencieux et le bloc-moteur, ainsi que sur un extincteur obligatoire pour chaque équipage.

Les pilotes doivent porter un casque d'un modèle homologué.

Toute machine présentant un niveau sonore non conforme sera refusée au départ. Pendant l'épreuve, toute machine dont le pot d'échappement est devenu défectueux pourra être arrêtée. L'échappement doit être remis en état avant que la machine puisse repartir. En cas de réparation impossible, la machine ne sera plus autorisée à continuer la course. Les motos type Enduro et Motocross sont acceptées, sans béquille.

#### **► SANCTIONS :**

Machine non conforme :

1. avant l'épreuve : refusée au départ
2. pendant l'épreuve, refus de remise en état :
  - > 1<sup>er</sup> avertissement : 1 tour
  - > 2<sup>ème</sup> avertissement : disqualification

**ART. 8 – ESSAIS**

Des essais libres sont organisés le dimanche matin. Ils doivent permettre à chaque pilote de parcourir au moins un tour de circuit. Ils ne sont ouverts qu'aux machines ayant satisfait au contrôle technique. Un temps mort d'une heure sépare la fin des essais du début de l'épreuve.

Des essais chronométrés peuvent être organisés afin de déterminer l'ordre de placement sur la ligne de départ. Les pilotes licenciés une manifestation partent après les NCO et les Inters.

Essais chronométrés : en cas d'essais chronométrés, ils se font sur 1 seul tour, l'équipage désignant le pilote qui y prendra part. Les 3 premières places sur la ligne de départ sont obligatoirement réservées aux 3 équipages de ligue classés aux 3 premières places l'année précédente.

**ART. 9 - LIGNE DE DEPART**

La mise en place des motos sur la ligne de départ se fait impérativement moteur arrêté.

Sur l'ordre du Directeur de course, les pilotes amènent leur machine directement à l'emplacement désigné sur la ligne de départ où les motos sont maintenues par des piquets plantés à 1,50 m d'intervalle.

Une fois la mise en place des motos sur la ligne de départ, une période de chauffe de cinq minutes est accordée aux concurrents. Le départ est donné impérativement dans les cinq minutes suivant cette période sur le signal du Directeur de course. Tout travail et tout ravitaillement sur le motocycle sont interdits dès le début de la mise en place sur la ligne de départ.

**ART. 10 – PISTE**

Le circuit a une longueur recommandée de 7 kilomètres à 12 kilomètres, y compris la ligne droite des stands, clôturée, dans laquelle seront installés les boxes. La largeur minimum de la piste est de 4 mètres et la largeur de la ligne de départ de 20 mètres.

La ligne droite des stands doit être d'une longueur égale à autant de fois 1,5 mètres que de stands occupés et d'un minimum de 100 mètres. Elle doit faire face directement à la ligne droite de départ.

Le poste de chronométrage est situé avant l'entrée des stands et précède immédiatement le parc fermé.

Le relief du terrain ne doit pas être trop accidenté. La piste doit tendre à ressembler à un parcours de liaison d'enduro. Le tracé de la piste ne doit pas permettre une vitesse moyenne supérieure à 50 km/h.

**► SANCTIONS :**

- Couper volontairement le circuit balisé
  - sanction prévue par le Code Sportif National pouvant aller jusqu'à la disqualification
- Prendre la piste en sens inverse y compris dans les stands
  - disqualification

**ART. 11 - ORDRE DES DEPARTS**

Les numéros sont attribués par ordre d'arrivée des engagements, avec priorité aux pilotes des équipages de Ligues, la date de réception faisant foi.

L'ordre des départs des 3 premiers est déterminé en fonction du classement de l'année précédente.

L'ordre des départs est déterminé en fonction des numéros de course ou des essais chronométrés. Les équipages de Ligues sont prioritaires.

Dans tous les cas, les équipages composés d'un ou deux pilotes licenciés une manifestation partent après.

**ART. 12 – DEPART**

Le départ est donné style Le Mans. Les pilotes doivent avoir un genou à terre. Le signal est donné par le Directeur de Course au moyen du drapeau tricolore. Les pilotes franchissent à pied la distance les séparant de leur machine. Ils doivent mettre eux-mêmes leur machine en marche sur la ligne par démarreur électrique ou mécanique. Le démarrage à la poussette est interdit.

Au moyen du drapeau vert, le Directeur de course autorise ensuite :

- le démarrage à la poussette pour lequel le pilote peut être aidé d'un mécanicien,
- le retour aux stands des motocycles en réparation.

**► SANCTIONS :**

Au départ, machine mise en route par une personne autre que le pilote : 1 tour  
Démarrage «à la poussette» avant le signal du Directeur de Course : 1 tour

**ART. 13 - CHANGEMENT DE PILOTES**

Chaque pilote ne peut piloter pendant plus de deux heures consécutives sur sa machine. Il doit impérativement respecter un temps d'arrêt minimum d'une demi-heure entre deux relais. Le non-respect de cette pause est sanctionné par l'exclusion de l'équipage. Tout changement de pilotes doit s'effectuer au stand de ravitaillement.

**CAS PARTICULIER**

Le pilote ayant été accidenté sur une partie du circuit peut être remplacé par son équipier à l'endroit où l'accident a eu lieu. Ce remplacement se fait toujours après avis du Directeur de Course.

► **SANCTIONS :**

Remplacement d'un équipier : 1 tour de pénalité

**ART. 14 – STANDS**

L'entrée des stands doivent être séparés de la piste par un couloir de décélération.

Chaque stand a une grandeur minimum de 10 mètres carrés et **est matérialisé au sol**.

Les équipages doivent occuper impérativement les stands qui leur sont désignés.

Les concurrents doivent rouler à vitesse réduite dans le couloir de décélération séparé de la piste et du parc coureurs.

► **SANCTIONS :**

Non-respect de la vitesse réduite dans le couloir de décélération :

1<sup>ère</sup> infraction : avertissement

2<sup>ème</sup> infraction : 1 tour

3<sup>ème</sup> infraction : disqualification

Par mesure de sécurité, chaque équipage doit posséder un extincteur en état de fonctionnement.

Il est interdit de fumer dans les stands sous peine de sanction prévue par le Code Sportif National pouvant aller jusqu'à la disqualification.

**ART. 15 - ASSISTANCE DANS LES STANDS**

La machine peut être réparée par un mécanicien et les pilotes. Les personnes admises sur les stands sont limitées aux pilotes, au mécanicien, au chef de stand, au panneateur, à l'exclusion de toute autre personne, sous peine de sanction.

Le changement de lunettes et gants ne pourra s'effectuer que dans les stands.

► **SANCTIONS :**

1<sup>ère</sup> infraction : 1 minute

2<sup>ème</sup> infraction : 1 tour

**ART. 16 – RAVITAILLEMENT**

Les concurrents doivent obligatoirement utiliser un carburant du commerce.

Les ravitaillements s'effectuent obligatoirement au stand, moteur arrêté. Toute installation fixe de type «der-rick» ou similaire est interdite.

► **SANCTIONS :**

- Ravitaillement en dehors des stands :

► 1<sup>ère</sup> infraction : 1 tour

► 2<sup>ème</sup> infraction: disqualification

- Ravitaillement moteur en marche : disqualification

**ART. 17 – REPARATIONS**

Le cadre de la moto, le bloc-moteur et le silencieux sont marqués par touches de peinture avec numéro inscrit à l'intérieur.

Toutes les autres pièces peuvent être changées. Les réparations doivent être effectuées au stand.

En dehors du stand, les pilotes doivent faire eux-mêmes leur mécanique, seuls les outils et pièces leur étant fournis. En cas de panne sur le circuit, le pilote peut regagner la ligne de départ. Il peut repartir après avis du Directeur de course. Une pénalité d'un tour sera appliquée à l'équipage.

Seuls les dépannages de fortune, bougies, chaînes, etc. peuvent être effectués par le pilote seul, sur le bord de la piste, à condition que la moto soit bien rangée et ne présente aucun danger pour la sécurité des concurrents.

Les soudures ne doivent pas être effectuées dans les stands, mais dans un endroit mis spécialement à la disposition des coureurs par l'organisateur.

► **SANCTIONS :**

- Réparations contraires au règlement :

1<sup>ère</sup> infraction : 1 tour

2<sup>ème</sup> infraction : sanction prévue par le Code Sportif National pouvant aller jusqu'à la disqualification

**ART. 18 - FIN DE COURSE**

Dès l'arrivée, les machines des 5 premières équipes doivent faire l'objet d'un contrôle technique et rentrer au parc fermé. Les motos non rentrées au parc fermé ne seront pas classées.



Le classement est établi en fonction du nombre de tours et du temps effectué par chaque équipage.

Pour raison de sécurité, le Directeur de course peut moduler la durée de la course.

## PROCEDURE D'ARRIVEE

La course est considérée comme achevée et l'abaissement du drapeau se fait sur l'équipage classé 1er une fois les cinq ou six heures écoulées. Tous les équipages disposent de vingt minutes pour passer la ligne d'arrivée.

## ART. 19 - PARC FERME

Les motos des cinq premiers classés sont placées en parc fermé à la fin de l'épreuve.

### ► SANCTIONS :

- Effectuer quoi que ce soit en relation avec le motocycle
  - sanction prévue par le Code Sportif National pouvant aller jusqu'à la disqualification

## ART. 20 – CLASSEMENTS

Le classement se fait de la façon suivante :

- 1) nombre de tours,
- 2) temps,
- 3) franchissement de la ligne d'arrivée.

Le classement est établi en fonction du nombre de tours et du temps effectué par chaque équipage. C'est l'équipage ayant effectué le plus grand nombre de tours qui est déclaré vainqueur. Pour être classé, un équipage doit avoir franchi la ligne d'arrivée dans les 20 minutes suivant l'arrivée du premier.

Un classement distinct est établi pour chaque type d'équipes :

- Liges Super Coupe : cumul du Trophée et Junior, (Titre de Champion de France d'endurance des Régions)
- Liges Trophée,
- Liges Junior,
- Comités Motocyclistes Départementaux,
- Clubs,
- Féminins.

## ART. 21 – REGLEMENTATION

Cette compétition est organisée conformément aux prescriptions du Code Sportif de la F.I.M., du Règlement National de la F.F.M., aux règles techniques et de sécurité et du présent règlement.

## ART. 22 – 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 €.

Lorsque la 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 conforme ou versée au pilote contraint au démontage si la non-conformité est reconnue.

## ART. 23 – OFFICIELS

| Désignés par la Commission d'Enduro                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | Fournis par le club                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ des chronomètres officiels (à la charge du club organisateur) ;</li> <li>➤ un Délégué (Président du Jury, à la charge à 50 % du club organisateur) ;</li> <li>➤ un Membre du Jury (à la charge à 50 % du club organisateur) ;</li> <li>➤ un Commissaire Technique ;</li> <li>➤ un officiel référent circuit.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ deux personnes pour aider les chronomètres ;</li> <li>➤ un Directeur de course (titulaire du spécifique 2<sup>ème</sup> degré)</li> <li>➤ La Commission d'Enduro peut toutefois nommer le Directeur de course de son choix si elle le juge nécessaire (à la charge à 50 % du club organisateur) ;</li> <li>➤ un Membre du Jury (titulaire du spécifique 2<sup>ème</sup> degré) ;</li> <li>➤ un Commissaire Technique licencié.</li> </ul> |

## ART. 24 - REGLES ENVIRONNEMENTALES

Se reporter à l'article 32 du Championnat de France d'Enduro.

### ► SANCTIONS :

Non utilisation du tapis environnemental : 1 tour

## RECAPITULATIF DES SANCTIONS

| VERIFICATIONS TECHNIQUES                   |                                                                                             |
|--------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------|
| Machine non conforme : Avant l'épreuve     | refusée au départ                                                                           |
| Pendant l'épreuve, refus de remise en état | 1 <sup>er</sup> avertissement : 1 tour<br>2 <sup>ème</sup> avertissement : disqualification |

| TRANSPONDEUR             |                  |
|--------------------------|------------------|
| Emplacement non conforme | 1 tour           |
| Récidive                 | disqualification |

| PARC FERME                                               |                                                                                        |
|----------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------|
| Effectuer quoi que ce soit en relation avec le motocycle | Sanction prévue par le Code Sportif National pouvant aller jusqu'à la disqualification |

| PISTE                                                       |                                                                                        |
|-------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------|
| Couper volontairement le circuit balisé                     | sanction prévue par le Code Sportif National pouvant aller jusqu'à la disqualification |
| Prendre la piste en sens inverse, y compris dans les stands | disqualification                                                                       |

| DEPART                                                          |        |
|-----------------------------------------------------------------|--------|
| Machine mise en route par une personne autre que le pilote      | 1 tour |
| Démarrage à la poussette avant le signal du Directeur de course | 1 tour |

| CHANGEMENT DE PILOTE       |                    |
|----------------------------|--------------------|
| Remplacement d'un équipier | 1 tour de pénalité |

| STANDS                                                              |                                                                                                                                       |
|---------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Non-respect de la vitesse réduite dans le couloir de décélération : | 1 <sup>ère</sup> infraction : avertissement<br>2 <sup>ème</sup> infraction : 1 tour<br>3 <sup>ème</sup> infraction : disqualification |
| Fumer                                                               | sanction prévue par le Code Sportif National pouvant aller jusqu'à la disqualification                                                |

| ASSISTANCE DANS LES STANDS          |                                                                                |
|-------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------|
| Assistance contraire au règlement : | 1 <sup>ère</sup> infraction : 1 minute<br>2 <sup>ème</sup> infraction : 1 tour |

| RAVITAILLEMENT         |                                                                                        |
|------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------|
| En dehors des stands : | 1 <sup>ère</sup> infraction : 1 tour<br>2 <sup>ème</sup> infraction : disqualification |
| Moteur en marche       | disqualification                                                                       |

| REPARATIONS             |                                                                                                                                                              |
|-------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Contraires au règlement | 1 <sup>ère</sup> infraction : 1 tour<br>2 <sup>ème</sup> infraction : sanction prévue par le Code Sportif National pouvant aller jusqu'à la disqualification |

| REGLES ENVIRONNEMENTALES                 |        |
|------------------------------------------|--------|
| Non utilisation du tapis environnemental | 1 tour |

## CHAMPIONNAT DE FRANCE DE CROSS-COUNTRY

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.

### 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<br>Cylindrée : jusqu'à 125cc 2T ou 150cc 4T                      | 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<br>Jusqu'à 125 2T / 250 4T                                      | 3h               | Fond vert chiffres blancs                         |
| Nationaux N2            | À partir de 15 ans<br>Jusqu'à 250 2T / 450 4T                                      | 3h               | Fond vert chiffres blancs                         |
| Nationaux N3            | À partir de 15 ans<br>+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<br>Moto jusqu'à 1998 inclus<br>Mono-amortisseur                 | 2h               | Fond jaune chiffres noirs                         |
| Vintage V2              | A partir de 18 ans<br>Moto jusqu'à 1998 inclus<br>Double amortisseur ou cantilever | 2h               | Fond jaune chiffres noirs                         |
| Duos                    | + de 15 ans                                                                        | 2h + 3h          | Fond vert chiffres blancs                         |
| Catégorie expérimentale | Motos électriques<br>+ de 15 ans                                                   | 3h               | Fond vert chiffres blancs                         |
| Soft Solo (LJA)         | + de 15 ans<br>Licence « une manifestation »                                       | 2h               | Fond vert chiffres blancs<br>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 :

| DIMANCHE MATIN                                                                   |                 |
|----------------------------------------------------------------------------------|-----------------|
| Catégories                                                                       | Temps de course |
| Kids                                                                             | 1h30            |
| Espoirs, Féminines, Vintage, Soft Solo (LJA), Duos, Ligue duo                    | 2h              |
| DIMANCHE APRES-MIDI                                                              |                 |
| Catégories                                                                       | Temps de course |
| 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<br>(totalité des épreuves –<br>à partir du 17 décembre) | Tarifs d'engagements épreuve par<br>épreuve<br>(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 discrétion du club organisateur                  |
| Ligue Duo                  | -                                                                                     | Entre 90€ et 160€ à la discrétion 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** précédant 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'État, 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 débris 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 précédant 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 précédant 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 |
| Non-respect des passages obligatoires par la voie des stands | disqualification                                                                       |

| DEPART              |        |
|---------------------|--------|
| Changement de ligne | 1 tour |

| CIRCUIT                                                                 |                                                                                        |
|-------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------|
| 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<br>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         |
| Couper le parc d'assistance pour rejoindre son stand                    | Décision du jury pouvant aller jusqu'à la disqualification                             |

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 REGLEMENT

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 cosse 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.

## **CHAMPIONNAT DE FRANCE ENDURO KID**

### **ART. 1 – DEFINITION**

La Fédération Française de Motocyclisme met en place le Championnat de France Enduro Kid. 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 décision du Jury. Le cas échéant, tous les concurrents doivent être informés du changement avant le départ.

Le règlement particulier de chaque épreuve doit être conforme au règlement général et aux règles techniques et de sécurité de l'Enduro.

### **ART. 2 – CALENDRIER**

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

### **ART. 3 – ENGAGEMENTS**

Le Championnat de France Enduro Kid est ouvert aux pilotes titulaires d'une licence NJ ou NCO.

Les licenciés une manifestation peuvent s'engager s'il reste des places la semaine précédant la clôture des engagements.

Les engagements s'effectuent sur le site suivant : <https://ffm.engage-sports.com>.

Les droits d'engagements sont fixés à :

| <b>Catégories</b>                                                              | <b>Engagements à l'année<br/>du 7 janvier au 18 février 2026</b>    | <b>Engagements épreuve par épreuve<br/>à partir du 19 février 2026</b> |
|--------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------|
| Poussins<br>Benjamins<br>Benjamines / Minimes                                  | <b>Epreuve d'une journée : 80€<br/>Epreuve de deux jours : 140€</b> | <b>Epreuve d'une journée : 85€<br/>Epreuve de deux jours : 150€</b>    |
| Minimes Garçons<br>Cadets 85cc<br>Cadet 125cc<br>Espoirs<br>Cadettes / Espoirs | <b>Epreuve d'une journée : 95€<br/>Epreuve de deux jours : 170€</b> | <b>Epreuve d'une journée : 100€<br/>Epreuve de deux jours : 180€</b>   |

Date de clôture des engagements le lundi précédant l'épreuve à 23h59.

Dix jours avant la fermeture, les inscriptions sont majorées de 15€.

Le paiement du droit d'engagement se fait uniquement par CB. 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 ».

En cas de paiement revenu impayé, un courriel est adressé au pilote qui dispose alors d'un délai d'une semaine à réception de celui-ci pour régulariser sa situation, avec majoration du droit d'engagement correspondant au montant des frais bancaires de 12 euros 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 15 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.**

Le nombre maximum d'engagés est fixé à 250 pilotes si l'épreuve comporte une spéciale, à 350 pilotes si l'épreuve comporte deux spéciales. 5 places sont réservées aux moto-clubs jusqu'à 15 jours avant l'épreuve.

Les licences une manifestation sont acceptées et sont à prendre directement sur le site de la FFM. Les pilotes possédant ce type de licence sont classés à l'épreuve, mais ne marquent en aucun cas de points au Championnat de France.

#### ART. 4 – NUMEROS DE COURSE - CATEGORIES

Une fois validé, le numéro de course reste identique pour toute la saison, quelle que soit la catégorie.

Les catégories du Championnat de France Enduro Kid sont les suivantes :

| CATEGORIES GARCON                                                                                                                                 |                |                                                                  |                               |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------|------------------------------------------------------------------|-------------------------------|
|                                                                                                                                                   | Âge            | Cylindrées                                                       | Plaques et numéros de course  |
| <b>Poussins</b>                                                                                                                                   | De 7 à 10 ans  | 65cc maximum, boîte de vitesses mécanique                        | Plaque bleue<br>Numéro blanc  |
| <b>Poussins – Challenge électrique</b><br><i>Le pilote peut s'inscrire avec une moto électrique dans la sous-catégorie : Challenge électrique</i> | De 6 à 10 ans  | Moto électrique ayant fait l'objet d'une autorisation par la FFM |                               |
| <b>Benjamins</b>                                                                                                                                  | De 9 à 10 ans  | 90cc maximum                                                     | Plaque noire<br>Numéro blanc  |
| <b>Minimes</b>                                                                                                                                    | De 11 à 13 ans | ► 2T : 85cc maximum<br>► 4T : 150cc maximum                      | Plaque jaune<br>Numéro noir   |
| <b>Cadets</b>                                                                                                                                     | De 13 à 15 ans | ► 85cc : 85cc 2T ou 150cc 4T max.<br>► 125cc : 125cc 2T maximum  | Plaque verte<br>Numéro blanc  |
| <b>Espoirs</b>                                                                                                                                    | De 14 à 17 ans | ► 2T : 125cc maximum<br>► 4T : 150cc maximum                     | Plaque blanche<br>Numéro noir |

| CATEGORIES FEMININE                                                                                                                               |                |                                                                  |                                 |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------|------------------------------------------------------------------|---------------------------------|
|                                                                                                                                                   | Âge            | Cylindrées                                                       | Plaques et numéros de course    |
| <b>Poussins</b>                                                                                                                                   | De 7 à 10 ans  | 65cc maximum, boîte de vitesses mécanique                        | Plaque violette<br>Numéro blanc |
| <b>Poussins – Challenge électrique</b><br><i>Le pilote peut s'inscrire avec une moto électrique dans la sous-catégorie : Challenge électrique</i> | De 6 à 10 ans  | Moto électrique ayant fait l'objet d'une autorisation par la FFM |                                 |
| <b>Benjamines / Minimes</b>                                                                                                                       | De 9 à 12 ans  | ► 2T : 85cc maximum<br>► 4T : 150cc maximum                      |                                 |
| <b>Cadettes / Espoirs</b>                                                                                                                         | De 13 à 18 ans | ► 2T : 125cc maximum<br>► 4T : 150cc maximum                     |                                 |

Pour chaque catégorie, avoir l'âge minimum la veille de l'épreuve et ne pas avoir l'âge maximum au 1er janvier.

Les 50cc à **boîte** ne sont pas autorisés **sauf pour les participants au championnat d'Europe**.

Des dérogations à ces différentes catégories d'âges peuvent exceptionnellement être accordées par la Commission d'Enduro aux pilotes qui en font la demande.

En cas de changement de catégorie en cours de saison, les points ne sont pas reportés.

Les pilotes garçons âgés de 17 ans au 1<sup>er</sup> janvier de l'année du Championnat (125 cc 2T ou 150 cc 4T) et les pilotes garçons âgés de 17 ans au 1<sup>er</sup> janvier ayant marqué des points au championnat de France espoirs national peuvent également participer à l'épreuve, mais ne peuvent en aucun cas marquer des points au Championnat de France Enduro kid. Les pilotes devront en faire la demande par écrit au service sportif de la FFM : [enduro@ffmoto.com](mailto:enduro@ffmoto.com)

L'ordre de départ de la 1<sup>ère</sup> épreuve se fait dans l'ordre du classement du Championnat de l'année précédente, puis dans l'ordre du classement provisoire de l'année en cours et cela dès la seconde épreuve.

#### **Numéros de course :**

Les pilotes s'engageant à l'année choisissent leur numéro de course dans une grille allant du n° 1 au n° 999. Passée la période d'engagement à l'année, ce sont les pilotes s'engageant par épreuve qui choisiront leur numéro de course parmi ceux restés disponibles dans la grille.

#### **ART. 5 – CONTROLES ADMINISTRATIFS ET TECHNIQUES**

Les contrôles administratifs et techniques se déroulent la veille de l'épreuve, sur convocation, entre 16h00 et 20h00.

Le pilote ne peut présenter qu'une seule machine au contrôle technique.

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

Des contrôles de cylindrée peuvent avoir lieu à n'importe quel moment de la journée, à charge aux pilotes de mettre à disposition une personne pour démonter et remonter la machine et de prévoir les pièces nécessaires. Le pilote désigné pour un contrôle de cylindrée doit présenter la moto qu'il a passée au contrôle technique et avec laquelle il a roulé.

Tout coureur qui n'a pas satisfait aux vérifications administratives et techniques aux horaires prévus se verra refuser le départ par le Directeur de course.

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

Un contrôle du niveau sonore est effectué (se référer à l'Article 7 des Règles Techniques Générales de l'enduro). Pour les 85cc, le niveau sonore ne doit pas dépasser **109 dB (+2db de tolérance)** en début de course et **111 dB (111+1)** en fin de course.

#### **ART. 6 – CLASSEMENTS**

Le classement est établi en cumulant les temps des spéciales et des pénalités (uniquement pour les catégories Espoir et Cadet). Le pilote ayant réalisé le plus petit temps est déclaré vainqueur de sa catégorie. Il y a un classement par catégorie. Les points du Trophée sont attribués aux 20 premiers pilotes de chaque catégorie selon le barème suivant : 25, 22, 20, 18, 16, 15, 14, 13, 12, 11, 10, 9, 8, 7, 6, 5, 4, 3, 2, 1.

#### **ART. 7 – TITRES ET RECOMPENSES**

##### **Récompenses**

A chaque épreuve, une récompense est obligatoirement offerte aux 3 premiers pilotes de chaque catégorie.

##### **Titres**

Des titres de Champions de France sont décernés aux premiers pilotes des catégories suivantes : Poussins, Benjamins, Minimes, Cadets 85cc, Cadets 125cc, Espoirs, Poussins Filles, Benjamins / Minimes, Cadettes / Espoirs.

Les 3 premiers pilotes de ces classements reçoivent une coupe ou une récompense.

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

Tout pilote participant à un championnat ou coupe FIM ou FIM Europe en concurrence de dates avec un Championnat de France de la même discipline et de la même catégorie, se voit réattribuer des points en championnat de France si ce dernier est titulaire d'une licence FIM ou FIM Europe délivrée par la FFM. Ce calcul se fera au prorata de la totalité des manches. Ces points seront rajoutés quelques jours avant la finale du Championnat de France auquel il est régulièrement engagé, s'il n'y a pas concurrence de dates pour la finale, sinon ce rajout se fera dès que les résultats seront officiels. Il y a concurrence de dates lorsqu'il y a incapacité matérielle et physique d'être sur les deux épreuves en même temps.

**Dans le cas où une épreuve de Championnat de France Enduro Kid compte également pour un Championnat d'Europe, le report de points n'est pas appliqué, c'est le résultat du pilote lors de l'épreuve qui est pris en compte.**

#### **ART. 8 – PROTECTION DES PILOTES**

Les pilotes doivent être équipés :

- d'une paire de bottes de moto, en cuir ou en matériaux synthétiques (homologuées),
- d'une paire de gants en cuir ou matière équivalente,
- d'un pantalon renforcé,
- d'un vêtement en matière résistante qui couvre les bras.

Tout pilote présentant un équipement non conforme est refusé par le Directeur de course.

Les casques et protections dorsale et pectorale des pilotes doivent être adaptés à la morphologie du pilote et en conformité avec l'article 2 des règles techniques générales de l'Enduro.

**ART. 9 – MACHINES**

Les cylindrées imposées sont 65cc 2T, 85cc 2T, 125cc 2T et 150cc 4T maximum, munies d'une boîte à vitesses (cylindrées aux normes des constructeurs).

La moto doit être propre. Les Commissaires Techniques vérifient principalement :

- la présence de la protection du pignon de sortie de boîte,
- la présence des embouts des poignées et du guidon,
- la présence de la mousse de guidon,
- le niveau sonore suivant la discipline (méthode 2m max),
- les leviers (ils ne doivent pas être cassés),
- le coupe-circuit en état de marche,

Chaque pilote doit avoir sur lui une bougie de rechange et une clé à bougie afin de ne pas pénaliser le groupe.

Pour les marquages des motos, se référer à l'art. 17 des Règles Techniques Générales Enduro.

**ART. 10 – DEROULEMENT DES EPREUVES**

La totalité du parcours de l'épreuve doit se trouver sur un domaine privé ou sur des voies à usage privatif. Le circuit doit être tracé en formant une boucle dont le départ et l'arrivée doivent être à proximité du parc coureurs. Le club doit prévoir obligatoirement un contrôle de passage au minimum.

Selon les catégories, il est impératif d'accorder des périodes de repos aux pilotes (voir les RTS). Après avoir parcouru la liaison, ils peuvent marquer un temps de repos avant de s'élancer dans la spéciale (voir les RTS).

A la fin de chaque tour, les pilotes devront ravitailler au parc coureurs et marquer une pause selon la catégorie (voir les RTS) avant de repartir dans la boucle suivante. Les liaisons doivent être parcourues sur des portions larges et très sinueuses en dehors de circuits tracés. Elles ne doivent pas être rapides. Les difficultés doivent être franchies par l'ensemble des pilotes du plateau.

Un tracé de contournement doit être prévu pour toutes les difficultés.

Le Directeur de course peut parcourir avec l'organisateur la totalité des liaisons et peut, si nécessaire, faire modifier le tracé s'il le juge trop rapide ou avec des difficultés trop importantes ou dangereuses. Des commissaires seront chargés d'aider les pilotes aux abords des zones de franchissement.

**Spéciales**

Une ou deux spéciales sont organisées à l'appréciation du club organisateur.

Les spéciales ne peuvent être reconnues qu'à pieds.

Les spéciales doivent être entièrement balisées sur un terrain naturel, d'une durée comprise entre 3 et 10 minutes. (5 minutes pour les 6 ans)

Les difficultés rajoutées de type motocross doivent être en nombre restreint et facilement contournables et seront validées par le jury avant le départ de l'épreuve.

**La présence des parents ou des accompagnateurs n'est pas tolérée sur la totalité de la spéciale (sauf en cas de panne ou de chute).**

**Zone spéciale** : une zone d'attente doit être balisée avant la spéciale. Elle permet à tous les pilotes d'avoir le repos nécessaire indiqué dans les RTS. La mécanique est autorisée dans cette zone et dans le temps de repos imparti selon la catégorie du pilote.

Une fois cette zone passée, ni les parents, ni l'assistance ne peuvent intervenir. Le pilote entre au départ de la spéciale.

Sanction pour non-respect des consignes : 1 minute.

Sanction pour non-présentation à l'heure au CH : 60 secondes par minute de retard

Aide extérieure : 1 minute de pénalité (sauf en cas de panne).

Une zone de ravitaillement peut être prévu sur le parcours entre les deux spéciales suivant le format de l'épreuve qui sera annoncé au briefing.

Une ambulance et un médecin doivent être présents près du départ de la spéciale (se référer à l'art. 9 des RTS).

Le temps de liaison entre chaque spéciale ne peut pas être supérieur à 45 minutes selon la catégorie.

A la fin du tour, le pilote doit respecter les temps de repos indiqués aux RTS.

Les pilotes ne peuvent pas parcourir dans la journée :

Plus de **8 spéciales** pour les catégories Poussins, Benjamins et Minimes

**Sans restriction pour les Cadets et les Espoirs.**

**ART. 11 – PROCEDURE DE DEPART**

Les pilotes partent par groupe de 20 maximum selon le planning de départ de la course prévu par le club. Les

pilotes doivent être présents au parc fermé à 8h00 le matin de la course. Ils doivent parcourir, moteur arrêté en poussant leur machine, la distance qui les sépare de la zone de départ. Les pilotes se positionnent dans la zone de départ 1 minute avant le top départ, moteur éteint.

Des marshalls en moto doivent encadrer chaque groupe de 20 pilotes maximum, dans les catégories Pous-sins, Minimes et Benjamin, afin d'assurer la sécurité de ceux-ci (au minimum un devant et un derrière).

Les Espoirs et les Cadets partent par 3 ou 4 toutes les minutes. 4 marshalls doivent être prévus pour ces deux catégories.

Au top départ, les pilotes ont 1 minute pour démarrer leur machine et s'élancer. Au-delà, ils doivent sortir de la zone en poussant leur machine en direction de la liaison. La présence des parents n'est pas autorisée dans la zone de départ.

Si un pilote prend le départ en retard, il est pénalisé de 60 secondes par minute de retard.

Si un pilote ne prend pas le départ à l'heure fixée moteur en marche dans sa minute, il est pénalisé de 10 secondes.

**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.**

Si le pilote ne respecte pas le code sportif et le règlement fédéral, il est pénalisé de 2 minutes par infraction constatée. Au-delà de la 3<sup>ème</sup> infraction, une exclusion peut être prononcée par le Jury de l'épreuve.

## ART.12 – RECLAMATIONS

Il est rappelé que le droit de réclamation, d'un montant de 75 euros, doit être déposé auprès du Directeur de course dans la demi-heure suivant l'affichage des résultats (lorsqu'il s'agit de réclamations relatives aux classements) et qu'il doit être assorti, lorsqu'il suppose un démontage du moteur, d'une caution de 75 euros en plus.

Cette somme sera remboursée si la réclamation est reconnue fondée. Dans le cas contraire, elle sera envoyée à la FFM avec le rapport de clôture. Il est rappelé que le Directeur de course peut faire démonter toute machine de son choix, à l'arrivée, sans que le pilote puisse prétendre à une quelconque indemnité.

## ART.13 – OFFICIELS

Pour chaque épreuve, un Jury est constitué. Il est composé de :

- Membres votants :
- Président du Jury
- 1<sup>er</sup> Membre du Jury
- 2<sup>ème</sup> Membre du jury

Ces officiels sont au minimum Commissaires sportifs Enduro 2<sup>ème</sup> degré.

- Membres non-votants :

- le Directeur de course,
- le médecin,
- l'organisateur,
- le responsable du contrôle technique,
- le responsable du chronométrage,
- toute autre personne autorisée par le Jury.

| Désignés par la Commission d'Enduro                                                                                                                                                                                                                                                                           | Fournis par le club                  |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"><li>➡ des chronométreurs officiels,</li><li>➡ un Délégué (Président du Jury),</li><li>➡ un Directeur de course,</li><li>➡ un responsable contrôle administratif, également membre du jury</li><li>➡ un responsable technique</li><li>➡ un deuxième membre du jury</li></ul> | ➡ un responsable sur chaque spéciale |

## ART.14 – REGLES ENVIRONNEMENTALES

Les pilotes doivent respecter les règles environnementales mises en place par l'organisateur. Il est obligatoire d'utiliser un tapis environnemental qui doit être constitué d'une semelle imperméable et de textile absorbant et dont les dimensions minimales sont de 2 m x 1 m.

### Sanction :

Non utilisation du tapis environnemental : 1 minute

**Les tear-off sont interdits y compris avec système de récupération.** En cas d'utilisation, le pilote ne sera pas autorisé à prendre le départ. Les roll-off sont autorisés.

Pendant toute la durée de l'épreuve, le nettoyage des motos à l'eau sous pression (jets d'eau, nettoyeur haute pression...) est strictement interdit.

#### **Sanction :**

1<sup>ère</sup> infraction : avertissement

2<sup>ème</sup> infraction : sanction pouvant aller jusqu'à l'exclusion du pilote

Tout bruit dans le parc coureurs au-delà de 22 heures est interdit.

#### **Sanction**

1<sup>ère</sup> infraction : avertissement

2<sup>ème</sup> infraction : sanction pouvant aller jusqu'à l'exclusion

## **CHAMPIONNAT DE FRANCE D'ENDURO À L'ANCIENNE**

La Fédération Française de Motocyclisme met en compétition pour 2026 le Championnat de France d'Enduro à l'ancienne.

### **ARTICLE 1 – MACHINES ADMISES**

Elles doivent obligatoirement être d'un millésime inférieur ou égal à 1998.

**Pour tous les points qui ne sont pas prévus au présent règlement, il convient de se référer au règlement du Championnat de France d'Enduro 2026.**

#### **1.1- Catégories**

Elles sont définies par le millésime du modèle.

Rappel : les modèles présentés au salon 1979 ou apparus aux ISDT 1979 sont du millésime 80. Pour les modèles n'ayant pas évolué techniquement pendant plusieurs années, c'est le premier millésime qui compte.

- **C1** : Motos de 1976 et avant
- **C2** : Motos de 1977 à 1979 inclus
- **C3** : Motos de 1980 à 1982 inclus
- **C4** : Motos de 1983 à 1985 inclus
- **C5** : Motos quatre temps des classes C1, C2, C3 et C4 (**freins à tambour obligatoires**)
- **C6** : Motos de 1986 à 1989 2T
- **C7** : Motos de 1990 à 1998 2T
- **C8** : Motos quatre temps de 1986 à 1989 inclus
- **C9** : Motos quatre temps de 1990 à 1998

Pour la catégorie C4, les deux critères (suspension progressive ou refroidissement liquide) sont permis.

**Les motos équipées d'un frein à disque ou refroidissement liquide d'origine restent dans leurs catégories (elles ne sont pas classées dans la catégorie supérieure).**

#### **Classes de cylindrée**

Un trophée est mis en place pour les 50/80 pré-1985 sous réserve que 5 pilotes minimum soient inscrits.

Le premier 125cc de chaque catégorie est récompensé dans la sous-catégorie CxA (x étant le nom de sa catégorie).

Un trophée Loisirs motos anciennes L1 est organisé avec les motos des catégories de C1 à C5. Un trophée Loisirs motos anciennes L2 est organisé avec les motos des catégories de C6 à C9.

Les pilotes participant à ce trophée font un tour et doivent restituer le transpondeur et le carton à la fin du tour. Pour ces Trophées Loisirs, les pilotes doivent être âgés de 55 ans minimum.

Un pilote a la possibilité de rouler une première journée avec une moto et avec une autre moto la deuxième journée, sous réserve que les deux motos soient passés aux contrôles administratif et technique et dans la même catégorie. Dans le cas où le pilote changerait de catégorie entre les 2 jours, il ne marquera pas de points le second jour. Le pilote doit en avvertir le délégué du Championnat, sous peine de disqualification.

#### **1.2 – Préparation et restauration**

L'esprit moto ancienne étant la mise en valeur d'un patrimoine, la préparation d'une moto avec des éléments existants à l'époque de la catégorie considérée est autorisée.

La machine ayant subi des transformations en rapport à l'origine sera mise dans la catégorie correspondant à l'élément transformé le plus récent.

Le remplacement des amortisseurs d'origine par des éléments neufs est autorisé à la condition que longeurs et débattements d'origine soient respectés.

### **1.3 – Pneumatiques**

Seuls les pneumatiques homologués sont autorisés (mention DOT sur le flan du pneumatique).

### **1.4 – Contrôle technique, silencieux, éclairage**

L'organisateur de l'épreuve a obligation de mettre à la disposition du responsable technique un barnum et un couloir dédié uniquement aux motos anciennes afin d'éviter les confusions de règlement avec les motos modernes (Ex : sonomètre, casque, béquille etc...).

Le silencieux d'échappement et l'éclairage doivent être en état de marche. L'éclairage doit pouvoir fonctionner sur le parcours routier.

Le motorcycle doit être équipé d'un protège pignon si la configuration du cadre et du moteur le permet.

Pour les machines dont le nombre de décibels et le régime de mesure ne sont pas spécifiés sur la carte grise, se référer à la méthode de contrôle sonore spécifique aux machines classiques et historiques (Méthode FIM-45° -0.50M).

### **1.5 – Sécurité**

La barre de renfort du guidon doit être équipée d'une protection rembourrée (mousse).

Si la tige filetée de frein arrière dépasse de plus de deux centimètres la molette de réglage, elle doit être munie d'une protection (bout de durite).

Les extrémités du guidon doivent être bouchées (embouts ou poignées caoutchouc).

Les motocycles doivent obligatoirement être munis d'un système fiable d'arrêt du moteur. Ce système doit être monté sur la gauche ou la droite du guidon, à portée de main et actionné sans lâcher le guidon par le pilote.

Pour des raisons évidentes de sécurité, un commissaire de piste doit être en mesure de couper le moteur en cas d'urgence.

Ce système est systématiquement testé lors du contrôle technique moteur en marche.

La béquille est facultative, mais le pilote doit alors prévoir une béquille amovible pour le placement dans le parc fermé.

### **1.6 – Document de la moto**

La carte grise et l'attestation d'assurance en cours de validité sont obligatoires.

Le numéro d'immatriculation de la machine doit figurer sur une plaque fixée sur le garde boue arrière. Celle-ci, ne doit pas dépasser la largeur du garde-boue.

### **1.7 – Couleur des plaques et des numéros de course**

| Grilles de numéros | Catégories      | Couleurs plaques / Numéros    |
|--------------------|-----------------|-------------------------------|
| 1 à 20             | Trophée 50/80   | Plaque jaune / Numéros noirs  |
| 21 à 49            | C1              |                               |
| 50 à 99            | C2              |                               |
| 100 à 199          | C3              |                               |
| 200 à 299          | C4              |                               |
| 300 à 349          | C5              |                               |
| 350 à 399          | C6              |                               |
| 400 à 499          | C7              |                               |
| 500 à 549          | C8              |                               |
| 550 à 600          | C9              |                               |
| De 600 à 699       | Trophée Loisirs | Plaque verte / Numéros blancs |

**Les plaques sont obligatoires (frontale et latérales), doivent être lisibles et de taille correcte.**

Dimension minimum des chiffres : 11cm.

## **ARTICLE 2 – LICENCES**

Les coureurs de toutes nationalités peuvent courir sous réserve d'être détenteurs d'une licence française



MAT, NCO, LUE, NJ3C (pilote détenteur d'un BSR et âgé de 14 ans révolu) ou LJA, délivrée par la F.F.M. valable pour l'année en cours.

Si la manifestation est inscrite au calendrier de la FIM Europe, les pilotes peuvent y prendre part avec une licence étrangère européenne accompagnée d'une autorisation de sortie de leur Fédération. Ils ne sont toutefois pas classés au Championnat de France.

Les licenciés « une manifestation » sont classés sur l'épreuve mais ne marquent pas de points au Championnat.

La licence MAT ne peut être attribuée qu'aux pilotes **dont la machine est équipée de refroidissement à air.**

### ARTICLE 3 – ENGAGEMENTS

Les pilotes s'engagent à l'adresse suivante : <https://ffm.engage-sports.com>.

**Modalités des engagements (paiement par CB uniquement) :**

|                                                          | Par épreuve                   |
|----------------------------------------------------------|-------------------------------|
| <b>Date Ouverture</b>                                    | <b>A partir du 30 janvier</b> |
| <b>Droits Engagements (durée des épreuves : 2 jours)</b> | <b>160 €</b>                  |
| <b>Droits engagements Trophée Loisirs</b>                | <b>140€</b>                   |

Majoration de 20 euros du droit d'engagement 15 jours avant la date **de l'épreuve.**

**Aucun engagement n'est pris en considération à compter du lundi précédant chaque épreuve.**

**ATTENTION : une somme de 30 euros** correspondant aux frais de dossier sera systématiquement retenue sur tout engagement.

La clôture des engagements a lieu **le dimanche précédant la semaine de l'épreuve à 23h59.** En cas de nombre de places limitées sur l'épreuve, la priorité est donnée aux pilotes inscrits au Championnat de France jusqu'à 30 jours avant l'épreuve.

En cas de paiement revenu impayé :

Un courriel est adressé au pilote qui dispose alors d'un délai de 7 jours à réception de celui-ci pour régulariser sa situation. Cette régularisation peut intervenir soit par CB directement sur le site soit par virement bancaire avec majoration du droit d'engagement du montant des frais bancaires liés à cet impayé.

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 ».

En l'absence de régularisation pendant ce délai, le pilote est redevable à la FFM du droit d'engagement majoré des frais bancaires générés par l'impayé. Il est par ailleurs automatiquement désengagé de l'épreuve.

Désistement

**Attention :** En cas de désistement, les droits d'engagement seront remboursés (déduction faite des frais administratifs de 20 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 est à effectuer auprès du club organisateur.

### ARTICLE 4 – EPREUVES

Un calendrier annuel est établi, prenant en compte, dans la mesure du possible, de la répartition géographique des épreuves.

Le classement final du Championnat est établi sur l'ensemble des épreuves.

Dans le cas d'une épreuve sur 2 jours, le classement est établi pour chaque jour de course.

**Tout pilote pointant avec une heure de retard ou plus est mis hors course.**

**La mise en place d'un parc fermé est à la discrétion de l'organisateur.**

**Le club organisateur peut toutefois en mettre un en place s'il le souhaite.** Dans l'hypothèse où un parc fermé est mis en place par l'organisateur, les pilotes disposent d'une heure pour effectuer leur mécanique.

### ARTICLE 5 – ATTRIBUTION DES POINTS

Les points 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 pour chaque pilote classé dans chaque catégorie ou Trophée.

Le pilote marque des points dans la catégorie où il roule. S'il change de moto durant la saison, il marque des points dans la catégorie où il participe.

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

Tout pilote participant à un championnat ou coupe FIM ou FIM Europe en concurrence de dates avec un Championnat de France de la même discipline et de la même catégorie, se voit réattribuer des points en championnat de France si ce dernier est titulaire d'une licence FIM ou FIM Europe délivrée par la FFM.

Ce calcul se fera au prorata de la totalité des manches. Ces points seront rajoutés quelques jours avant la finale du Championnat de France auquel il est régulièrement engagé, s'il n'y a pas concurrence de dates pour la finale, sinon ce rajout se fera dès que les résultats seront officiels.

Afin de prétendre à ces points, le pilote devra avoir marqué au minimum un point sur l'épreuve tombant en concurrence de date.

Il y a concurrence de dates lorsqu'il y a une incapacité matérielle et physique d'être sur les deux épreuves en même temps.

### **ARTICLE 6 – REMISE DES PRIX**

#### **6.1 – Remise des prix à l'épreuve**

Lors de la remise des prix, sont récompensés :

- Les 3 premiers de chaque catégorie ou Trophée
- le premier 125 de chaque catégorie

La présence du pilote lors de la remise des prix est impérative pour que sa récompense lui soit remise.

Un pilote déjà récompensé ne se voit pas décerner un second trophée de sous-catégorie.

#### **6.2 – Remise des Prix du Championnat**

Lors de la remise des prix, sont récompensés :

- Les 3 premiers de chaque catégorie
- les 3 premiers 125 de la classe C2 à C9 (sous réserve qu'il y ait au moins 5 pilotes).

La présence du pilote lors de la remise des prix est impérative pour que sa récompense lui soit remise.

Un pilote déjà récompensé ne se voit pas décerner un second trophée de sous-catégorie.

### **ARTICLE 7 – DEPART**

**Un parc d'attente est mis en place chaque matin, ouvert aux pilotes 10 minutes avant le départ de la course.**

Les départs sont donnés de la façon suivante :

- Trophée 50/80
- de C1 à C9
- Trophée Loisirs L1, L2
- Trophée Féminin

Si une épreuve de Family est organisée lors d'une épreuve motos anciennes, alors les pilotes inscrits en Family partent après le Trophée Féminin.

Dans le cadre d'une épreuve de Championnat d'Europe, les pilotes inscrits partent en premiers.

### **ARTICLE 8 – EQUIPEMENT DE SECURITE DES PILOTES**

Les pilotes doivent obligatoirement utiliser un casque homologué ECE 22-05 (**autorisé jusqu'au 31/12/2026**) ou 22-06.

Les casques JET sont autorisés sous réserve qu'ils disposent de l'homologation précitée.

Le port d'une protection dorsale et pectorale est obligatoire (norme CE et/ou label FFM obligatoire).

Pour les protections ne bénéficiant pas du label FFM :

- Pectorale, la norme EN 1402 1 est obligatoire,
- Dorsale, la norme EN 1621-2 est obligatoire ;

Gilet intégral (Pectorale et dorsale intégrées), les normes EN 1402 1 et EN 1621-2 sont obligatoires.

### **ARTICLE 9 – REGLES ENVIRONNEMENTALES**

Un tapis environnemental sera obligatoirement utilisé dans le parc coureur.

# TROPHÉE DE FRANCE FÉMININ

La Fédération Française de Motocyclisme organise pour 2026 le Trophée de France Féminin d'enduro.

**Pour tous les points qui ne sont pas prévus au présent règlement, il convient de se référer au règlement du Championnat de France d'Enduro 2026.**

## ARTICLE 1 – MACHINES ADMISES

Le Trophée de France Féminin est ouvert à toute pilote féminine d'enduro. Ce Trophée de France est ouvert aux motos anciennes et modernes, sans restriction limitée à 500 cm<sup>3</sup>.

## ARTICLE 2 – CATEGORIES

### 2.1. Présentation des catégories

Le Trophée de France Féminin est composé de deux catégories :

- Catégorie Découverte : les pilotes engagées dans cette catégorie effectuent un tour qui donne lieu à un classement sans différenciation d'âge
- Catégorie Experte : les pilotes engagées dans cette catégorie effectuent 2 tours du tracé donnant lieu à un classement :
  - Scratch
  - Juniors (Âge inférieur ou égal à 23 ans)
  - Séniors (Âge compris entre 23 et 37 ans)
  - Vétérans (Âge supérieur à 37 ans)
  - Vintage moto ancienne (sans distinction d'âge)

Pour l'Endurose, les pilotes inscrites en Catégorie Découverte effectuent deux tours du tracé et les pilotes inscrites en Catégorie Experte effectuent trois tours du tracé.

Pour ces catégories, il est tenu compte de l'âge au 1<sup>er</sup> janvier de la saison en cours.

Le club peut également proposer une catégorie loisir randonnée, ne donnant pas lieu à un classement. La pilote ainsi découvre le parcours sans réaliser les spéciales.

### 2.2. Plaques et numéros

| Grilles de numéros | Couleurs plaques                 |
|--------------------|----------------------------------|
| De 700 à 750       | Plaque violette / Numéros blancs |

## ARTICLE 3 – LICENCES

Les pilotes de toutes nationalités peuvent courir sous réserve d'être détentrices d'une licence française MAT, NCO, LUE, INTER, NJ3C (pilote détenteur d'un BSR et âgé de 14 ans révolu) ou LJA, délivrée par la F.F.M. valable pour l'année en cours.

La licence MAT ne peut être présentée que par des pilotes engagées avec des machines d'avant 1985 équipées de freins à tambour.

## ARTICLE 4 – ENGAGEMENTS

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

### 4.1. Modalités des engagements

|                                            |        |
|--------------------------------------------|--------|
| Droits Engagements (épreuve de deux jours) | 160 €* |
|--------------------------------------------|--------|

**\*A l'exception de l'Endurose dont le tarif d'engagement est différent.**

Paiement par CB uniquement.

Majoration de 20 euros du droit d'engagement après la date de clôture, 15 jours avant la date de l'épreuve.

Aucun engagement n'est pris en considération à compter du mardi précédant chaque épreuve.

La clôture des engagements a lieu le dimanche de la semaine de l'épreuve à 23h59.

En cas de paiement revenu impayé :

Un courriel est adressé à la pilote qui dispose alors d'un délai de 7 jours à réception de celui-ci pour régulariser sa situation. Cette régularisation peut intervenir par CB directement sur le site avec majoration du droit d'engagement du montant des frais bancaires liés à cet impayé.

En l'absence de régularisation pendant ce délai, la pilote est redevable à la FFM du droit d'engagement majoré des frais bancaires générés par l'impayé. Elle est par ailleurs automatiquement désengagée de l'épreuve.

## **4.2. Désistement**

Attention : En cas de désistement, les droits d'engagement seront remboursés (déduction faite des frais administratifs de 20 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 est à effectuer auprès du club organisateur.

## **ARTICLE 5 – EPREUVES**

Un calendrier annuel est établi, prenant en compte, dans la mesure du possible, de la répartition géographique des épreuves. Le calendrier est identique à celui du Championnat de France d'Enduro à l'Ancienne auquel s'ajoute l'épreuve de l'Endurose. Pour qu'un classement soit établi, il est obligatoire qu'au moins 4 pilotes soient engagées dans la catégorie.

## **ARTICLE 6 – ATTRIBUTION DES POINTS**

Les points 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 pour chaque pilote classée dans chaque catégorie.

Un classement scratch est établi sur chaque épreuve.

Le classement général de fin de saison est établi sur la base du cumul des points récoltés par les pilotes tout au long de la saison, à l'exception de deux moins bons résultats obtenus.

## **ARTICLE 7 – REMISE DES PRIX DE CHAQUE EPREUVE**

Lors de la remise des prix, sont récompensées les trois premières pilotes de chaque catégorie, sous réserve que 4 pilotes étaient effectivement engagées dans la catégorie.

La présence de la pilote lors de la remise des prix est impérative pour que sa récompense lui soit remise.

## **ARTICLE 8 – EQUIPEMENT DE SECURITE DES PILOTES**

Les pilotes doivent obligatoirement utiliser un casque homologué ECE 22-05 (autorisé jusqu'au 31/12/2026) ou 22-06.

Le port d'une protection dorsale et pectorale est obligatoire (norme CE et/ou label FFM obligatoire).

Pour les protections ne bénéficiant pas du label FFM :

Pectorale, la norme EN 14021 est obligatoire,

Dorsale, la norme EN 1621-2 est obligatoire ;

Pour le gilet intégral (pectorale et dorsale intégrées), les normes EN 14021 et EN 1621-2 sont obligatoires.

## **ARTICLE 9 – REGLES ENVIRONNEMENTALES**

Un tapis environnemental sera obligatoirement utilisé dans le parc coureur.

## REGLES GENERALES DU TRIAL

Les présentes dispositions ont vocation à harmoniser la pratique de la discipline du Trial et à s'appliquer pour toutes les épreuves organisées sous l'égide de la FFM (Championnats de France, de Ligue ou hors championnat). Elles sont obligatoires pour les épreuves organisées hors Championnat de France. **Seules les épreuves de Trial Vintage ne sont pas concernées par ces présentes dispositions mais relèvent des Règles Générales du Trial Vintage.**

### ARTICLE 1 : DÉFINITION DES CATÉGORIES

Les catégories mises en place pour chaque épreuve doivent respecter l'appellation et les conditions suivantes :

- **Élite** : flèches rouges
- **TR 1** : flèches bleues
- **TR 2+** : flèches bleues et vertes alternées
- **TR 2** : flèches vertes
- **TR 3+** : flèches vertes et jaunes alternées
- **TR 3** : flèches jaunes
- **TR 4+** : flèches jaunes et noires alternées
- **TR 4 et Minitrial 1** : flèches noires
- **Minitrial 2** : flèches oranges
- **Minitrial 3** : flèches violettes

Tout changement de catégorie en cours de saison annule le cumul des points acquis précédemment.

Au sein des catégories de son choix, l'organisateur conserve la possibilité d'effectuer des classements selon l'âge et le genre des compétiteurs :

- Espoir 1 : 11 – 17 ans
- Espoir 2 : 11 – 17 ans
- **Espoir 3 : 7 – 14 ans**
- **Espoir 4 : 6 – 12 ans**
- Vétérans : + de 40 ans
- Féminines

**Au sein de toutes les catégories, le pilote a le droit d'être assisté par un suiveur. Ce dernier doit avoir au minimum 16 ans et doit également se présenter à l'accueil administratif muni d'une licence FFM valable pour l'année en cours (LAP, LJP, LES, NTR, NCO, NET, ETR, MAT, MAT2 ou internationale délivrée par la FFM).**

### ARTICLE 2 : BARÈMES DES PÉNALISATIONS

En cas de gêne constatée par les contrôleurs, le pilote doit recommencer toute la zone et seules les pénalités du 2ème passage sont prises en compte.

Dans le cas d'une erreur de pointage et si le pilote est déjà parti sans correction, le Commissaire de zone doit informer le Directeur de course **dans un délai maximal de 15 minutes à compter de la saisie du commissaire.**

**En cas de doute concernant une pénalité, le commissaire de zone doit toujours accorder le bénéfice du doute au pilote.**

**Le calcul des points de pénalités au sein d'une zone débute lorsque l'axe de roue avant de la moto franchit le panneau d'entrée de la zone et se termine lorsque l'axe de roue avant de la moto franchit le panneau de sortie de la zone.**

#### 2.1 Trial en milieu naturel et Trial Urbain

- Réussite ..... = 0 point
- Un pied à terre ..... = 1 point
- Deux pieds à terre ou 2 appuis ..... = 2 points
- Trois pieds à terre ou 3 appuis et plus .. = 3 points
- Echec ..... = 5 points

En cas de gêne constatée par les contrôleurs, le pilote doit recommencer toute la zone et seules les pénalités du 2ème passage sont prises en compte.

Dans le cas d'une erreur de pointage et si le pilote est déjà parti sans correction, le Commissaire doit informer le Directeur de course dans l'heure qui suit.

## 2.2 Trial Indoor

- Réussite ..... = 0 point
- Un pied à terre ou appui ..... = 1 point
- Deux pieds à terre ou appui ..... = 2 points
- Trois pieds à terre ou 3 appuis ..... = 3 points
- Trois pieds à terre ou 3 appuis et plus .... = 5 points
- Echec ..... = 5 points

## ARTICLE 3 : DÉFINITION DES FAUTES

### 3.1 Pied à terre ou appui

Est considéré comme «pied à terre» ou «appui» le fait qu'une partie du corps du pilote ou qu'une partie de la moto autre que les pneus, les repose-pieds, le sabot ou le **garde-boue** touche le sol ou prenne appui sur un obstacle.

Lorsque le pilote est en appui sur le sabot et/ou les repose-pieds, l'utilisation des pointes de pied parallèles à l'axe longitudinal de la moto est autorisée et ne constitue pas une faute. En revanche, si un ou les deux pieds sont orientés vers l'extérieur ou utilisés pour contribuer au maintien de l'équilibre, cet appui est considéré comme un appui fautif et entraîne l'attribution d'un point de pénalité.

### 3.2 Echec

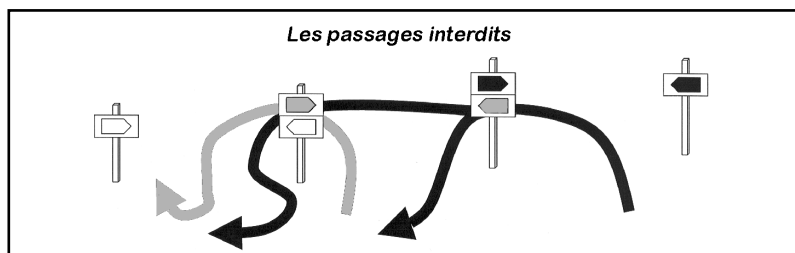
Est considéré comme un échec :

- Le recul de la moto avec pied à terre,
- Une chute,
- Le guidon touchant le sol,
- Le fait d'avoir les deux pieds du même côté de la machine, ou derrière l'axe de la roue arrière de la moto,
- La roue ou la machine passe au-dessus d'une signalisation ou d'un support de signalisation de sa catégorie avant que l'axe de la roue avant ait franchi le signal de fin de section.
- Toute aide extérieure sur le pilote ou la moto,
- Le pilote qui, avec sa machine ou une partie de son corps, modifie ou détruit la position d'un support de signalisation ou des flèches de toute catégorie, qui nécessite l'intervention du commissaire pour les remettre en l'état ou dans leur position initiale,
- Le fait de traverser une délimitation avec n'importe quelle roue,
- Le fait de franchir les limites latérales d'une zone (rouler de l'autre côté du ruban),
- Le fait de passer du mauvais côté d'une marque de délimitation. Toutefois, le fait de passer la roue avant au-dessus d'une marque de délimitation, sans appui du pilote ou de la machine, n'est pas considéré comme sortie des limites de la zone,
- Le fait de passer dans un sens ou dans l'autre une porte fermée par les flèches d'une autre catégorie (**voir 3.3 Schéma des passages interdits**),
- L'assistant qui pousse ou tire le ruban pour faire gagner de la place au pilote,
- Le fait d'effectuer une boucle à l'intérieur de la zone,
- Toute entrée de l'assistant dans la zone sans y être autorisé,
- Le fait de refuser de franchir une zone.
- Tout passage d'une roue au-dessus d'une limite extérieure avec pied à terre

Tout constat d'échec est signalé instantanément par un coup de sifflet.

N.B : Mettre un pied en dehors de la zone est considéré comme simple pied à terre.

### 3.3 Schéma des passages interdits



## ARTICLE 4 : TEMPS IMPARTI ET PÉNALITÉS DE TEMPS

Les concurrents doivent se présenter au départ à l'heure prévue par les organisateurs sous peine de pénalisations. En cas de retard au départ, un nouvel horaire, ne modifiant pas le temps de course est donné au pilote. **Chaque minute de retard à la fin du 1<sup>er</sup> tour ou à l'arrivée est pénalisée d'un point.** Si le coureur dépasse vingt minutes de retard au départ, à la fin du 1<sup>er</sup> tour ou à l'arrivée, il est disqualifié.

Le temps global accordé pour l'accomplissement de l'épreuve est contrôlé à la minute affichée révolue. A titre d'exemple, l'heure de pointage d'un pilote qui est théoriquement 10h peut pointer tout le temps où l'affichage est à 10h00.

## ARTICLE 5 : BARÈME DES PÉNALISATIONS

- Refus de sortir de la zone après un échec et après que le Commissaire en a donné l'ordre : 5 points supplémentaires (dès le 1<sup>er</sup> tour).
- Incorection envers un Commissaire par le pilote ou l'assistant (après délibération du Jury) : carton jaune<sup>(1)</sup>
- Critique à voix haute envers l'organisation ou l'organisateur : carton jaune<sup>(1)</sup>
- Au cours de la reconnaissance d'une zone, les seules modifications acceptées sont celles autorisées à l'avance par le Commissaire de zone. Le pilote qui modifie l'accès d'une difficulté pour lui-même ou un autre pilote est sanctionné d'une pénalité de 5 points.
- **Transport d'outil par le pilote lors du franchissement de la zone : carton jaune<sup>(1)</sup>**
- Assistant portant un sac à dos pendant le passage de son pilote = 5 points (sacoche banane tolérée)
- Absence de port du bracelet coupe-circuit au poignet = 5 points
- Non-présentation à une zone : 10 points
- Erreur de parcours constatée ou zone non franchie dans l'ordre numérique : 10 points
- Tout pilote ou accompagnateur ou toute autre personne ayant un intérêt dans la performance de celui-ci n'empruntant pas le circuit dans le sens déclaré : 10 points
- Absence de port de protections individuelles obligatoires : disqualification
- Changement de machine ou absence de marque d'identification : disqualification.

<sup>(1)</sup>Un carton jaune brandi par un Commissaire indique au pilote qu'un rapport sera fait au Directeur de course en raison d'une incorrection ou une conduite incongrue.

Barème du carton jaune sur la même épreuve :

- 1<sup>er</sup> carton jaune : 5 points
- 2<sup>e</sup> carton jaune : 10 points
- 3<sup>e</sup> carton jaune : 20 points

Toute infraction au Code de la Route est sanctionnée par la direction de course en fonction de la gravité de la faute commise.

**Assistant :** Un assistant qui défend les chances d'un autre pilote se verra retirer son numéro de course par le Directeur de course, hormis accord ponctuel du commissaire de zone pour raison de sécurité.

## ARTICLE 6 : CLASSEMENT

Les organisateurs doivent établir un classement, toutes cylindrées confondues, et pour chacune des catégories prévues au règlement particulier.

Il peut être établi un classement toutes catégories à condition que les pilotes aient effectué les mêmes zones et le même nombre de tours.

Le classement est établi par addition des points de pénalisation obtenus par application de l'article 2, des points de pénalités horaires et des points dus à des sanctions, le pilote classé premier étant celui qui totalise le plus petit nombre de points.

Pour figurer au classement, le pilote doit s'être présenté sur la totalité des zones.

## ARTICLE 7 : DÉPARTAGE DES EX-AEQUO

En vue du départage des pilotes terminant avec le même nombre de points, il est tenu compte du plus grand nombre de zéro, puis de un, puis de deux, puis de trois.

En cas de maintien des ex-aequo, le pilote ayant réalisé le meilleur dernier tour sera classé en premier. Si l'égalité subsiste, les pilotes sont départagés par la prise en compte de leur temps de course.

# REGLES GENERALES DU CHAMPIONNAT DE FRANCE TRIAL

## PREAMBULE

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

## ARTICLE 1 – CALENDRIER

Le calendrier est disponible sur le site internet FFM : <https://ffmoto.org/calendrier> et sur le site : <https://www.trial-france.fr/calendrier>

## ARTICLE 2 – CONCURRENTS

Le Championnat de France est réservé aux coureurs de nationalité française ou étrangère titulaires d'une licence française compétition ou internationale délivrée par la FFM.

Les pilotes titulaires d'une licence une manifestation sont acceptés. Ils sont classés à l'épreuve, mais ne marquent en aucun cas de points au classement du Championnat de France.

Le nombre de partants maximum en Championnat de France est de :

**Catégories Espoirs et Vétérans : le nombre maximum de participants est fixé à 100 pilotes.**

**Catégories Séniors : le nombre maximum de participants est fixé à 100 pilotes.**

**Les pilotes sont choisis en fonction de leur seule date d'inscription.** En cas de dépassement du **nombre maximum de pilotes admis**, une liste d'attente est créée. Les pilotes y sont classées en fonction de leur date d'inscription. Si un pilote se désiste, le premier pilote inscrit sur la liste d'attente obtient la place.

Les pilotes âgés de plus de 15 ans souhaitant concourir sur une moto de plus de 125cc ne peuvent s'engager que dans les catégories adultes.

En l'application de l'article 6 du Règlement Intérieur de la FFM, le représentant des pilotes est désigné annuellement parmi les pilotes concourant dans l'un des championnats ou trophée de France de la discipline.

## ARTICLE 3 – ENGAGEMENTS ET ACCUEIL ADMINISTRATIF

### 3.1 – Engagements

Les pilotes s'engagent à l'adresse suivante : <https://ffm.engage-sports.com>.

Les engagements sont ouverts à partir du **28 janvier à 10h**. Les pilotes peuvent s'engager via engage-sports jusqu'au **jeudi précédant l'épreuve à 15 h**. Passé ce délai, les pilotes **ne peuvent plus s'inscrire**.

Le droit d'engagement est fixé à **80 euros** ou **100 euros** si le pilote a un assistant, **ou 120 euros** si le pilote a un assistant et un mécanicien sur le parcours. Le paiement du droit d'engagement se fait uniquement par carte bancaire.

**Le montant du droit d'engagement est doublé à partir de 15 jours avant la date de l'épreuve.**

En cas de paiement revenu impayé, un courriel est adressé au pilote qui dispose 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 engage-sports), avec majoration du droit d'engagement correspondant au montant des frais bancaires, soit 10 euros, 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.

En cas de désistement, le pilote est remboursé de la totalité du droit d'engagement, déduction faite de 10 euros de frais administratifs, s'il prévient avant la date de clôture des engagements par courriel à l'adresse suivante : [trial@ffmoto.com](mailto:trial@ffmoto.com), accompagné d'un justificatif. **En l'absence de justificatif, aucun remboursement ne sera effectué.**

Toute absence ou forfait d'un pilote **après la clôture des engagements** ne donne lieu à aucun remboursement.

En cas de refus d'engagement, le pilote en est informé dans les plus brefs délais et au plus tard 24 heures avant la date de l'épreuve.

Si l'épreuve ne pouvait avoir lieu pour quelque cause que ce soit, les organisateurs ne pourraient en être rendus responsables et les concurrents ne pourraient de ce fait réclamer une indemnité. Mais, dans ce cas, les droits d'engagement sont remboursés.

### 3.2 – Accueil administratif

**Les horaires de l'accueil administratif sont précisés en Annexe 2 et 3 du présent règlement.**

**L'accueil administratif est également ouvert le dimanche de 8h00 à 9h00 pour les catégories concourant le dimanche.**

Les concurrents doivent se présenter à l'accueil administratif munis de leur licence correspondante de l'année en cours :

Pour les concurrents : NTR, NCO, **NJ** ou internationale délivrée par la FFM,

Pour les assistants et mécanicien : LAP, LJP, LES, **TIM**, NTR, NCO, NET, ETR, MAT, MAT2 et internationale délivrée par la FFM.

Un pilote engagé qui, en cas de circonstances exceptionnelles indépendantes de sa volonté, ne peut se présenter aux horaires indiqués dans la réglementation, doit prévenir le responsable des engagements **avant le vendredi, précédant la manifestation à 16h00.**



## ARTICLE 4 – CONTRÔLE TECHNIQUE

Les horaires du contrôle technique sont précisés en Annexe 2 et 3 du présent règlement.

Le contrôle technique est également ouvert le dimanche de 8h00 à 9h00 pour les catégories concourant le dimanche.

Les motocycles et les casques des pilotes et assistants doivent être présentés au jour et à l'heure fixés dans le règlement particulier pour les opérations de vérification.

Les machines non présentées ne sont pas admises au départ. Les motocycles doivent avoir été réceptionnés par type ou à titre isolé dans le cadre de la législation.

A partir du moment où elle a son propre certificat, une moto immatriculée à l'étranger peut être pilotée par un pilote français ou par un pilote étranger licencié en France. La moto est soit au nom du pilote, soit au nom de «X».

Le pilote doit présenter une machine en bon état. Le moteur doit pouvoir rester au régime maximum durant 3 secondes lors du contrôle.

### 4.1 – Motocycles et équipements

Le contrôle technique est assuré par un Commissaire technique de la FFM. La LMR du lieu d'organisation doit désigner en complément un autre Commissaire Technique.

Les pilotes et assistants doivent présenter un casque en bon état d'un modèle homologué pour la pratique de la moto (**ECE 22-05 ou ECE 22-06**). Le port de bottes, d'un pantalon, d'un maillot avec manches longues et de gants est obligatoire. De plus, le pilote et son assistant doivent obligatoirement porter une protection dorsale à la norme EN 1621-1, 2 ou 3. Elle est présentée au contrôle technique et son utilisation peut être vérifiée à tout moment de la course. Le port d'une protection pectorale est fortement recommandé.

Le cadre est plombé pour la saison.

Le silencieux d'échappement est marqué.

Le numéro est marqué sur la touche de peinture.

Les pilotes présentant deux motos doivent désigner au commissaire technique la moto de franchissement afin qu'il la marque d'un signe distinctif.

Le Directeur de course doit s'assurer du passage de chaque concurrent à ce contrôle.

En cas de non-conformité ou de détérioration de la moto (silencieux, levier et protections, etc.), le pilote doit réparer pour entrer dans la zone suivante et informer le Directeur de course pour les pièces marquées. Un contrôle du niveau sonore, inopiné ou en fin d'épreuve, peut être décidé par le Jury.

Dans le paddock, les motos doivent être installées sur un tapis environnemental (étanche en-dessous et absorbant au-dessus) lors de toutes interventions mécaniques et de ravitaillement en carburant sous peine de sanctions financières.

Ces protections doivent être remportées par les concurrents à la fin de l'épreuve.

Les motocycles admis, du pilote et de son assistant doivent répondre aux spécifications suivantes :

Être conformes aux prescriptions des règlements techniques de la F.F.M. et à celles du Code de la Route sous la responsabilité du concurrent,

Être équipés d'un coupe-circuit automatique apposé sur le guidon côté gauche et relié au poignet du pilote,

Le Commissaire Technique doit vérifier la conformité du niveau sonore des machines, selon la méthode « 2 m/max » détaillée dans l'annuaire FFM, lequel ne doit pas dépasser :

**103 dB/A** pour les machines de Trial à moteur 2T

**105 dB/A** pour les machines de Trial à moteur 4T.

Les garde-boue doivent être bordés, les poignées ou manettes doivent être bouléées. Toutes les aspérités dangereuses doivent être protégées.

Le pignon de sortie de boîte doit obligatoirement être protégé par le carter d'origine.

L'engrènement inférieur de la couronne arrière doit être protégé par une protection adaptée.

Une protection doit être placée sur la surface de la couronne arrière afin de ne pas pouvoir passer les doigts.

Une étiquette autocollante est apposée sur les casques. Elle est contrôlée à chaque épreuve et valable pour l'année.

Le guidon doit être équipé d'une protection rembourrée sur la barre transversale. Les guidons sans barre doivent être équipés d'une protection rembourrée recouvrant largement les fixations. Les guidons en matière composite sont interdits.

La protection des disques de freins avant et arrière doit être conforme à l'origine.

Les disques arrière pleins sont obligatoires.

Trois présentations maximums sont autorisées au contrôle technique avant le refus au départ.  
Tout transport de carburant dans un réservoir additionnel installé sur la moto est interdit.

#### 4.2 – Numéros de course

Les numéros de course sont attribués lors de l'inscription sur [ffm.engage-sports.com](http://ffm.engage-sports.com).

Les pilotes de la catégorie Élite, TR1 et Élite Féminin participant à l'ensemble du Championnat ont l'obligation d'imprimer par leur soin, le nom de leur catégorie et leur numéro de course au centre des faces avant et arrière de leur tenue.

Les pilotes des autres catégories peuvent imprimer par leur soin, le nom de leur catégorie et leur numéro de course au centre des faces avant et arrière de leur tenue. A défaut il leur est remis un dossard à la fin des contrôles.

ÉLITE : Rouge RAL 3020

**ÉLITE FEM : Bleu RAL 5017 et/ou Vert RAL 6024 et/ou Jaune RAL 1021 selon la catégorie choisie.**

TR1 : Bleu RAL 5017

TR2+ / ESP1 = Bleu RAL 5017 et Vert RAL 6024. Alternance de couleur entre chaque caractère.

TR2 / ESP2 = Vert RAL 6024

**Vétérans = Vert RAL 6024 et/ou Jaune RAL 1021 selon la catégorie choisie.**

TR3+ = Vert RAL 6024 et Jaune RAL 1021. Alternance de couleur entre chaque caractère.

ESP3 / TF1 : Jaune RAL 1021

ESP4 / TF2 : Noir RAL 9005

Les assistants portent obligatoirement un dossard fourni avec le même numéro que leur pilote.

La dimension des numéros doit être conforme à l'Annexe technique de la F.I.M. :

Fond blanc de 25 cm sur 25 cm, dépourvu de toute publicité.

Hauteur des chiffres = 15 cm.

Largeur du chiffre = 6 cm.

Épaisseur du trait = 2 cm

Le nom de la catégorie doit également être indiqué au-dessus du numéro, à l'intérieur du fond blanc de manière lisible soit :

Hauteur des lettres : 6 cm.

Police d'écriture : Impact

Le port de ces identifications est obligatoire et doivent rester visibles pendant toute la durée de la manifestation.

Au terme de la course, le pilote et l'assistant doivent rendre simultanément le dispositif de pointage et le(s) dossard(s) au Directeur de course dès son arrivée.

Les pilotes, les assistants et les mécaniciens sur le parcours signent une feuille d'émargement lors du contrôle administratif.

#### 4.3 – Assistants

Le pilote n'a le droit d'engager qu'un seul assistant uniquement pour des raisons de sécurité.

Les pilotes désirant les services d'un assistant doivent l'inscrire auprès de l'organisateur en conformité avec les articles 5.1, 5.2 et 5.3 (**carte grise, licence sportive, contrôle technique**). Les assistants portent obligatoirement un dossard fourni avec le même numéro que leur pilote.

L'âge minimum pour la fonction d'assistant est de 16 ans.

#### 4.4 – Mécaniciens

Les pilotes désirant les services d'un seul mécanicien sur le parcours doivent l'inscrire auprès de l'organisateur en conformité avec les articles 5.1, 5.2 et 5.3 (**carte grise, licence sportive, contrôle technique**). Les mécaniciens portent obligatoirement un dossard fourni et ont interdiction de rentrer dans les zones.

L'âge minimum pour la fonction de mécanicien est de 16 ans.

#### 4.5 – Industrie

Un dossard est mis à disposition des partenaires du Championnat de France. Ils doivent s'inscrire auprès de l'organisateur en conformité avec les articles 5.1, 5.2 et 5.3 (carte grise, licence sportive, contrôle technique). Les partenaires industries portent obligatoirement un dossard fourni et ont interdiction de rentrer dans les zones et d'exécuter les tâches d'assistant ou de mécanicien.

L'âge minimum pour la fonction de partenaire industrie est de 16 ans.

## ARTICLE 5 – CATÉGORIES

Toutes les catégories du championnat sont ouvertes aux motos E-Trial.

|               |                                   |
|---------------|-----------------------------------|
| Élite         | Tracé rouge                       |
| TR 1          | Tracé bleu                        |
| TR 2+ / ESP 1 | Panaché de zones vertes et bleues |
| TR 2 / ESP 2  | Tracé vert                        |
| TR 3+         | Panaché de zones vertes et jaunes |
| ESP 3 / TF 1  | Tracé jaune                       |
| ESP 4 / TF 2  | Tracé noir                        |

Le classement de la catégorie Élite Féminin est établi sur la base des classements scratch des catégories TR2+, TR2 et TR3+, les pilotes engagées en TR2+ étant classées devant les pilotes engagées en TR2, elles-mêmes classées devant les pilotes engagées en TR3+. **Une pilote de catégorie TR2+ ou TR2 terminant la journée avec 100 points ou plus n'est pas classée en catégorie Élite Féminin.**

**Le classement de la catégorie Vétérans est établi sur la base des classements scratch des tracées TR2 et TR3+, les pilotes engagés sur le tracé TR2 étant classés devant les pilotes engagés sur le tracé TR3+. Un pilote de catégorie TR2 terminant l'ensemble de la journée avec 100 points ou plus ne sera pas classé.**

Un pilote peut être classé dans plusieurs catégories d'un même tracé s'il respecte les conditions d'éligibilité.

Les conditions d'éligibilités de chaque catégorie figurent en Annexe 1 du présent règlement.

Les pilotes de la catégorie TR2 et TR3+ doivent être âgés de 39 ans maximum au premier janvier de l'année du championnat.

Les pilotes de la catégorie Vétérans doivent être âgés d'au moins 40 ans au premier janvier de l'année du championnat.

Une pénalité de 20 points au classement général du championnat est infligée à tout pilote ayant marqué des points dans une catégorie supérieure à la sienne l'année précédente.

Une pénalité de 20 points au classement général du championnat est infligée au pilote champion des catégories TR1, TR2+ et TR2 s'il reste dans la même catégorie l'année suivant son titre.

### 5.1 – Championnat de France des constructeurs

Un Classement Constructeurs est établi par addition des points du barème individuel du meilleur pilote classé de la marque dans les catégories Élite, TR 1, TR 2+, TR 2 à chaque épreuve du Championnat de France.

Les pilotes titulaires d'une « Licence Une Manifestation » ne marque pas de points au classement constructeurs.

## ARTICLE 6 – DEPARTS

L'intervalle de départ entre les pilotes est de **1'30"** pour toutes les catégories.

**6.1 – Dans chaque catégorie, les ordres de départ sont définis pour chaque épreuve dans l'ordre des résultats de l'épreuve précédente et, pour la première épreuve du championnat, dans l'ordre du classement de l'année précédente. Les nouveaux venus dans chaque catégorie partiront en dernier à l'intérieur de chaque catégorie selon l'ordre d'inscription sur engage-sports en sachant que le premier engagé partira en dernier.**

## ARTICLE 7 – PARCOURS

**7.1 – Des contrôles de passage peuvent être placés sur l'itinéraire pour le respect du tracé du parcours.**

Dans le cas d'un fléchage spécifique, les assistants, les mécaniciens et partenaires industrie doivent obligatoirement emprunter cette partie du parcours.

**7.2 – Le parcours d'une épreuve retenue pour le Championnat de France doit :**

- Comporter **2 manches de 12 zones chacune**,
- Se dérouler sur une distance totale maximum de 10 kilomètres **par manche**.

Les concurrents doivent respecter strictement la réglementation du Code de la Route et la signalisation du parcours.

## ARTICLE 8 – TEMPS DE COURSE

Dans les zones, une priorité est donnée aux pilotes **étant dans leur première manche.**

Le temps de course peut être majoré par le Jury. La décision de prolongation doit être communiquée avant le départ de chaque **manche.**

### 8.1 – Championnat de France Espoirs et Vétérans

**Le temps imparti pour effectuer la première manche est de 3h00.**

**Le temps imparti pour effectuer la seconde manche est de 2h30.**

### 8.2 – Championnat de France Seniors

**Le temps imparti pour effectuer la première manche est de 2h30.**

**30 minutes de pauses sont appliquées entre l'heure d'arrivée théorique de la première manche et l'heure de départ de la seconde manche de chaque pilote.**

**Le temps imparti pour effectuer la seconde manche est de 2h15.**

## ARTICLE 9 – MESURES EXCEPTIONNELLES

**9.1** – Si le jour de l'épreuve, certaines parties de l'itinéraire ou certaines zones sont trop difficiles ou impraticables, le Directeur de Course peut les modifier ou les supprimer.

S'il est jugé nécessaire d'abandonner ou de modifier une section pour cause de force majeure avant que tous les coureurs ne l'aient franchie, aucune pénalisation n'est alors encourue pour cette section par aucun coureur. Le temps maximum autorisé pour la course n'est pas modifié.

**9.2** – Toute modification ou dégradation de la zone doit être signalée par un panneau à l'entrée de celle-ci et au départ (les pilotes de la ou des catégorie(s) concernée(s) peuvent reconnaître la zone modifiée).

## ARTICLE 10 – ZONES

La visite des zones est organisée le samedi, veille de l'épreuve pour les pilotes **du Championnat de France Seniors. Elle a lieu de 15h30 à 18h30 uniquement.**

Pour y accéder, il faut avoir satisfait aux contrôles administratif et technique et porter les signes distinctifs remis au cours de ces contrôles.

L'accès des zones est autorisé au pilote et à son assistant.

Le port du casque et des gants n'est pas obligatoire dans la zone lors de la visite la veille de l'épreuve.

Pendant la compétition, la visite des zones est autorisée le jour de la course.

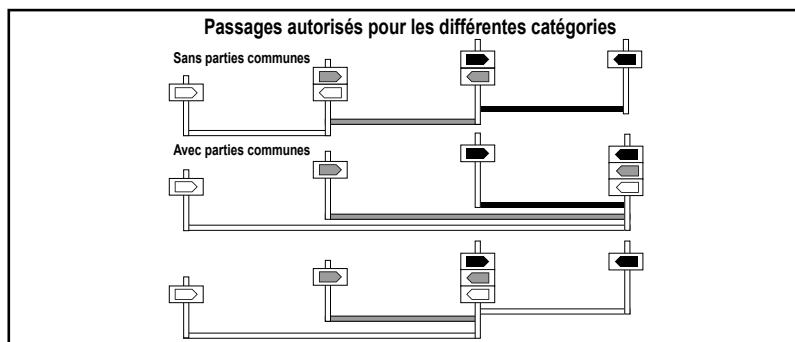
### 10.1 – Délimitation

Les zones sont délimitées autant que possible par des obstacles naturels. Cependant, la largeur peut être réduite par des flèches ou des piquets, laissant une ouverture minimum de 1,20 m.

Les flèches doivent être placées par paire de couleur identique pointe à pointe pour former des portes. Le nombre de portes est limité à 5 par couleur, sauf avis du Jury. **Si besoin, les portes peuvent être numérotées dans l'ordre de passage défini par le traceur.**

Les rubalise doivent principalement servir aux limites extérieures de la zone.

Schéma des différentes portes autorisées



**Au départ de chaque zone un panneau indique la couleur du tracé que doivent emprunter les pilotes des catégories TR2+ et TR3+.**

Le corridor fait partie de la zone et reste sous le contrôle du commissaire.

## 10.2 – Accès

**L'accès à l'intérieur des zones n'est autorisé qu'aux commissaires, officiels de l'épreuve, assistants et concurrents à moto.**

L'assistant ne peut pénétrer dans la zone que lorsque son pilote franchit celle-ci et après avoir demandé préalablement l'autorisation au Commissaire. Le port du casque, de gants et d'une protection dorsale est obligatoire pour l'assistant qui entre dans la zone pour assurer son pilote. Pour des raisons de sécurité, le port d'un sac à dos n'est pas autorisé à l'intérieur de la zone.

### 10.2.1 - Accès à la zone d'entraînement

La zone d'entraînement est accessible **le vendredi de 15h à 18h, le samedi et le dimanche de 8h00 à 18h00.**

## 10.3 – Franchissement

Lorsque le pilote est dans le corridor, il est aux ordres du commissaire.

Les zones doivent être tentées dans l'ordre numérique prévu par les organisateurs et il est interdit de franchir après coup une zone qui ait été manquée ou oubliée.

Les zones ne doivent être franchies que par un seul concurrent à la fois, qui ne peut s'y engager qu'après avoir reçu le signal d'accord du commissaire.

Chaque concurrent est considéré comme entré ou sorti dès que l'axe de la roue avant de la machine a dépassé le panneau indiquant le début ou la fin de la zone.

Les pilotes de chaque catégorie doivent franchir exclusivement les portes formées par les flèches qui leur sont réservées. Il est interdit de franchir dans un sens ou dans l'autre une porte formée par les flèches d'une autre catégorie **avec l'extrémité du pneu.**

**Le temps de franchissement maximum est fixé à 1mn30.**

## ARTICLE 11 – DEFINITION DES FAUTES DANS LA ZONE

### 11.1 – Pied à terre ou appui

Voir Article 3 des Règles Générales du Trial.

### 11.2 – Echec

Voir Article 3 des Règles Générales du Trial.

Est également considéré comme échec, le dépassement du temps de franchissement.

## ARTICLE 12 – PENALISATIONS

### 12.1 – Dispositifs de pointage

Pour permettre d'établir les classements, les systèmes de pointage électroniques sont remis au moment du départ effectif du pilote et doivent être présentés à la table de pointage/chronométrage à l'issue de chaque **manche**. Ils doivent être impérativement portés par le pilote.

Il incombe aux seuls concurrents de les présenter aux Commissaires.

Si le concurrent perd le dispositif, il est disqualifié.

**Les dispositifs de pointage doivent être remis à la personne en charge des classements qui les conserve jusqu'à l'homologation des résultats.**

**Le système de pointage électronique reste prioritaire dans le cas où un second système de pointage est mis en place.**

### 12.2 – Barème de pénalisations

Voir Article 2 des Règles Générales du Trial.

## ARTICLE 13 – SANCTIONS

|                                                                                                                                                                         |                 |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------|
| Toute tentative de modification lors de la visite des zones et de la compétition par le pilote ou toute autre personne ayant un intérêt dans la performance de celui-ci | 10 points       |
| Tout pilote qui remet son système de pointage après son temps alloué après la visite des zones                                                                          | 10 points       |
| Retard au départ, à l'arrivée <b>de la première manche</b> ou à la fin de l'épreuve                                                                                     | 1 point par min |

|                                                                                                                                              |                          |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------|
| Refus de l'assistant de sortir de la zone après que le commissaire en a donné l'ordre                                                        | 5 points supplémentaires |
| Présence d'un mécanicien dans une zone                                                                                                       | 5 points supplémentaires |
| Assistance dans le corridor (mécanique, maintien de la moto par l'assistant, ou le mécanicien, etc...) ou obstruction à l'entrée de celui-ci | 5 points supplémentaires |
| Non restitution des dossards en même temps que le dispositif de pointage                                                                     | 20 points                |
| Retard de plus de 20 minutes au départ, <b>à la fin de chaque manche</b>                                                                     | Disqualification         |
| Absence de tapis de protection du sol au cours de la séance de mécanique ou de ravitaillement en carburant                                   | 50 €                     |
| Pratique de la moto sans casque                                                                                                              | 50 €                     |
| Pratique d'un engin moteur après 20h dans le parc coureur                                                                                    | 50 €                     |
| Contestation verbale du pilote ou de l'assistant avec les commissaires après que le pilote a franchi la zone                                 | Carton jaune             |
| Absence injustifiée à la remise des prix                                                                                                     | 300 €                    |
| Critique à voix haute ou mauvais comportement lors de la remise des prix                                                                     | Disqualification         |
| Oubli du système de pointage pour la visite des zones                                                                                        | 10 points                |
| Erreur de parcours constatée au cours de la visite des zones ou de la compétition                                                            | 10 points                |
| Zone non franchie dans l'ordre numérique                                                                                                     | 10 points                |
| Absence du port du coupe-circuit au poignet                                                                                                  | 5 points                 |
| Aide extérieure par toute personne au sein de la zone                                                                                        | 5 points                 |
| <b>Transport d'outil par le pilote lors du franchissement de la zone</b>                                                                     | <b>Carton jaune</b>      |
| Assistant portant un sac à dos pendant le passage de son pilote (sacoche banane tolérée)                                                     | 5 points                 |
| Ravitaillement en carburant en dehors du paddock                                                                                             | Disqualification         |
| Changement de dossard pilotes, assistants ou mécaniciens pendant la compétition                                                              | Disqualification         |

**L'arrêt du moteur avec tout appui de la moto ou du pilote n'est pas considéré comme un échec.**

Le fait pour un pilote de circuler entre les divers points de contrôles (zones ou arrivée) sans être avec sa moto, à la suite d'une casse mécanique ou une blessure, entrainera la disqualification du pilote concerné, ce dernier contrevenant au principe de l'unité compétiteur pilote/motocycle.

Dans les deux semaines précédant la course, les entraînements sont autorisés par l'organisateur exclusivement dans des lieux prévus à cet effet. Tout entraînement en dehors de ces lieux est interdit et entrainera l'exclusion du ou des pilotes.

#### **ARTICLE 14 – CLASSEMENTS DE L'ÉPREUVE**

Dans chaque catégorie, est déclaré vainqueur **d'une manche** le pilote ayant marqué le moins de points (pénalités, pénalisations, sanctions).

**Des points championnats sont attribués pour chaque manche selon le barème suivant :**

|                        |        |                         |       |
|------------------------|--------|-------------------------|-------|
| 1 <sup>er</sup> .....  | 20 pts | 9 <sup>ème</sup> .....  | 7 pts |
| 2 <sup>ème</sup> ..... | 17 pts | 10 <sup>ème</sup> ..... | 6 pts |
| 3 <sup>ème</sup> ..... | 15 pts | 11 <sup>ème</sup> ..... | 5 pts |
| 4 <sup>ème</sup> ..... | 13 pts | 12 <sup>ème</sup> ..... | 4 pts |
| 5 <sup>ème</sup> ..... | 11 pts | 13 <sup>ème</sup> ..... | 3 pts |
| 6 <sup>ème</sup> ..... | 10 pts | 14 <sup>ème</sup> ..... | 2 pts |
| 7 <sup>ème</sup> ..... | 9 pts  | 15 <sup>ème</sup> ..... | 1 pt  |
| 8 <sup>ème</sup> ..... | 8 pts  |                         |       |

**Le classement de l'épreuve est établi selon l'addition des points championnats obtenus dans chaque manche. Le pilote ayant obtenu le plus de points championnats est déclaré vainqueur.**

Le classement de l'épreuve est établi dans l'ordre **décroissant** des points.  
Pour figurer au classement, le concurrent doit s'être présenté sur la totalité des zones.

#### **14.1 Départage des ex-æquo au sein d'une manche**

Voir Article 7 des Règles Générales du Trial.

#### **14.2 Départage des ex-æquo à l'épreuve**

**En cas d'égalité pour le classement de l'épreuve après les deux manches, le pilote ayant réalisé la manche avec le moins de points (pénalités, pénalisations, sanctions) est classé en premier. Si l'égalité subsiste, la dernière manche sert de départage.**

### **ARTICLE 15 – CLASSEMENTS DU CHAMPIONNAT ET TROPHÉE**

La totalité des **manches** est retenue pour le classement final des catégories.

**En cas d'ex-æquo, à la fin d'un Championnat, il est tenu compte du plus grand nombre de 1<sup>ère</sup> place, puis de 2<sup>nd</sup> place et ainsi de suite jusqu'à pouvoir départager les concurrents. Si l'ex-æquo subsiste, la meilleure place dans la dernière manche comptant pour le Championnat en question sert de départage.**

### **ARTICLE 16 – RECLAMATIONS**

Les réclamations doivent être déposées conformément aux dispositions du Code Sportif dans la demi-heure qui suit l'affichage des résultats.

Chaque réclamation doit se référer à un seul sujet et être accompagnée d'un montant de **200 €**. De plus, en cas de démontage d'un moteur, une caution de 75 € doit être également versée.

Tout pilote mis en cause doit être entendu par le Jury.

Il est précisé, par ailleurs, qu'en cas d'incident impliquant plusieurs personnes, la caution doit être versée par chacune des personnes intéressées mais en aucun cas collectivement.

### **ARTICLE 17 – PADDOCKS**

**Les paddocks A et B sont ouverts à partir du vendredi à 15h. Aucune installation ne pourra être effectuée avant cet horaire.**

#### **17.1 – Paddock A**

**Le paddock A, d'une superficie de 90 m x 30 m et situé à proximité de la zone de départ, est exclusivement réservé aux partenaires du Championnat de France de Trial.**

#### **17.2 – Paddock B**

**Le paddock B est destiné à l'accueil de l'ensemble des autres pilotes.**

**Chaque tente doit y être installée individuellement : il est strictement interdit de placer plusieurs tentes côte à côte.**

## ANNEXE 1 – TABLEAU RECAPITULATIF

| GROUPE | CATEGORIE                    | AGE                                          | MACHINE                                                                                          | COULEUR<br>FLECHES                                       | NB<br>ZONES | NB<br>Manches |
|--------|------------------------------|----------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------|-------------|---------------|
| 2      | Trophée<br>Espoir 4          | A partir de<br>6 ans* jusqu'à<br>12 ans*     | 80 cc maximum jusqu'à 10 ans<br>125 cc maximum à partir de<br>11 ans                             | Noires                                                   | 12<br>zones | 2<br>Manches  |
|        | Trophée<br>Féminin 2         | A partir de<br>6 ans*                        | 80 cc maximum jusqu'à 10 ans<br>125 cc maximum à partir de<br>11 ans<br>Libre à partir de 15 ans |                                                          |             |               |
|        | Trophée<br>Espoir 3          | A partir de<br>7 ans* jusqu'à<br>14 ans*     | 80 cc maximum jusqu'à 10 ans<br>125 cc maximum à partir de<br>11 ans                             | Jaunes                                                   |             |               |
|        | Trophée<br>Féminin 1         | A partir de<br>7 ans*                        | 80 cc maximum jusqu'à 10 ans<br>125 cc maximum à partir de<br>11 ans<br>Libre à partir de 15 ans |                                                          |             |               |
|        | Trophée TR<br>3+             | A partir de<br>11 ans*<br>Jusqu'à 39<br>ans* | 125 cc maximum à partir de<br>11 ans Libre à partir de 15 ans                                    | Vertes /<br>Jaunes                                       |             |               |
|        | Championnat<br>Vétérans      | A partir de<br>40 ans*                       | Libre                                                                                            |                                                          |             |               |
| 1      | Championnat<br>TR 2          | A partir de<br>11 ans*<br>Jusqu'à<br>39 ans* | 125 cc maximum à partir de<br>11 ans<br>Libre à partir de 15 ans                                 | Vertes<br>ou Vertes /<br>Jaunes                          | 12<br>zones | 2<br>Manches  |
|        | Trophée<br>Espoir 2          | A partir de<br>11 ans*<br>Jusqu'à<br>17 ans* | 125 cc maximum à partir de<br>11 ans                                                             |                                                          |             |               |
|        | Championnat<br>Elite Féminin | A partir de<br>11 ans*                       | 125 cc maximum à partir de<br>11 ans Libre à partir de 15 ans                                    | Bleues /<br>Vertes<br>ou Vertes<br>ou Vertes<br>/ Jaunes |             |               |
|        | Championnat<br>TR 2+         | A partir de<br>11 ans*                       | 125 cc maximum à partir de<br>11 ans Libre à partir de 15 ans                                    | Bleues /<br>Vertes                                       |             |               |
|        | Trophée<br>Espoir 1          | A partir de<br>11 ans*<br>Jusqu'à<br>17 ans* | 125 cc maximum à partir de<br>11 ans                                                             |                                                          |             |               |
|        | Championnat<br>TR 1          | A partir de<br>11 ans*                       | 125 cc maximum à partir de<br>11 ans Libre à partir de 15 ans                                    | Bleues                                                   |             |               |
|        | Championnat<br>Elite         | A partir de<br>15 ans*                       | Libre à partir de 15 ans                                                                         | Rouges                                                   |             |               |

(\*) au 1<sup>er</sup> janvier de l'année du championnat



## ANNEXE 2 – CHAMPIONNAT DE FRANCE ESPOIRS ET VÉTÉRANS

|            | Samedi                                                                                         |                 |                         |                         |                                                              |
|------------|------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------|-------------------------|-------------------------|--------------------------------------------------------------|
| Catégorie  | Contrôles Administratifs et Techniques                                                         | Ordre Départs   | Dernier départ manche 1 | Dernier départ manche 2 | Temps Imparti                                                |
| TF2 / ESP4 | Contrôle Administratif de 9h à 12h.<br><br>Contrôle technique 10min avant le départ du pilote. | 1 <sup>er</sup> | 12h00                   | 15h00                   | 1 <sup>ère</sup> manche : 3h<br>2 <sup>e</sup> manche : 2h30 |
| TF1 / ESP3 |                                                                                                | 2 <sup>e</sup>  |                         |                         |                                                              |
| Vétérans   |                                                                                                | 3 <sup>e</sup>  |                         |                         |                                                              |
| ESP2       |                                                                                                | 4 <sup>e</sup>  |                         |                         |                                                              |
| ESP1       |                                                                                                | 5 <sup>e</sup>  |                         |                         |                                                              |

## ANNEXE 3 – CHAMPIONNAT DE FRANCE SENIORS

|           | Samedi                                 |                         | Dimanche        |                         |                         |                                                                |
|-----------|----------------------------------------|-------------------------|-----------------|-------------------------|-------------------------|----------------------------------------------------------------|
| Catégorie | Contrôles Administratifs et Techniques | Repérage des zones      | Ordre Départs   | Dernier départ manche 1 | Dernier départ manche 2 | Temps Imparti                                                  |
| TR 3+     | 15h10 à 15h30                          | Samedi de 15h30 à 18h30 | 1 <sup>er</sup> | 11h45                   | 14h45                   | 1 <sup>ère</sup> manche : 2h30<br>2 <sup>e</sup> manche : 2h15 |
| TR 2      | 14h50 à 15h10                          |                         | 2 <sup>e</sup>  |                         |                         |                                                                |
| TR 2+     | 14h30 à 14h50                          |                         | 3 <sup>e</sup>  |                         |                         |                                                                |
| TR 1      | 14h15 à 14h30                          |                         | 4 <sup>e</sup>  |                         |                         |                                                                |
| Élite     | 14h00 à 14h15                          |                         | 5 <sup>e</sup>  |                         |                         |                                                                |

## RÈGLEMENT DU CHAMPIONNAT DE FRANCE DE TRIAL URBAIN

### ARTICLE 1 – DEFINITION

La FFM met en compétition le Championnat de France de Trial Urbain.

### ARTICLE 2 – CALENDRIER

Le calendrier est disponible sur le site internet FFM : <https://ffm.ffmoto.org/calendrier> et sur le site : <https://www.trial-france.fr/calendrier>

### ARTICLE 3 – CONCURRENTS

Le Championnat de France de Trial Urbain est réservé aux coureurs de nationalité française ou étrangère titulaires d'une licence française compétition ou internationale délivrée par la FFM.

**Les pilotes titulaires d'une licence une manifestation sont acceptés. Ils sont classés à l'épreuve, mais ne marquent en aucun cas de points au classement du Championnat de France Urbain.**

Le nombre de participants maximum en Championnat de France Urbain est de 30 pilotes.

Seuls les pilotes ayant participé à minima à une épreuve de Championnat de France de Trial sur l'année en cours dans les catégories Elite, TR1, TR2+ et TR2 peuvent s'inscrire au Championnat de France de Trial Urbain.

Un pilote ne peut s'inscrire que dans la catégorie correspondante à son niveau en Championnat de France, à savoir :

Elite / TXGP

TR1 / TX1

TR2+ / TX2+

TR2 / TX2

Maximum 10 pilotes par catégorie.

Les cinq premiers de chaque catégorie du CF la saison passée sont prioritaires jusqu'à une certaine date à définir.

La Commission se réserve en toute hypothèse le droit d'étudier une demande d'engagement qui ne respecterait pas ces conditions mais serait particulièrement digne d'intérêt pour le championnat.

## ARTICLE 4 – ENGAGEMENTS, ACCUEIL ADMINISTRATIF ET TECHNIQUE

### 4.1 – Engagements

Les pilotes s'engagent à l'adresse suivante : <https://ffm.engage-sports.com>.

Les engagements sont ouverts à partir du **8 avril**. Les pilotes peuvent s'engager via engage-sports jusqu'à **5 jours** avant l'épreuve.

Le droit d'engagement est fixé à **100 euros** ou **120 euros** si le pilote a un assistant sur le parcours. Le paiement du droit d'engagement se fait uniquement par carte bancaire.

En cas de paiement revenu impayé, un courriel est adressé au pilote qui dispose 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, soit 10 euros, 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.

En cas de désistement, le pilote est remboursé de la totalité du droit d'engagement, déduction faite de 10 euros de frais administratifs, s'il prévient avant la date de clôture des engagements par courriel à l'adresse suivante : [trial@ffmoto.com](mailto:trial@ffmoto.com), accompagné d'un justificatif. **En l'absence de justificatif, aucun remboursement ne sera effectué.**

Toute absence ou forfait d'un pilote après la clôture des engagements ne donne lieu à aucun remboursement. En cas de refus d'engagement, le pilote en est informé dans les plus brefs délais et au plus tard 24 heures avant la date de l'épreuve.

Si le trial ne pouvait avoir lieu pour quelque cause que ce soit, les organisateurs ne pourraient en être rendus responsables et les concurrents ne pourraient de ce fait réclamer une indemnité. Mais, dans ce cas, les droits d'engagement sont remboursés.

### 4.2 – Accueil administratif

**L'accueil administratif est ouvert 3 heures avant le début de la compétition.**

A leur arrivée sur le lieu de l'épreuve, les concurrents doivent se présenter à l'accueil administratif munis de : Pour les concurrents, leur licence correspondante (NTR, NCO ou internationale délivrée par la FFM) pour l'année en cours,

Pour les suiveurs (LAP, LJP, LES, NTR, NCO, NET, ETR, MAT, MAT2 et internationale délivrée par la FFM).

### 4.3 – Accueil technique

**L'accueil technique est ouvert 3 heures avant le début de la compétition.**

Les motocycles et les casques des pilotes et assistants doivent être présentés au jour et à l'heure fixés dans le règlement particulier pour les opérations de vérification.

Les machines non présentées ne sont pas admises au départ. Les motocycles doivent avoir été réceptionnés par type ou à titre isolé dans le cadre de la législation.

A partir du moment où elle a son propre certificat, une moto immatriculée à l'étranger peut être pilotée par un pilote français ou par un pilote étranger licencié en France. La moto est soit au nom du pilote, soit au nom de «X».

Le pilote doit présenter une machine en bon état. Le moteur doit pouvoir rester au régime maximum durant 3 secondes lors du contrôle.

#### 4.3.1 – Motocycles et équipements

Le contrôle technique est assuré par un Commissaire technique de la FFM. La LMR du lieu d'organisation doit désigner en complément un autre Commissaire Technique.

Les pilotes et assistants doivent présenter un casque en bon état d'un modèle homologué pour la pratique de la moto (**ECE 22-05** ou **ECE 22-06**). Le port de bottes, d'un pantalon, d'un maillot avec manches longues et de gants est obligatoire. De plus, le pilote et son assistant doivent obligatoirement porter une protection dorsale à la norme EN 1621-1, 2 ou 3. Elle est présentée au contrôle technique et son utilisation peut être vérifiée à tout moment de la course. Le port d'une protection pectorale est fortement recommandé.

Le cadre est plombé pour la saison.

Le silencieux d'échappement est marqué.

Le numéro est marqué sur la touche de peinture.

Les pilotes présentant deux motos doivent désigner au commissaire technique la moto de franchissement afin qu'il la marque d'un signe distinctif.

Le Directeur de course doit s'assurer du passage de chaque concurrent à ce contrôle.

En cas de non-conformité ou de détérioration de la moto (silencieux, levier et protections, etc.), le pilote doit réparer pour entrer dans la zone suivante et informer le Directeur de course pour les pièces marquées. Un contrôle du niveau sonore, inopiné ou en fin d'épreuve, peut être décidé par le Jury.

Dans le paddock, les motos doivent être installées sur un tapis environnemental (étanche en-dessous et absorbant au-dessus) lors de toutes interventions mécaniques et de ravitaillement en carburant sous peine de sanctions financières.

Ces protections doivent être remportées par les concurrents à la fin de l'épreuve.

Les motocycles admis, du pilote et de son assistant doivent répondre aux spécifications suivantes :

Être conformes aux prescriptions des règlements techniques de la F.F.M. et à celles du Code de la Route sous la responsabilité du concurrent,

Être équipés d'un coupe-circuit automatique apposé sur le guidon côté gauche et relié au poignet du pilote, Le Commissaire Technique doit vérifier la conformité du niveau sonore des machines, selon la méthode « 2 m/max » détaillée dans l'annuaire FFM, lequel ne doit pas dépasser :

**103 dB/A** pour les machines de Trial à moteur 2T

**105 dB/A** pour les machines de Trial à moteur 4T.

Les garde-boue doivent être bordés, les poignées ou manettes doivent être boulées. Toutes les aspérités dangereuses doivent être protégées.

Le pignon de sortie de boîte doit obligatoirement être protégé par le carter d'origine.

L'engrènement inférieur de la couronne arrière doit être protégé par une protection adaptée.

Une protection doit être placée sur la surface de la couronne arrière afin de ne pas pouvoir passer les doigts.

Une étiquette autocollante est apposée sur les casques. Elle est contrôlée à chaque épreuve et valable pour l'année.

Le guidon doit être équipé d'une protection rembourrée sur la barre transversale. Les guidons sans barre doivent être équipés d'une protection rembourrée recouvrant largement les fixations. Les guidons en matière composite sont interdits.

La protection des disques de freins avant et arrière doit être conforme à l'origine.

Les disques arrière pleins sont obligatoires.

Trois présentations maximums sont autorisées au contrôle technique avant le refus au départ.

Tout transport de carburant dans un réservoir additionnel installé sur la moto est interdit.

#### 4.3.2 – Numéros de course

**Une plaque sera fournie et devra être apposée sur l'avant de la moto ainsi qu'une étiquette sur le casque afin de pouvoir identifier le tracé emprunté par le pilote.**

Les assistants portent obligatoirement un dossard fourni avec le même numéro que leur pilote.

Le port de ces identifications est obligatoire et doivent rester visibles pendant toute la durée de la manifestation.

#### 4.3.3 – Assistants

Le pilote n'a le droit d'engager qu'un seul assistant uniquement pour des raisons de sécurité.

Les pilotes désirant les services d'un assistant doivent l'inscrire auprès de l'organisateur en conformité avec les articles 5.1, 5.2 et 5.3 (**carte grise, licence sportive, contrôle technique**). Les assistants portent obligatoirement un dossard fourni avec le même numéro que leur pilote.

**L'assistant se déplace uniquement à pied.**

### ARTICLE 5 – CATÉGORIES

Toutes les catégories du championnat sont ouvertes aux motos E-Trial.

|             |                          |
|-------------|--------------------------|
| TXGP        | Tracé rouge              |
| TX1         | Tracé bleu               |
| <b>TX2+</b> | <b>Tracé bleu / vert</b> |
| TX2         | Tracé vert               |

**Un classement féminin correspondant à la catégorie TXF sera établi sur la base des classements scratch des catégories TX2+ et TX2, les pilotes engagées en TR2+ étant classées devant les pilotes engagées en TR2.**

### ARTICLE 6 – DEPARTS

L'intervalle de départ entre les pilotes est de **1'30"** pour toutes les catégories.

Dans chaque catégorie, les ordres de départ sont définis pour chaque épreuve dans l'ordre inverse des résultats de l'épreuve précédente et, pour la première épreuve du championnat, dans l'ordre inverse du **classement du Championnat de France de l'année en cours.**

**Le départ se fait par catégorie dans l'ordre suivant : TX 2, TX2+, TX 1, TX GP.**

## **ARTICLE 7 – PARCOURS**

Le parcours d'une épreuve de Championnat de France de Trial Urbain doit :

- Comporter 2 tours de 5 zones
- Se dérouler sur un circuit fermé
- Se dérouler sur une distance maximum de 500 mètres

## **ARTICLE 8 – TEMPS DE COURSE**

Les pilotes ont 1 heure pour effectuer le premier tour et 45 minutes pour le second. Le temps de course est de 1h45.

Une pause de 10 à 30 minutes entre les deux tours doit être prévue par l'organisation.

Le temps de course peut être majoré par la direction de course. La décision de prolongation doit être communiquée avant le départ de chaque tour.

## **ARTICLE 9 – MESURES EXCEPTIONNELLES**

Si le jour de l'épreuve, certaines parties de l'itinéraire ou certaines zones sont trop difficiles ou impraticables, le Directeur de Course peut les modifier ou les supprimer.

S'il est jugé nécessaire d'abandonner ou de modifier une section pour cause de force majeure avant que tous les coureurs ne l'ai franchie, aucune pénalisation n'est alors encourue pour cette section par aucun coureur. Le temps maximum autorisé pour la course n'est pas modifié.

## **ARTICLE 10 – ZONES**

### **10.1 – Visite**

L'accès des zones est autorisé au pilote et à son assistant. Le port du casque et des gants n'est pas obligatoire lors de la visite des zones.

**Le repérage des zones est libre pour les pilotes. L'organisateur ou le Directeur de Course peut interdire ou suspendre la visite d'une ou plusieurs zone si celle-ci n'est pas apte à la visite.**

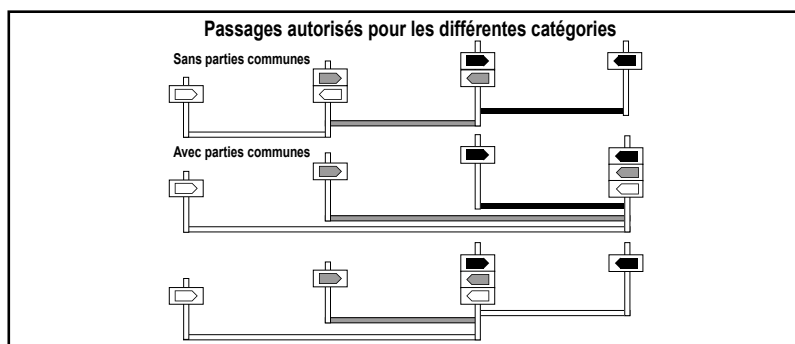
Pendant la compétition, la visite des zones est autorisée le jour de la course.

### **10.2 – Délimitation**

Les flèches doivent être placées par paire de couleur identique pointe à pointe pour former des portes. Si besoin, les portes peuvent être numérotées dans l'ordre de passage défini par le traceur.

Les rubalise doivent principalement servir aux limites extérieures de la zone.

Schéma des différentes portes autorisées



### **10.3 – Tracé**

Les zones doivent être accessibles à toutes les catégories et non dangereuses.

Les organisateurs ont intérêt à tracer des zones de 20 à 30 mètres de longueur avec des entrées et des sorties bien dégagées afin de faciliter le travail de jugement des commissaires.

Le tracé d'une zone ne doit pas se recouper.

### **10.4 – Accès**

**L'accès à l'intérieur des zones n'est autorisé qu'aux commissaires, officiels de l'épreuve, assistants et concurrents à moto.**

L'assistant ne peut pénétrer dans la zone que lorsque son pilote franchit celle-ci et après avoir demandé préalablement l'autorisation au Commissaire. Le port du casque, de gants et d'une protection dorsale est obligatoire pour l'assistant qui entre dans la zone pour assurer son pilote. Pour des raisons de sécurité, le port d'un sac à dos n'est pas autorisé à l'intérieur de la zone.

### 10.5 – Franchissement

Les zones doivent être tentées dans l'ordre numérique prévu par les organisateurs et il est interdit de franchir après coup une zone qui ait été manquée ou oubliée.

Les zones ne doivent être franchies que par un seul concurrent à la fois, qui ne peut s'y engager qu'après avoir reçu le signal d'accord du commissaire.

Chaque concurrent est considéré comme entré ou sorti dès que l'axe de la roue avant de la machine a dépassé le panneau indiquant le début ou la fin de la zone.

Les pilotes de chaque catégorie doivent franchir exclusivement les portes formées par les flèches qui leur sont réservées. Il est interdit de franchir dans un sens ou dans l'autre une porte formée par les flèches d'une autre catégorie.

Le temps de franchissement maximum est fixé à 1mn30.

## ARTICLE 11 – DÉFINITION DES FAUTES DANS LA ZONE

### 11.1 – Pied à terre ou appui

Voir Article 3 des Règles Générales du Trial.

### 11.2 – Échec

Voir Article 3 des Règles Générales du Trial.

Est également considéré comme échec, le dépassement du temps de franchissement.

## ARTICLE 12 – PENALISATIONS

### 12.1 – Dispositifs de pointage

Pour permettre d'établir les classements, les systèmes de pointage électroniques sont remis au moment du départ effectif du pilote et doivent être présentés à la table de pointage/chronométrage à l'issue de chaque tour. Ils doivent être impérativement portés par le pilote.

Il incombe aux seuls concurrents de les présenter aux Commissaires.

Si le concurrent perd le dispositif, il est disqualifié.

Les dispositifs de pointage doivent être remis à la personne en charge des classements qui les conserve jusqu'à l'homologation des résultats.

Le système de pointage électronique reste prioritaire dans le cas où un second système de pointage est mis en place.

### 12.2 – Barème de pénalisations

Le barème des pénalisations du Trial en milieu naturel s'applique.

Voir Article 2 des Règles Générales du Trial.

## ARTICLE 13 – SANCTIONS

|                                                                                                                                                                         |                          |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------|
| Toute tentative de modification lors de la visite des zones et de la compétition par le pilote ou toute autre personne ayant un intérêt dans la performance de celui-ci | 10 points                |
| Tout pilote qui remet son système de pointage après son temps alloué après la visite des zones                                                                          | 10 points                |
| Retard au départ, à l'arrivée <b>de la première manche</b> ou à la fin de l'épreuve                                                                                     | 1 point par min          |
| Refus de l'assistant de sortir de la zone après que le commissaire en a donné l'ordre                                                                                   | 5 points supplémentaires |
| Présence d'un mécanicien dans une zone                                                                                                                                  | 5 points supplémentaires |
| Assistance dans le corridor (mécanique, maintien de la moto par l'assistant, ou le mécanicien, etc...) ou obstruction à l'entrée de celui-ci                            | 5 points supplémentaires |
| Non restitution des dossards en même temps que le dispositif de pointage                                                                                                | 20 points                |
| Retard de plus de 20 minutes au départ <b>à la fin de chaque manche</b>                                                                                                 | Disqualification         |
| Absence de tapis de protection du sol au cours de la séance de mécanique ou de ravitaillement en carburant                                                              | 50 €                     |

|                                                                                                              |                     |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------|
| Pratique de la moto sans casque                                                                              | 50 €                |
| Pratique d'un engin moteur après 20h dans le parc coureur                                                    | 50 €                |
| Contestation verbale du pilote ou de l'assistant avec les commissaires après que le pilote a franchi la zone | Carton jaune        |
| Absence injustifiée à la remise des prix                                                                     | 300 €               |
| Critique à voix haute ou mauvais comportement lors de la remise des prix                                     | Disqualification    |
| Oubli du système de pointage pour la visite des zones                                                        | 10 points           |
| Erreur de parcours constatée au cours de la visite des zones ou de la compétition                            | 10 points           |
| Zone non franchie dans l'ordre numérique                                                                     | 10 points           |
| Absence du port du coupe-circuit au poignet                                                                  | 5 points            |
| Aide extérieure par toute personne au sein de la zone                                                        | 5 points            |
| <b>Transport d'outil par le pilote lors du franchissement de la zone</b>                                     | <b>Carton jaune</b> |
| Assistant portant un sac à dos pendant le passage de son pilote (sacoche banane tolérée)                     | 5 points            |
| Ravitaillement en carburant en dehors du paddock                                                             | Disqualification    |
| Changement de dossard pilotes, assistants ou mécaniciens pendant la compétition                              | Disqualification    |

**L'arrêt du moteur avec tout appui de la moto ou du pilote n'est pas considéré comme un échec.**

Le fait pour un pilote de circuler entre les divers points de contrôles (zones ou arrivée) sans être avec sa moto, à la suite d'une casse mécanique ou une blessure, entraînera la disqualification du pilote concerné, ce dernier contrevenant au principe de l'unité compétiteur pilote/motocycle.

#### **ARTICLE 14 – CLASSEMENTS DE L'ÉPREUVE**

Dans chaque catégorie, est déclaré vainqueur le pilote ayant marqué le moins de points (pénalités, pénalisations, sanctions). Le classement de l'épreuve est établi dans l'ordre croissant des points.

Pour figurer au classement, le concurrent doit s'être présenté sur la totalité des zones.

##### **14.1 Départage des ex-æquo**

En vue du départage des pilotes terminant avec le même nombre de points, une zone supplémentaire est effectuée pour les départager. Si l'égalité subsiste, les pilotes sont départagés par la prise en compte du temps de franchissement de cette zone de départage.

#### **ARTICLE 15 – CLASSEMENTS DU CHAMPIONNAT**

Points comptant pour le Championnat :

|                        |        |                         |       |
|------------------------|--------|-------------------------|-------|
| 1 <sup>er</sup> .....  | 20 pts | 6 <sup>ème</sup> .....  | 9 pts |
| 2 <sup>ème</sup> ..... | 17 pts | 7 <sup>ème</sup> .....  | 7 pts |
| 3 <sup>ème</sup> ..... | 15 pts | 8 <sup>ème</sup> .....  | 5 pts |
| 4 <sup>ème</sup> ..... | 13 pts | 9 <sup>ème</sup> .....  | 3 pts |
| 5 <sup>ème</sup> ..... | 11 pts | 10 <sup>ème</sup> ..... | 1 pt  |

La totalité des résultats est retenue pour le classement final des catégories.

En cas d'ex-æquo à la fin d'un Championnat, il est départagé à la majorité des meilleures places. Si l'ex-æquo subsiste, il est tranché dans l'ordre, par la meilleure place dans la dernière épreuve comptant pour le Championnat en question.

#### **ARTICLE 16 – RECLAMATIONS**

Les réclamations doivent être déposées conformément aux dispositions du Code Sportif dans la demi-heure qui suit l'affichage des résultats.

Chaque réclamation doit se référer à un seul sujet et être accompagnée d'un montant de **200 €**. De plus, en cas de démontage d'un moteur, une caution de 75 € doit être également versée.

Tout pilote mis en cause doit être entendu par la direction de course.

Il est précisé, par ailleurs, qu'en cas d'incident impliquant plusieurs personnes, la caution doit être versée par chacune des personnes intéressées mais en aucun cas collectivement.

#### **ARTICLE 17 – PRIMES DE RÉSULTATS**

Ces primes seront liées au résultat final de cette compétition. Toute prime de départ est proscrite.

Les primes sont réservées aux pilotes détenteurs d'une licence nationale française classé au Championnat.

## ANNEXE 1 – TABLEAU RECAPITULATIF

|       |               |                                              |            |
|-------|---------------|----------------------------------------------|------------|
| 14h00 | TX 2          | Contrôle Administratif<br>Contrôle Technique | 20 minutes |
| 14h20 | TX 2+         |                                              | 20 minutes |
| 14h40 | TX 1          |                                              | 20 minutes |
| 15h00 | TX GP         |                                              | 20 minutes |
| 16h00 | TX 2<br>TX 2+ | Départ Tour 1                                | 1 heure    |
|       | Pause         |                                              | 20 minutes |
| 17h20 | TX 2<br>TX 2+ | Départ Tour 2                                | 45 minutes |
|       | Pause         |                                              |            |
| 19h00 | TX 1<br>TX GP | Départ Tour 1                                | 1 heure    |
|       | Pause         |                                              | 20 minutes |
| 20h20 | TX 1<br>TX GP | Départ Tour 2                                | 45 minutes |
| 21h15 |               | Remise des prix                              |            |

# CHAMPIONNAT DE FRANCE DES REGIONS DE TRIAL

## CLAUSES PARTICULIÈRES

### ARTICLE 1 – DEFINITION

La FFM met en compétition le « Championnat de France des Régions » de Trial, épreuve composée de 5 catégories : Coupe, Trophée, Féminines, Espoir et Minitrial.

L'organisateur remettra à chaque région une coupe symbolisant sa participation à l'épreuve en plus des coupes offertes au classement final.

### ARTICLE 2 – REGLEMENTATION

L'épreuve doit être organisée conformément aux prescriptions des règles techniques, aux articles ci-dessous et suivant les modalités appliquées habituellement en Championnat.

### ARTICLE 3 – OUVERTURE

Chaque région ou Comité Départemental peut inscrire plusieurs équipes dans chaque catégorie.

Les concurrents ne peuvent représenter que la région ou le Comité Départemental dans lequel ils sont licenciés. Ils peuvent représenter la Ligue ou le Comité Départemental où ils résident après accord de la Ligue ou Comité Départemental dans lequel ils sont licenciés.

**Aucune autre épreuve comptant pour un Championnat de Ligue ne peut être organisée le même jour.**

### ARTICLE 4 – CONCURRENTS

#### 4.1 – Constitution des Equipes et spécificités de la course

Les équipes « Coupe » et « Trophée » doivent être constituées de 3 pilotes et correspondre à une des formules suivantes (voir tableau).

Les équipes « Féminines » sont constituées de 2 pilotes. **Deux ligues peuvent se réunir pour former une équipe féminine de deux régions différentes. Dans ce cas, chaque pilote devra porter les couleurs de sa région.**

Les équipes « Espoir » et « Minitrial » sont constituées de 2 pilotes.

Le délégué de Ligue peut être concurrent.

#### Récapitulatif pour la Coupe, le Trophée et le Challenge des Régions

| Catégorie Equipe | Composition       | Couleur des flèches | Nombre de tours | Temps de course | Nb de zones |
|------------------|-------------------|---------------------|-----------------|-----------------|-------------|
| COUPE            | 1 TR 1            | BLEUES              | 2               | 6 h 15          | 12          |
|                  | 1 TR 2+           | BLEUES ET VERTES    |                 |                 |             |
|                  | 1 TR 2            | VERTES              |                 |                 |             |
| TROPHÉE          | 1 TR 2            | VERTES              |                 |                 |             |
|                  | 1 TR 3+           | VERTES ET JAUNES    |                 |                 |             |
|                  | 1 TR 3*           | JAUNES              |                 |                 |             |
| FÉMININES        | 1 pilote Féminine | JAUNES              |                 |                 |             |
|                  | 1 pilote Féminine | NOIRES              |                 |                 |             |
| ESPOIR           | 2 pilotes TR 3*   | JAUNES              |                 |                 |             |
| MINITRIAL**      | 2 pilotes         | NOIRES              |                 |                 |             |

\*Le pilote doit avoir 17 ans maximum le jour de la course

\*\*Le pilote doit avoir 12 ans maximum le jour de la course **et la cylindrée est limitée à 80cc maximum.**

**La catégorie indiquée dans la colonne « Composition » est la catégorie de niveau maximum du pilote. C'est-à-dire qu'un pilote d'une catégorie inférieure peut concourir dans ces conditions.**

Pour pouvoir participer au Championnat de France des Régions de Trial, il faut avoir terminé au minimum une course dans l'année en cours du Championnat de France de Trial ou d'un Championnat de Ligue de Trial.

Si un pilote a roulé dans plusieurs catégories lors de l'année en cours, la catégorie la plus élevée est prise en compte.

La catégorie d'un pilote est déterminée selon la catégorie dans laquelle il évolue en Championnat de France. Si un pilote n'a pas participé au Championnat de France de l'année en cours, c'est la catégorie inférieure à celle dans laquelle il évolue en Championnat de Ligue qui est prise en compte.

Les pilotes féminines classées au Championnat de France Élite Féminin ou dans une catégorie supérieure ne peuvent concourir que dans les catégories Coupe et Trophée du Championnat de France des Régions.

Les pilotes ayant été classés dans la catégorie Élite et/ou Expert au cours des 10 dernières années ne sont pas autorisées à participer.



## 4.2 – Assistant

Les équipes désirant les services d'un ou deux assistants doivent les inscrire auprès de l'organisateur en conformité avec les articles 5.1, 5.2 et 5.3 (licence sportive, contrôle technique. Les assistants portent le maillot de leur région.

Un seul assistant est autorisé dans la zone.

Le port du casque et de gants est obligatoire pour l'assistant qui rentre dans la zone pour assurer son pilote. Pour des raisons de sécurité, le port d'un sac de transport n'est pas autorisé à l'intérieur de la zone.

## ARTICLE 5 – NUMÉRO DE COURSE

|                         | COUPE           | TROPHÉE          | FÉMININES    | ESPOIR       | MINITRIAL    |
|-------------------------|-----------------|------------------|--------------|--------------|--------------|
| Auvergne Rhône Alpes    | 1<br>A / B / C  | 101<br>A / B / C | 201<br>A / B | 301<br>A / B | 401<br>A / B |
| Bourgogne Franche Comté | 2<br>A / B / C  | 102<br>A / B / C | 202<br>A / B | 302<br>A / B | 402<br>A / B |
| Bretagne                | 3<br>A / B / C  | 103<br>A / B / C | 203<br>A / B | 303<br>A / B | 403<br>A / B |
| Centre Val de Loire     | 4<br>A / B / C  | 104<br>A / B / C | 204<br>A / B | 304<br>A / B | 404<br>A / B |
| Grand Est               | 5<br>A / B / C  | 105<br>A / B / C | 205<br>A / B | 305<br>A / B | 405<br>A / B |
| Hauts de France         | 6<br>A / B / C  | 106<br>A / B / C | 206<br>A / B | 306<br>A / B | 406<br>A / B |
| Ile de France           | 7<br>A / B / C  | 107<br>A / B / C | 207<br>A / B | 307<br>A / B | 407<br>A / B |
| Normandie               | 8<br>A / B / C  | 108<br>A / B / C | 208<br>A / B | 308<br>A / B | 408<br>A / B |
| Nouvelle Aquitaine      | 9<br>A / B / C  | 109<br>A / B / C | 209<br>A / B | 309<br>A / B | 409<br>A / B |
| Occitanie               | 10<br>A / B / C | 110<br>A / B / C | 210<br>A / B | 310<br>A / B | 410<br>A / B |
| Pays de la Loire        | 11<br>A / B / C | 111<br>A / B / C | 211<br>A / B | 311<br>A / B | 411<br>A / B |
| PACA                    | 12<br>A / B / C | 112<br>A / B / C | 212<br>A / B | 312<br>A / B | 412<br>A / B |
| Réunion                 | 13<br>A / B / C | 113<br>A / B / C | 213<br>A / B | 313<br>A / B | 413<br>A / B |
| Corse                   | 14<br>A / B / C | 114<br>A / B / C | 214<br>A / B | 314<br>A / B | 414<br>A / B |

**Les numéros de courses des équipes des Comités Départementaux sont attribués avec les lettres en suivant.**

Une sanction de 150 € par pilote est appliquée aux équipes démunies du maillot aux couleurs de leur région.

**Chaque pilote doit porter un maillot aux couleurs de son équipe.**

**Une plaque sera fournie et devra être apposée sur l'avant de la moto afin de pouvoir identifier la catégorie et le tracé emprunté par le pilote.**

## ARTICLE 6 – ENGAGEMENTS

Les engagements se font via engage-sports à l'adresse suivante : <https://fm.engage-sports.com> jusqu'à 10 jours précédents l'épreuve. Passé cette date et jusqu'à la veille de l'épreuve, le montant des engagements est doublé.

Le droit d'engagement est fixé à **220 €** par équipe en catégorie Coupe et Trophée.

Le droit d'engagement est fixé à **120 €** par équipe Féminine, Espoir et Minitrial.

Le droit d'engagement est fixé à **20 €** par assistant.

En cas de refus d'engagement, le team manager en est informé dans les plus brefs délais et au plus tard 24 heures avant la date de l'épreuve.

Si le trial ne pouvait avoir lieu pour quelque cause que ce soit, les organisateurs ne pourraient en être rendu responsables et les concurrents ne pourraient de ce fait réclamer une indemnité. Mais, dans ce cas, les droits d'engagement seront remboursés.

Les engagements sont collectifs, complétés et apportés au contrôle administratif par le Délégué de région. Les équipes doivent se présenter au complet au contrôle technique avec leur Délégué.

#### **Remplaçants :**

Les régions peuvent engager un pilote supplémentaire pour remplacer éventuellement un membre de l'équipe en cas de défaillance ou d'absence avant le départ en respectant les critères de composition des équipes. Ce concurrent n'est pas autorisé à disputer l'épreuve en individuel si l'équipe est complète au moment du départ.

### **ARTICLE 7 – TEMPS IMPARTI**

#### **7.1 – Temps de franchissement**

Le temps de franchissement de chaque zone est limité à 1'30".

#### **7.2 – Contrôles horaires de départ et d'arrivée**

Les pénalités pour l'équipe sont appliquées sur le passage du dernier pilote de l'équipe.

#### **7.3 – Mesures exceptionnelles**

Le temps imparti peut être prolongé de 30 minutes par le Directeur de course en fonction de circonstances exceptionnelles. La décision de prolongation doit être communiquée avant le départ du dernier tour.

### **ARTICLE 8 – ORDRE DES DÉPARTS DES ÉQUIPES**

L'ordre de départ est réalisé par le Délégué fédéral par tirage au sort.

**Chaque ligue et comité départemental n'est représenté qu'une seule fois lors du tirage au sort même s'ils possèdent plusieurs équipes.**

Chaque équipe prend le départ 3 minutes après l'équipe précédente.

### **ARTICLE 9 – CONTROLE TECHNIQUE**

Se reporter à l'article 5 du règlement du Championnat de France de Trial.

### **ARTICLE 10 – CLASSEMENTS**

**Cinq classements** distincts sont établis. Aucun classement individuel ne doit être établi.

Sont déclarées vainqueurs les équipes masculines et féminines ayant enregistré le moins de points au cumul de tous les résultats de chaque tour.

## **REGLEMENT DU CHAMPIONNAT DE FRANCE MINITRIAL**

### **PREAMBULE**

La recherche de la maîtrise de l'engin et l'évolution sur terrains variés, l'apprentissage du respect des règles, des consignes de sécurité, des autres participants, des officiels et confronter les jeunes à la compétition constituent les objectifs prioritaires de ce championnat.

Les activités peuvent s'organiser sur des zones de trial dont les dénivellations, variations de pentes, changements de direction et obstacles sont utilisés comme situations pédagogiques délimitées et validées par l'éducateur en charge de la séance, le temps de sa présence.

### **ARTICLE 1 – DEFINITION**

La F.F.M. organise le **Championnat de France Minitrial** comprenant trois catégories définies à l'Article 3. Ces journées sont ouvertes aux détenteurs d'une licence annuelle compétition (**NJ1, NJ2, NJ3**), ou de la licence découverte sportive **LJD**.

### **ARTICLE 2 – ACCUEIL ADMINISTRATIF ET ENGAGEMENTS**

Les pilotes s'engagent à l'adresse suivante : <https://ffm.engage-sports.com>.

Les engagements sont ouverts à partir du **7 janvier**. Les pilotes peuvent s'engager via engage-sports jusqu'au **vendredi précédant l'épreuve à 15 h**. Passé ce délai, les pilotes doivent s'engager sur place, directement auprès de l'accueil administratif avec un droit d'engagement majoré de 10 euros.

Le droit d'engagement est fixé à **60 euros**.

En cas de paiement revenu impayé, un courriel est adressé au pilote qui dispose 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, soit 10 euros, 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.

En cas de désistement, le pilote est remboursé de la totalité du droit d'engagement, déduction faite de 10 euros de frais administratifs, s'il prévient avant la date de clôture des engagements par courriel à l'adresse suivante : [trial@ffmoto.com](mailto:trial@ffmoto.com), accompagné d'un justificatif. En l'absence de justificatif, aucun remboursement ne sera effectué.

Toute absence ou forfait d'un pilote après la clôture des engagements ne donne lieu à aucun remboursement.

En cas de refus d'engagement, le pilote en est informé dans les plus brefs délais et au plus tard 24 heures avant la date de l'épreuve.

Si le Championnat de France Minitrial ne pouvait avoir lieu pour quelque cause que ce soit, les organisateurs ne pourraient en être rendus responsables et les participants ne pourraient de ce fait réclamer une indemnité. Mais, dans ce cas, les droits d'engagement sont remboursés.

A leur arrivée sur le lieu de l'événement, les participants engagés doivent se présenter à l'accueil administratif munis de leur **licence valable pour l'événement**.

### ARTICLE 3 – CONTROLE TECHNIQUE

**Les pilotes doivent présenter un casque en bon état d'un modèle homologué pour la pratique de la moto (norme ECE 22-05 ou ECE 22-06).**

Les pilotes doivent porter un vêtement de protection en matière résistante qui couvre le torse et les bras, un pantalon, des gants en matière résistante, des bottes et une protection dorsale à la norme EN 1621-1, 2 ou 3. Le port d'une protection pectorale est fortement recommandé.

**Les motos doivent être équipés :**

**D'un coupe-circuit automatique apposé sur le guidon côté gauche et relié au poignet du pilote, D'une protection doit être placée sur la surface de la couronne arrière afin de ne pas pouvoir passer les doigts.**

**D'une protection rembourrée sur la barre transversale du guidon. Les guidons sans barre doivent être équipés d'une protection rembourrée recouvrant largement les fixations.**

**La protection des disques de freins avant et arrière doit être conforme à l'origine.**

**Les disques arrière pleins sont obligatoires.**

**Les garde-boue doivent être bordés, les poignées ou manettes doivent être boulées.**

**Toutes les aspérités dangereuses doivent être protégées.**

### ARTICLE 4 – CONDITIONS D'ACCES AU CHAMPIONNAT DE FRANCE MINITRIAL

| CATEGORIES         | MACHINES AUTORISEES                                        | AGE                                                                                         | COULEUR DES FLECHES |
|--------------------|------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------|
| <b>Minitrial 1</b> | Cylindrée maxi 80cc<br>ou motos électriques 24 pouces maxi | De 6 ans le jour de l'épreuve à 10 ans au 1 <sup>er</sup> janvier de l'année du championnat | <b>Noires</b>       |
| <b>Minitrial 2</b> | Cylindrée maxi 80cc<br>ou motos électriques 24 pouces maxi |                                                                                             | <b>Oranges</b>      |
| <b>Minitrial 3</b> | Motos électriques<br>ou thermiques 20 pouces maxi          |                                                                                             | <b>Violettes</b>    |

Les trois catégories roulent dans des zones situées à proximité du départ.

L'accès à l'intérieur des zones n'est autorisé qu'aux officiels et à l'éducateur.

Le couloir extérieur est réservé aux organisateurs et aux officiels (double ruban).

Il est obligatoire, pendant les activités, que les participants portent un casque homologué (ECE 22-05 ou ECE 22-06) sans altération apparente ou déformation. Le casque doit être correctement attaché, bien ajusté et en bon état. Il doit être muni d'un système de fixation par jugulaire.

### ARTICLE 5 – PARCOURS

**Le Championnat de France Minitrial se déroule sur un parcours adapté ne dépassant pas 1 km de long.**

**Les pilotes de la catégorie MT1 font 3 tours de 8 zones. Les pilotes sont conseillés par l'éducateur lors du premier tour puis sont en autonomie sur les deux suivants.**

**Les pilotes de la catégorie MT2 font 3 tours de 7 zones. Les pilotes sont conseillés par l'éducateur lors des deux premiers tours puis sont en autonomie sur le dernier.**

**Les pilotes de la catégorie MT3 font 3 tours de 6 zones. Les pilotes sont conseillés par l'éducateur lors des trois tours.**

Deux zones doivent être de niveau supérieur pour chaque catégorie.

Le temps de franchissement maximum d'une zone est fixé à 1mn30.

### ARTICLE 6 – ORGANISATION

**Aucune autre épreuve comptant pour un Championnat de Ligue de la même zone géographique ne peut être organisée le même jour.**

L'épreuve débute le samedi de 14h à 17h par un stage préparatoire à l'épreuve et un repérage des zones par catégorie, encadré par un éducateur et en présence du parrain de l'épreuve. Cette demi-journée n'est pas obligatoire mais fortement recommandé.

### **Journée du dimanche :**

- 9h00 Contrôle administratif puis contrôle technique et questionnaire « **Règlement et Sécurité** »
- 9h45 Échauffement – entraînement **pour les pilotes**
- 9h45 **Briefing du délégué FFM pour les accompagnants**
- 10h00 **1<sup>er</sup> Départ de la matinée**
- 12h30 Pause
- 13h30 **1<sup>er</sup> Départ de l'après-midi**
- 16h00 **Fin de l'épreuve**
- 16h30 **Affichage des résultats et remise des prix**

**Un questionnaire « Règlement et Sécurité » est disponible sur le site Trial-France.fr afin que les participants puissent s'entraîner.**

### **ARTICLE 7 – EVALUATIONS**

**Trois critères** sont pris en compte pour définir les évaluations :

**1 : aptitude au pilotage** : les points attribués correspondent au total des points figurant sur la fiche de pointage.

**2 : connaissances règlement et sécurité** : les points attribués correspondent aux points obtenus au questionnaire portant sur le règlement, les règles de sécurité et les équipements obligatoires en trial selon le barème ci-dessous :

- 0 ou 1 erreur : 0 point
- 2 ou 3 erreurs : 1 point
- 4 ou 5 erreurs : 2 points
- 6 ou 7 erreurs : 3 points
- 8 erreurs ou + : 5 points

### **ARTICLE 8 – OFFICIELS ET ENCADREMENT**

Un éducateur breveté d'Etat (BE) est obligatoire et fourni par la **commission nationale de trial** sur cette journée.

L'épreuve se trouvera sous la juridiction d'un délégué FFM, d'un directeur de course et d'un commissaire technique.

### **ARTICLE 9 – CLASSEMENTS**

Le championnat est composé de 4 épreuves. Chaque épreuve est indépendante, un classement individuel est établi consécutivement à chacune d'entre elle. Un pilote peut participer à plusieurs épreuves mais il n'y a pas de classement cumulé.

Un classement du nombre de pilotes participants par club est établi à l'issue de l'ensemble des épreuves. Les trois premiers pilotes de la catégorie Minitrial 1 de chaque épreuve sont invités à **participer à la Finale du Championnat de France Minitrial** qui a lieu lors d'une épreuve du Championnat de France Jeunes dans la catégorie Espoir 4. L'engagement de ces pilotes est pris en charge par la commission nationale. Si un pilote déjà qualifié pour la finale termine à nouveau sur le podium d'une autre épreuve, la place qualificative reviendra au pilote suivant au classement n'étant pas encore qualifié.

Tous les autres pilotes ayant participé à une épreuve en catégorie Minitrial 1 peuvent s'inscrire à leur charge à la Finale du Championnat de France Minitrial et être classés.

**Un stage préparatoire à cette finale est offert aux trois premiers pilotes de chaque épreuve dans la catégorie Minitrial 1.**

**Un stage d'apprentissage et de perfectionnement est offert aux trois premiers pilotes de chaque épreuve dans la catégorie Minitrial 2.**

## **REGLES GENERALES DU TRIAL VINTAGE**

Les présentes dispositions ont vocation à harmoniser la pratique de la discipline du Trial Vintage et à s'appliquer pour toutes les épreuves de Trial Vintage organisées sous l'égide de la FFM. Pour tous les cas non-prévus au présent, il convient de se référer aux Règles générales du trial.

### **ARTICLE 1 – MOTOS ADMISES**

Le « Trial Vintage » est ouvert uniquement aux motos de trial à l'ancienne à savoir :

- Moto de plus de 30 ans à bi-amortisseurs placés de chaque côté de la machine dont le refroidissement est à air et équipée de freins à tambour.
- Moto mono amortisseur de plus de 30 ans dont le refroidissement est à air (freins à disques autorisés)

Les motos autorisées à participer sont réparties dans les **trois** classes d'âge suivantes  
Pré 65 - Moto construites avant 1965 - modèle Bultaco T10 inclus.

- **Mono - Moto mono amortisseur de plus de 30 ans**
- **Autres - Moto ne faisant pas partie des catégories précédentes, regroupant les Pré-80 et Post 80 construites entre 1966 et 1985 (ex Pré 80 et Post 80 fusionnées) et répondant à la définition de moto ancienne.**

## ARTICLE 2 – CATEGORIES ET CLASSES

Le « Trial Vintage » se décompose en catégories et en classes selon les niveaux de difficulté du tracé et des classes d'année des motos :

Catégorie Inter : Flèches Rouges - Tracé le plus exigeant : Aucune décomposition

- **Catégorie Nationale Master – Environ 50% des zones : Flèches Rouges. Environ 50% des zones : Flèches Bleues**

- Catégorie Nationale : Flèche Bleues – Tracé technique décomposée en :

- Nationale Pré-65
- **Nationale**

- **Catégorie Critérium Master – Environ 50% des zones : Flèches Bleues. Environ 50% des zones : Flèches Vertes**

- Catégorie Critérium : Flèches Vertes – Tracé médium décomposée en :

- Critérium Pré-65
- **Critérium**
- Critérium Mono

- Catégorie Loisir Vintage Master - **Environ 50% des zones : Flèches Vertes. Environ 50% des zones : Flèches Jaunes**

- Catégorie Loisir Vintage : Flèches Jaunes – Tracé facile décomposée en :

- Loisir Vintage Pré-65
- **Loisir Vintage**
- Loisir Vintage Mono

Les motos mono-amortisseur sont uniquement acceptées dans les catégories Critérium et Loisir Vintage et **exclues de la catégorie Master.**

## ARTICLE 3 – BARÈMES DES PÉNALISATIONS

- Réussite = 0 point

- Un pied à terre = 1 point

- Deux pieds à terre ou 2 appuis = 2 points

- Trois pieds ou 3 appuis et plus = 3 points

- Echec = 5 points Le pointage est celui en vigueur dans les années 1980 avec quelques aménagements afin de respecter un pilotage « vintage » à savoir :

**0 point** : Aucun pied

**1 point** :

- Un « pied à terre » ou « appui » qui est le fait qu'une partie du corps du pilote ou qu'une partie de la moto autre que pneus, repose-pieds, sabot, touche le sol, ou prenne appui sur un obstacle.
- Les déplacements latéraux intentionnels de la roue avant qui ne sont pas dans le mouvement.

**5 points (Echec)** :

- Une chute,
- Calage de la moto avec un pied à terre ou appui,
- Déplacement intentionnel de la roue arrière même dans le mouvement (\*)
- Arrêt de progression,
- Le guidon touchant le sol,
- Le fait d'avoir les deux pieds du même côté de la machine, ou derrière l'axe de la roue arrière de la moto,
- La roue ou la machine passe au-dessus d'une signalisation ou d'un support de signalisation de sa catégorie avant que l'axe de la roue avant ait franchi le signal de fin de section.
- Toute aide extérieure sur le pilote ou la moto,
- Le pilote qui, avec sa machine ou une partie de son corps, modifie ou détruit la position d'un support de signalisation ou des flèches de toute catégorie, qui nécessite l'intervention du commissaire pour les remettre en l'état ou dans leur position initiale,
- Le fait de traverser une délimitation avec n'importe quelle roue,
- Le fait de franchir les limites latérales d'une zone (rouler de l'autre côté du ruban),
- Le fait de passer du mauvais côté d'une marque de délimitation. Toutefois, le fait de passer la roue

avant au-dessus d'une marque de délimitation, sans appui du pilote ou de la machine, n'est pas considéré comme sortie des limites de la zone,

- Le fait de passer dans un sens ou dans l'autre une porte fermée par les flèches d'une autre catégorie,
- Une personne (autre pilote, spectateur...) qui pousse ou tire le ruban pour faire gagner de la place au pilote,
- Le fait d'effectuer une boucle à l'intérieur de la zone,
- Le fait de refuser de franchir une zone.
- Tout passage d'une roue au-dessus d'une limite extérieure avec pied à terre

D'autres sanctions pourront être prises :

- Toute infraction au Code de la Route est sanctionnée par la direction de course en fonction de la gravité de la faute commise.
- Incorrection envers un Commissaire par le pilote (après délibération du Jury ou décision de l'Arbitre)
- Au cours de la reconnaissance d'une zone, si le pilote modifie l'accès d'une difficulté pour lui-même ou un autre pilote est sanctionné d'une pénalité de 5 points.
- Transport d'outils lors du franchissement de la zone par un pilote : 5 points
- L'absence de port du bracelet coupe-circuit au poignet n'est pas sanctionnée
- Non-présentation à une zone : 10 points
- Tout pilote n'empruntant pas le circuit dans le sens déclaré : 10 points
- Changement de machine sans autorisation du Directeur de course ou absence d'identification du contrôle technique : disqualification.

#### **ARTICLE 4 – TEMPS IMPARTI ET PÉNALITÉS DE TEMPS**

Les concurrents doivent se présenter au départ à l'heure prévue par les organisateurs. En cas de retard au départ d'un pilote, son retard fera partie de son temps de course.

Chaque minute de retard à la fin à l'arrivée est pénalisée d'un point sauf décision du Directeur de course validée par l'Arbitre pouvant ajouter une franchise de 20 minutes après l'heure d'arrivée. Si le coureur dépasse vingt minutes de retard après cette franchise, il est disqualifié.

Le temps global accordé pour l'accomplissement de l'épreuve est contrôlé à la minute affichée révolue.

#### **ARTICLE 5 – CLASSEMENT**

Les organisateurs doivent établir un classement pour chacune des catégories et classes prévues au règlement.

Selon le schéma de l'épreuve (2 tours ou 1 tour avec deux boucles), le pilote peut choisir, s'il le désire, de ne faire qu'un seul tour et être classé après le dernier pilote ayant fait deux tours.

S'il y a plusieurs pilotes qui ont fait ce choix, ils seront classés selon le nombre de points obtenu dans leur unique tour ou boucle.

Le classement s'établit par addition des points de pénalisation obtenus par application de l'article 3, des points de pénalités horaires et des points dus à des sanctions, le pilote classé premier étant celui qui totalise le plus petit nombre de points.

Pour figurer au classement, le pilote doit s'être présenté sur la totalité des zones.

#### **ARTICLE 6 – DÉPARTAGE DES EX-AEQUO**

En vue du départage des pilotes terminant avec le même nombre de points, il est tenu compte du plus grand nombre de zéro, puis de un, puis de deux, puis de trois.

En cas de maintien des ex-aequo le pilote le plus âgé sera classé en premier.

#### **ARTICLE 7 – ASSISTANT PILOTE**

En trial vintage, il est interdit au pilote d'avoir un assistant entrant dans le périmètre de la zone.

## **CHAMPIONNAT DE FRANCE DE TRIAL VINTAGE**

La FFM met en place un cycle d'épreuves dénommé « Championnat de France de Trial Vintage ».

Ce championnat se déroule lors de cinq manches dans l'année. Chaque manche du Championnat se déroulera sur deux jours, chaque journée donnant lieu à l'attribution de points. Pour établir le classement définitif, il est tenu compte des neuf meilleurs résultats à la journée de chaque pilote.

#### **ARTICLE 1 - CATEGORIES**

Les catégories et classes sont celles reprises dans l'article 2 des Règles Générales. Chaque catégorie et décomposition en classes donnent lieu à un classement, soit une catégorie et 11 classes primées.

Les pilotes des classes « Master » doivent emprunter le tracé correspondant à leur catégorie identifiée à l'entrée de la zone.

La classe « Master » est ouverte uniquement aux motos bi-amortisseurs.

« Prix d'Authenticité » : Afin de favoriser et d'inciter les motos proches de l'origine et afin de limiter les grosses préparations, il est instauré à l'issue du championnat pour chaque catégorie, Inter, Nationale, Critérium et Loisir Vintage des « Prix d'Authenticité » pour les trois premières motos dans l'esprit d'origine. La configuration de la moto doit être conforme à l'esthétique du modèle d'origine. **Les critères vérifiés lors du contrôle technique sont :**

- **roues d'origine ou adaptables non tubeless,**
- **cadre en configuration d'origine, le bras oscillant doit être le même que l'origine. La fourche doit être celle du modèle de la série d'origine, les freins également. Les guidons doivent être droits, ceux à profil à paroi conique et diamètre variable sont exclus.**
- **le moteur doit être de la même série que le modèle d'origine,**
- **selle et réservoir doit être de la série d'origine, les refabrications sont acceptées si les correspondent à la philosophie d'origine.**

#### **Les prix sont :**

Inter : Prix « Martin Lampkin »

National : Prix « Ulf Karlson »

Critérium : Prix « Bernard Cordonnier »

Loisir Vintage : Prix « Claude Coutard »

**Mono : « Prix Diego Bosis »**

Pour le classement général des « Prix d'Authenticité », hors classe d'âge des motos, les trois premiers pilotes de chaque catégorie sont récompensés lors de la remise des prix du championnat.

## **ARTICLE 2 - INSCRIPTION**

Les engagements à chaque manche du « Championnat de France de Trial Vintage » se font par l'intermédiaire du site internet [www.vintage-trial-trophy.com](http://www.vintage-trial-trophy.com) en suivant les instructions ou par l'application « Engage-Sports » selon le choix de l'organisateur. Dans ce cas il doit communiquer le lien afin de l'intégrer sur le site du TVT. L'ouverture des inscriptions à chaque manche est indiquée sur le site. Le montant des inscriptions est fixé à **105 €** pour chaque manche de 2 jours, un pilote pourra participer à un seul jour au tarif de **55 €**.

### **2.1 – Envoi des pièces suivantes à savoir :**

Bulletin d'engagement signé (par mail ou courrier)

Règlement par chèque sauf pour les pilotes étrangers, par paiement par CB ou par le site « HelloAsso » (certains clubs organisateurs permettent cette fonctionnalité qui sera indiquée sur le site).

L'adresse d'envoi des pièces sera communiquée pour chaque manche.

### **2.2 – Accueil administratif**

Les participants devront se présenter à l'accueil administratif lors de chaque manche et doivent présenter les pièces suivantes :

Permis de conduire,

La carte grise de leur moto

L'attestation d'assurance de la moto

La licence FFM en cours de validité ou le récépissé de la licence manifestation si prise sur le site de la fédération

Pour les pilotes étrangers : leur autorisation de sortie délivrée par leur Fédération Nationale si la manche est inscrite en ZUE

En cas de trial se déroulant sur circuit fermé, seule la licence et le cas échéant, l'autorisation de sortie sont demandées.

## **ARTICLE 3 – PILOTAGE ET TRACÉ**

Le pilotage des motos doit rester « à l'ancienne », de ce fait le pilotage doit être « non-stop ». Les déplacements latéraux de la roue avant qui ne sont pas dans le mouvement sont pénalisés d'un point par déplacement. Les déplacements intentionnels de la roue arrière même dans le mouvement sont pénalisés de 5 points.

Attention, la nouvelle disposition concernant le calage des motos ne s'applique pas au Trial Vintage, la règle demeure celle du « 5 » s'il y a appui du pilote ou de la moto au sol.

Les tracés doivent être adaptés à la pratique du Trial Vintage, le fléchage « directionnel » est accepté comme les portes. Un cahier de charge précis est édité séparément.

L'intégration des motos mono-amortisseur ne doit pas faire évoluer dans la difficulté les tracés qui doivent être déterminés pour les motos bi-amortisseurs.

La FFM peut déléguer un représentant sur les épreuves afin de s'assurer que les tracés soient adaptés et homogènes. Il a le pouvoir de validation définitive des tracés des zones.

## ARTICLE 4 - CONTROLE TECHNIQUE

Après le contrôle administratif, les participants doivent se présenter au contrôle technique.

Les cycles d'épreuves du Trial Vintage sont soumis aux règles techniques et de sécurité édictées par la FFM et les participants devront s'y conformer ;

Les pilotes devront avoir un équipement conforme à savoir :

Un casque à la norme ECE 22-05 ou ECE 22-06 (les casques d'époque ou VTT ne sont pas acceptés),

Un maillot à manches longues, bottes et gants sont obligatoires,

La dorsale n'est pas obligatoire mais conseillée,

**Le transport d'outil par le pilote lors du franchissement de la zone est interdit sous peine de sanctions.**

Les motos doivent :

Posséder obligatoirement des pneus trial,

Avoir les extrémités du guidon obturées, les garde-boues doivent être bordes

Posséder des boules en bout de leviers,

Avoir une protection de la barre de guidon ou en l'absence de barre, les pontets doivent être protégés

Avoir un coupe-circuit (**avec ou sans bracelet**) ou un décompresseur placé à gauche du guidon,

Posséder un carter de protection du pignon de sortie de boîte,

Être muni d'un garde chaîne (dent de requin) pour empêcher qu'une partie du corps du pilote ne se coince entre la chaîne et la couronne arrière

Avoir les trous de la couronne de roue arrière obturés

Avoir des repose-pieds repliables (une dérogation est acceptée pour certaines Pré 65 dont le démarrage nécessite un repose-pied repliable sans ressort de rappel),

Faire un bruit acceptable (échappement libre non autorisé), un contrôle de niveau sonore sera organisé selon la méthode en vigueur pour le trial c'est dire à 45 degrés, 103 db/a pour un 2T et 105 db/A pour un 4T.

Dans le cas où l'épreuve se déroule sur voies ouvertes à la circulation publique, la présence d'un phare, d'un feu arrière et de l'immatriculation sur la moto est obligatoire.

**Pour les motos bi-amortisseurs**, il est à noter que le diamètre des plongeurs de la fourche ne doit pas être supérieur à 36mm sauf pour la SVM 350 Jumbo et Merlin 350. Dans le cas contraire, une pénalisation de 5 points sera déduite du nombre de points attribués dans le cadre du Championnat de la manche considérée.

**Pour les motos mono-amortisseur**, la moto devra être exclusivement dotée de la fourche d'origine.

Afin d'inciter l'utilisation de moto proche de l'origine, des « prix » seront mis en place, la notion de moto sans l'esprit d'origine s'entend de moto peu préparée à l'exception des pneumatiques, des amortisseurs, du carburateur, de l'allumage...

Les motos doivent conserver, autant se faire que peut, leur conception d'origine et leur apparence historique.

Seules des modifications qui auraient pu être effectuées à l'époque de la production sont acceptables

Les points de contrôles étant fait sur le moteur, les roues, le cadre, le bras oscillant, la fourche, le guidon, la selle et le réservoir.

## ARTICLE 5 - LICENCES

La pratique de « Trial Vintage » est ouverte à tous les pilotes titulaires d'une licence FFM Motos Anciennes Tout terrain Trial (MAT2) ou bien d'une licence nationale (MAT, NCO, NTR) ou d'une licence internationale si l'épreuve est inscrite au calendrier ZUE ou International.

**Remarque : Les licences MAT et MAT2 n'autorisent qu'au pilotage d'une moto définie au Code Sportif par « refroidissement à air ».**

Les épreuves de Trial Vintage sont également ouvertes aux titulaires d'une licence à la manifestation, les pilotes ayant ce type de licence sont classés au même titre que les pilotes détenteurs d'une licence fédérale annuelle lors des épreuves, en revanche ils ne peuvent prétendre à être classés au classement général. La délivrance de cette licence est conditionnée à la production d'un certificat médical de moins d'un an indiquant aucune contre-indication à la pratique du sport motocycliste en compétition.

**Pilote étranger :** Pour être classé dans le classement général final dans les cycles de compétitions de Trial Vintage, un pilote étranger doit être en possession d'une licence FFM de l'année en cours.

Leur licence nationale permet de participer à une épreuve de Trial Vintage si celle-ci est inscrite au calendrier Zone Union Européenne (ZUE), elle est ouverte sur présentation de l'autorisation de sortie délivrée par la Fédération Nationale du pilote.

Le numéro EMN de l'épreuve, si elle est inscrite en ZUE, sera communiqué sur le site internet du TVT.

Si l'épreuve n'est pas inscrite en ZUE, la seule possibilité de participation est de prendre une licence annuelle FFM ou à la manifestation.

La licence à la Manifestation se prend soit sur le site de la FFM (<https://www.ffmoto.net/>), soit sur place avec production obligatoire d'un certificat médical. En cas de prise sur place, le paiement de cette licence doit se faire lors de l'inscription de l'épreuve de Trial Vintage en même temps que les droits d'inscription.



## ARTICLE 6 - POINTAGE ET CLASSEMENTS

### Se référer aux Règles Générales du Trial Vintage.

Pour le classement général du Championnat de France de Trial Vintage, il est attribué des points selon la place obtenue pour chaque journée de chaque épreuve selon le barème si dessous :

1<sup>er</sup> = 25 ; 2<sup>ème</sup> = 22 ; 3<sup>ème</sup> = 20 ; 4<sup>ème</sup> = 18 ; 5<sup>ème</sup> = 16 ; 6<sup>ème</sup> = 15 ; 7<sup>ème</sup> = 14 ; 8<sup>ème</sup> = 13 ..... 20<sup>ème</sup> et tout pilote ayant participé = 1.

Les trois premiers pilotes des catégories sont récompensés après cumul des points obtenus sur neufs meilleurs résultats.

**Les trois premiers pilotes de chaque catégorie doivent obligatoirement monter de catégorie la saison suivante, à défaut une pénalité forfaitaire sera appliqué sur leur classement de la façon suivante :**

1<sup>er</sup> : 50 points de pénalités

2<sup>e</sup> : 45 points de pénalités

3<sup>e</sup> : 40 points de pénalités

En cas d'ex-aequo, le vainqueur est celui qui a obtenu le plus de victoires, puis si l'égalité persiste, de seconde place, etc. S'il n'y a pas de départage possible, le pilote le plus âgé aura la primauté.

## TROPHÉE FEDERAL DE TRIAL VINTAGE

La FFM met en place un cycle d'épreuves dénommé « Trophée Fédéral de Trial Vintage » dans le cadre de la pratique dite « Trial Vintage ».

Ce cycle d'épreuves, qui se déroule sur l'ensemble du territoire, a pour vocation de fédérer la pratique dans les épreuves 100% Trial Vintage.

**Le Trophée Fédéral est ouvert exclusivement aux machines du paragraphe « Motos Admises » des règles générales du Trial Vintage** dans le cadre des épreuves 100 % Trial Vintage mises en place à travers les différents challenges régionaux existants ou épreuves uniques.

Pour dynamiser et susciter la participation, des challenges régionaux, basés sur les trials de la région définie et ouverts aux pilotes de toutes les Liges, pourront être mis en place. A ce jour, il existe les Challenges Grand-Ouest, Ile de France et Sud-Est.

## ARTICLE 1 - CATEGORIES

Les catégories sont identiques au « Championnat de France de Trial Vintage ». Seuls les « Prix spécifiques » associés aux machines proches de l'origine ne sont pas appliqués.

## ARTICLE 2 - PARTICIPATION ET INSCRIPTION

Les conditions de participation sont identiques aux règles générales du Trial Vintage et les modalités d'inscription sont laissées à la discrétion des organisateurs sous réserve de respect des règles concernant les contrôles administratifs et techniques.

## ARTICLE 3 - POINTAGE ET CLASSEMENTS

Dans le cadre du « Trophée Fédéral de Trial Vintage », le pointage est celui défini dans les Règles Générales du Trial Vintage.

Le classement du Trophée Fédéral de Trial Vintage est effectué sur le cumul des résultats obtenus sur le territoire par le pilote ayant participé à des épreuves du Trophée Fédéral.

Le classement est établi selon les catégories retenues pour le Trial en prenant en compte les points marqués lors de la saison dans les différents Trophées Régionaux mis en place au cours de la saison ou dans les épreuves de Trial Vintage « hors-trophée ».

Les points sont attribués comme pour le Championnat de France, soit 25,22,20 etc.... Si le trial est organisé sur 2 jours, chaque jour est comptabilisé mais l'organisateur a la possibilité d'effectuer une remise des prix sur le classement cumulé des 2 jours pour ne pas surcharger le déroulement de l'épreuve et réduire les coûts.

**La remise des prix pourra avoir lieu lors de la première épreuve du Championnat de France de la saison suivante.**

# TROPHÉE DE FRANCE DES CLASSIQUES DE TRIAL

## CLAUSES PARTICULIÈRES

### ARTICLE 1 – DEFINITION

La F.F.M. met en compétition le **Trophée de France des Classiques de Trial**.

Tous les clubs affiliés à la F.F.M. qui organisent une épreuve de Trial d'un minimum de 3 jours de course sur le territoire français peuvent participer à la mise en œuvre du Trophée de France de Trial des Classiques. Chaque épreuve doit faire l'objet d'un classement cumulé sur l'ensemble des journées.

### ARTICLE 2 – CONCURRENTS

Seuls les pilotes titulaires d'une licence annuelle FFM sont admis à concourir pour le Trophée de France des Classiques.

Les licences à la journée sont acceptées, mais leurs détenteurs ne seront pas retenus pour l'attribution des points du Trophée.

Pour toutes les épreuves, les engagements doivent être ouverts aux licenciés de la FFM et de la FIM pendant une période de 3 semaines à compter de l'ouverture de ceux-ci en priorité sur les licences à la journée. Les premiers engagements arrivés sont prioritaires.

Pour la première épreuve du Trophée, les pilotes classés du rang 1 à 5 du classement de l'année précédente dans chaque catégorie sont prioritaires. Pour les épreuves suivantes, les pilotes classés du rang 1 à 5 du classement général à l'issue de l'épreuve précédente sont automatiquement engagés pour défendre leur chance. Les organisateurs doivent en tenir compte avant de clore leur liste d'engagés.

A leur arrivée sur le lieu de l'épreuve, les concurrents doivent se présenter à l'accueil administratif munis de :

- la confirmation de leur engagement,
- leur licence pour l'année en cours,
- leur permis de conduire,
- la carte grise de la moto,
- l'assurance de la moto.

Le montant des droits d'engagement est fixé par l'organisateur et devra être joint à l'engagement.

**Le transport d'outil par le pilote lors du franchissement de la zone entraîne 5 points de pénalités.**

### ARTICLE 3 – CARACTÉRISTIQUES DU TROPHÉE

Catégories concernées par le Trophée de France

| Elite | TR 1 | TR 2+ | TR 2 | TR 3+ | TR 3 | TR 4+ | TR 4 -40<br>(Jusqu'à<br>39 ans)* | TR 4 +40<br>(de 40 ans<br>à 60 ans)* | TR 4 +60<br>(A partir de<br>61 ans)* | Féminines |
|-------|------|-------|------|-------|------|-------|----------------------------------|--------------------------------------|--------------------------------------|-----------|
|-------|------|-------|------|-------|------|-------|----------------------------------|--------------------------------------|--------------------------------------|-----------|

\*Au 1er janvier de l'année du championnat

**Pour l'épreuve des 4 jours de la Creuse, seul le premier tour de chaque jour de course est pris en compte pour le classement du Trophée de France des Classiques, à l'exception des catégories Elite, TR1 et TR2+ pour lesquels les deux tours sont pris en compte.**

*Nota 1 : les organisateurs portent une attention particulière aux tracés des catégories TR 3 et TR 4 (comportant le plus de pilotes) en considérant le niveau global de ces catégories. Les organisateurs doivent faire au moins 50% de zones faciles pour ces catégories : une zone facile ne veut pas dire une zone inintéressante ...*

*Nota 2 : un classement féminin est mis en place selon le principe suivant : les pilotes peuvent s'inscrire dans la catégorie de leur choix et sont classées dans la catégorie avec les pilotes masculins pour l'épreuve et le classement général du Trophée. Pour le classement cumulé du Trophée féminin, celles qui ont terminé les épreuves se voient attribuer des points à chaque manche selon le barème : 40 points, 36, 32, etc. selon l'ordre suivant : la concurrente qui termine dans la catégorie la plus élevée en premier rang des féminines se voit attribuer 40 points, la suivante même si elle est dans une catégorie inférieure se voit attribuer 36 points et ainsi de suite.*

**Pour être classé, le pilote doit avoir réalisé toutes les zones sur l'ensemble des jours de compétitions.**

L'organisateur peut se réserver le droit d'ajouter des catégories en fonction des particularités de son épreuve mais n'apparaîtront pas au classement général du Trophée de France des Classiques.

**ARTICLE 4 – ORDRE DES DÉPARTS**

Le règlement particulier de l'épreuve indiquera comment est attribué l'ordre des départs.

**ARTICLE 5 – PARCOURS**

Les parcours établis par les organisateurs sont à respecter scrupuleusement.

Les couleurs de flèches dans les zones doivent respecter strictement les couleurs attribuées pour les Championnats de France à savoir :

- Elite : rouge
- TR 1 : bleu
- TR 2+ : bleu et vert
- TR 2 : vert
- TR 3+ : vert et jaune
- TR 3 : jaune
- TR 4+ : jaune et noir
- TR 4 : noir

**ARTICLE 6 – CLASSEMENT**

Les organisateurs devront utiliser pour le pointage :

- Des cartes en matière indéchirable et résistant aux intempéries,
  - Des pinces personnalisées.
- ou
- **Le système électronique de pointage du Championnat de France**

Les 30 premiers de chaque catégorie se verront attribuer des points selon le barème suivant :

40, 36, 32, 30, 28, 26, 24, 23, 22, 21, 20, 19, 18, 17, 16, 15, 14, 13, 12, 11, 10, 9, 8, 7, 6, 5, 4, 3, 2, 1.

Le départage des ex-aequo sur chaque épreuve s'effectue selon le règlement habituel des Championnats de France. En cas d'ex-aequo au classement final, la dernière épreuve servira de départage. Le meilleur dernier jour pourra même départager d'éventuels ultimes ex-aequo.

Le classement sera établi sur l'ensemble des résultats de chaque pilote.

Des trophées seront remis aux trois premiers de chaque catégorie au terme de la saison sous réserve de leur présence à la cérémonie de remise des prix.

## **CHAMPIONNAT DE FRANCE DES RALLYES ROUTIERS**

### **ARTICLE 1 – DEFINITION**

- La Fédération Française de Motocyclisme met en compétition pour l'année en cours le Championnat de France des Rallyes Routiers.
- Cette compétition est organisée conformément aux prescriptions du Code Sportif de la F.I.M., du Code Sportif National et des Règles Techniques et de Sécurité complémentaires discipline Rallyes Routiers (RTS) auxquelles le présent règlement se reporte.

### **ARTICLE 2 – FORMATS DES EPREUVES**

- Le Championnat de France des Rallyes Routiers entre dans la catégorie des épreuves de régularité, de vitesse et d'endurance.
- Le Championnat de France des Rallyes Routiers est composé d'épreuves sportives qui se courent sur des routes ouvertes et /ou fermées à la circulation.

Une épreuve désigne l'ensemble des étapes d'un même Rallye. Une épreuve comprend une ou plusieurs étapes. Les étapes peuvent être disputées indifféremment de jour ou de nuit. Une assistance minimale de 90 minutes doit être prévue entre la dernière boucle de jour et la première boucle de nuit. Si une épreuve comprend une seule étape, celle-ci se déroulera obligatoirement de jour. Une épreuve doit débiter par l'étape « de jour » sauf accord de la CNRR.

Une étape est composée d'une ou plusieurs boucles et comprend :

- Un parcours de liaison, avec contrôles horaires (CH) et contrôles de passage (CP).
- Au moins deux secteurs sélectifs sur route fermée à la circulation. Un de ces deux secteurs peut être sur circuit.

**Pour un rallye débutant par une étape de nuit, l'étape de jour ne pourra pas débiter moins de 9 heures après l'arrivée du dernier concurrent.**

Si une étape comprend une boucle de nuit, les départs de tous les concurrents, dans les épreuves spéciales, doivent s'effectuer dans la nuit totale (au plus tôt au début du crépuscule nautique).

**Pour les boucles de jour, les départs de tous les concurrents, dans les épreuves spéciales, doivent être prévus avant la tombée de la nuit (avant la fin du crépuscule civil).**

Chacune des étapes d'un même rallye doit comporter le même nombre d'épreuves spéciales à deux unités près.

### **Une étape peut se présenter sous plusieurs formats :**

- **Soit une étape en ligne** dont le parcours est utilisé une seule fois au départ d'un point A et à l'arrivée au point B.
- **Soit une étape multi-boucles** : Ce parcours comporte une ou plusieurs boucles à parcourir plusieurs fois.
- Il est interdit d'apposer des signes de reconnaissance pour indiquer le parcours sur tous types de support (panneaux de signalisation, balises d'intersection, chaussée, etc...). Tout contrevenant sera mis hors course par les autorités sportives et pourra être sanctionné par les pouvoirs publics.
- Toute assistance à la navigation sur le parcours faisant appel à un signal de positionnement par satellite type GPS est interdit (Voir tableau de pénalités). Seule la fonction odomètre est autorisée.
- Des parcs de regroupement sous régime de non-assistance extérieure peuvent être aménagés à l'intérieur des boucles.
- Un ou des points d'assistance, comportant la possibilité de ravitailler en carburant (station-service), devront être prévus.
- Dans toutes les formules, le parcours et le nombre de boucles peuvent être différents à chaque étape.
- Un concurrent ayant abandonné lors d'une étape, peut repartir dans l'étape suivante d'une même épreuve à condition d'avoir satisfait de nouveau au contrôle technique avant son heure théorique de départ pour cette étape.

### ARTICLE 3 – CATEGORIES

|            |                                                                                                                                                                                                             |
|------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Rallye1    | Bicylindre 4T de + 800cc<br>3 cylindres 4T de + 675cc<br>4 cylindres et + 4T de + 600cc                                                                                                                     |
| Rallye2    | Mono de + 450cc 4T<br>Mono et bicylindres de + 300cc 2T<br>Bicylindres de 650cc à 800cc 4T<br>Trois cylindres ≤ 675cc 4T<br>Quatre cylindres et + ≤ 600cc 4T<br>Scooter à 2 ou 3 roues de + 650cc 4T        |
| Rallye3    | Mono de 124cc à 450cc 4T<br>Mono de 124cc à 300cc 2T<br>Bicylindres ≤ de 300cc 2T<br>Bicylindres ≤ 650cc 4T<br>Multi cylindres ≤ 500cc 4T<br>Scooter à 2 et 3 roues de + 125cc à 650cc<br>Motos électriques |
| Side-cars  | Tous les side-cars homologués                                                                                                                                                                               |
| Classiques | Homologation comprise entre le 01/01/1965 et le 31/12/1998                                                                                                                                                  |

### ARTICLE 4 – TITRES

#### 4.1 CHAMPIONNATS DE FRANCE

- Un titre de Champion de France Elite est attribué au premier du classement Scratch (toutes catégories confondues).
- Un pilote ne peut être classé en Elite qu'avec les points acquis dans une seule catégorie, celle où il a marqué le plus de points (**bilan établi en fin de saison**).
- Un titre est également décerné dans chacune des catégories prévues, à condition qu'au moins 5 concurrents soient classés.
- Les pilotes étrangers peuvent participer au championnat de France à condition qu'ils disposent d'une licence annuelle délivrée par la FFM.
- Seuls les pilotes titulaires d'une licence NCO, NPH ou internationale délivrée par la FFM marquent des points lors des épreuves.

#### 4.2 TROPHÉES DE FRANCE

**4.2.1 – Trophée ESPOIRS** : la Commission Nationale des Rallyes Routiers, pour promouvoir la discipline, met en compétition un trophée **Espoirs**. Ce Trophée est réservé aux pilotes :

- Titulaires d'une licence NCO et pratiquant le Rallye Routier depuis trois saisons au maximum (2023, 2024 et 2025). Les pilotes ayant pratiqué le Rallye Routier avec une licence LJA dans les années antérieures peuvent participer à ce Trophée.
- Nés après le 31 décembre **1996** (moins de 30 ans) et n'ayant jamais obtenu un titre de champion de France, délivré par la FFM, dans quelque discipline moto que ce soit, ni remporté le Trophée Espoir du Championnat de France des Rallyes Routiers.

**4.2.2 – Trophée VETERANS** : réservé aux pilotes nés avant le 1<sup>er</sup> janvier **1976**, titulaires d'une licence NCO, NPH ou internationale délivrée par la FFM.

**4.2.3 – Trophée FEMININES** : réservé aux pilotes féminines titulaires d'une licence NCO, NPH ou internationale délivrée par la FFM.

### ARTICLE 5 – CHALLENGES DIVERS

Les clubs motocyclistes affiliés à la FFM **organisateur d'une épreuve de Championnat de France** ou des partenaires du Championnat de France des Rallyes Routiers **peuvent** organiser des Challenges, avec un classement par épreuve, sous leur responsabilité en ce qui concerne les extractions des chronométrages officiels.

#### Exemples de Challenges proposés : Duos, Européens, Anciennes.

**5.1 – Challenge DUOS** : réservé aux équipages. Le/la passager(ère) **doit** être titulaire d'une licence FFM. Les particularités de ce trophée sont les suivantes :

- Les membres de l'équipage ne **peuvent** pas intervertir leur place (le passager reste passager et le pilote reste pilote) ;
- Seules les épreuves spéciales routières **sont** disputées en duo ; les épreuves en ligne sur circuit de vitesse **doivent** absolument être disputées par le pilote seul ;
- Seul le pilote de chaque équipage **est** classé au « scratch » et dans la catégorie de sa machine ;
- Si le passager seul abandonne, le pilote **est** classé uniquement dans sa catégorie.

**5.2 – Challenge EUROPEENS** : réservé aux pilotes européens résidant en dehors de la France.

**5.3 – Challenge Motos Anciennes** : réservé aux motos homologuées du 01/01/1965 au 31/12/1985 (et aux motos de 1986 équipées d'un frein arrière à tambour). Ce challenge ne se dispute que sur l'étape de jour.

## **ARTICLE 6 – CLASSEMENTS**

- Les pilotes, quelle que soit leur licence, feront l'objet d'un classement pour chaque rallye.

### **Attribution des points pour chaque étape du Championnat Elite (Scratch) :**

|                 |        |                 |        |                 |        |                 |        |                 |        |                 |       |
|-----------------|--------|-----------------|--------|-----------------|--------|-----------------|--------|-----------------|--------|-----------------|-------|
| 1 <sup>er</sup> | 40 pts | 6 <sup>e</sup>  | 25 pts | 11 <sup>e</sup> | 20 pts | 16 <sup>e</sup> | 15 pts | 21 <sup>e</sup> | 10 pts | 26 <sup>e</sup> | 5 pts |
| 2 <sup>e</sup>  | 35 pts | 7 <sup>e</sup>  | 24 pts | 12 <sup>e</sup> | 19 pts | 17 <sup>e</sup> | 14 pts | 22 <sup>e</sup> | 9 pts  | 27 <sup>e</sup> | 4 pts |
| 3 <sup>e</sup>  | 31 pts | 8 <sup>e</sup>  | 23 pts | 13 <sup>e</sup> | 18 pts | 18 <sup>e</sup> | 13 pts | 23 <sup>e</sup> | 8 pts  | 28 <sup>e</sup> | 3 pts |
| 4 <sup>e</sup>  | 28 pts | 9 <sup>e</sup>  | 22 pts | 14 <sup>e</sup> | 17 pts | 19 <sup>e</sup> | 12 pts | 24 <sup>e</sup> | 7 pts  | 29 <sup>e</sup> | 2 pts |
| 5 <sup>e</sup>  | 26 pts | 10 <sup>e</sup> | 21 pts | 15 <sup>e</sup> | 16 pts | 20 <sup>e</sup> | 11 pts | 25 <sup>e</sup> | 6 pts  | 30 <sup>e</sup> | 1 pt  |

### **Attribution des points pour chaque étape du Championnat pour les catégories et les Trophées :**

|                 |        |                 |        |                 |        |                 |       |
|-----------------|--------|-----------------|--------|-----------------|--------|-----------------|-------|
| 1 <sup>er</sup> | 30 pts | 6 <sup>e</sup>  | 15 pts | 11 <sup>e</sup> | 10 pts | 16 <sup>e</sup> | 5 pts |
| 2 <sup>e</sup>  | 25 pts | 7 <sup>e</sup>  | 14 pts | 12 <sup>e</sup> | 9 pts  | 17 <sup>e</sup> | 4 pts |
| 3 <sup>e</sup>  | 21 pts | 8 <sup>e</sup>  | 13 pts | 13 <sup>e</sup> | 8 pts  | 18 <sup>e</sup> | 3 pts |
| 4 <sup>e</sup>  | 18 pts | 9 <sup>e</sup>  | 12 pts | 14 <sup>e</sup> | 7 pts  | 19 <sup>e</sup> | 2 pts |
| 5 <sup>e</sup>  | 16 pts | 10 <sup>e</sup> | 11 pts | 15 <sup>e</sup> | 6 pts  | 20 <sup>e</sup> | 1 pt  |

**Ex-aequo sur une étape ou une épreuve** : les pilotes se verront attribuer la même place.

**Ex-aequo au classement final** : les critères de départage successifs seront appliqués :

- Le plus grand nombre d'étapes dans lesquelles le pilote a marqué des points ;
- Le nombre de meilleures places par épreuve (1<sup>ère</sup> place, 2<sup>ème</sup>, etc...) ;
- La meilleure place sur la dernière étape.

Si sur une étape, seulement 1 ES est validée, les points de l'étape sont divisés par 2.

## **ARTICLE 7 – ITINERAIRE**

L'emplacement, les cartes et les vidéos des spéciales ainsi que le Road Book complet, sont communiqués le **vendredi de la semaine** précédant l'épreuve.

A l'issue du briefing, le road book est considéré comme définitif. Aucune réclamation n'est acceptée à ce sujet après le briefing.

Au moment du départ, les pilotes reçoivent leur carton de pointage avec leur carnet d'infraction au verso.

## **ARTICLE 8 – CONCURRENTS**

- Les épreuves du Championnat de France des Rallyes Routiers sont ouvertes aux titulaires d'une licence nationale NCO, NPH, Internationale ou LJA, délivrée par la F.F.M. pour l'année en cours.
- Le nombre maximum de concurrents est défini par le règlement particulier de chaque épreuve.
- Les passagers doivent être titulaires d'une NCO, NPH, NCP, internationale délivrée par la FFM ou LJA.
- Les concurrents NCO, NPH ou internationaux du championnat de France se voient attribuer dans chaque catégorie un numéro de course qu'ils gardent toute la saison.
- Lors de la première épreuve de la saison en cours, les vingt premiers numéros sont attribués aux vingt premiers du classement scratch de la saison précédente.
- La Commission Nationale des Rallyes Routiers peut désigner sur chaque rallye **trois** pilotes de notoriété invités (engagement pris en charge par la CNRR). Un pilote invité ne peut l'être que sur une épreuve. Ces pilotes invités ne sont pas prioritaires dans la liste des engagés.
- Ces pilotes ne marquent pas de points au championnat, mais doivent être licenciés NCO, NPH, International ou LJA.
- Si le pilote invité se fait délivrer une licence LJA, celle-ci devra être réglée par ses soins. De plus, chaque organisateur peut également désigner trois pilotes de notoriété.

### **8.1 – ENGAGEMENTS ET DROITS D'ENGAGEMENT**

Les concurrents devront transmettre aux clubs organisateurs, dans le délai imparti :

- Leur bulletin d'engagement rempli de manière **électronique**
- Le paiement de leur engagement

Le montant des droits d'engagement est de :

220 € pour un rallye à une seule étape.

260 € pour une étape uniquement lors d'un rallye à plusieurs étapes.

300 € pour les 2 étapes.

**NB : Ces droits d'engagement sont majorés de 10% pour des inscriptions à partir de J moins 21 jours.**

- La clôture des engagements est précisée dans le Règlement Particulier de chaque épreuve.
- Les engagements peuvent être réalisés par engage-sports, à l'initiative des clubs organisateurs.
- Les droits d'engagement ne peuvent être encaissés plus de **15 jours** avant les épreuves.
- Le droit d'engagement est remboursé en totalité moins 50 € de frais de dossier :
- Jusqu'à 30 jours avant l'épreuve uniquement sur envoi d'un courrier au club organisateur, cachet de La Poste faisant foi, ou d'un courriel adressé au club organisateur, date de réception du courriel faisant foi. La validation de l'annulation doit être confirmée par l'organisateur.
- Pas de remboursement à moins de 30 jours avant l'épreuve, sauf cas de force majeure ; dans ce dernier cas, le concurrent doit adresser à l'organisateur un justificatif ; le club organisateur reste seul maître de la décision de rembourser ou non le montant de l'engagement moins les frais de dossier.
- Conformément au code sportif, un concurrent régulièrement engagé ne peut se désister pour un pilote de son choix, qu'il soit en liste d'attente ou non.

## 8.2 – BRIEFING

Le briefing sera organisé à 19h00 la veille du départ pour les épreuves commençant par l'étape de jour dans un lieu précisé lors du contrôle administratif.

Les concurrents doivent obligatoirement être présents en personne au briefing sous peine d'une pénalité de 10". Ils doivent émarquer une feuille de présence.

## ARTICLE 9 – ACCUEIL ADMINISTRATIF

Les contrôles administratifs ont lieu la veille de l'épreuve (sauf mention contradictoire figurant au Règlement Particulier de chaque épreuve) ; ils débutent au plus tard à 14h00 et se termineront à 17h00.

Pour les manifestations débutant le jour même, les contrôles administratifs ne peuvent pas commencer avant 9h00.

Les concurrents présentent eux-mêmes les documents originaux suivants :

- Leur licence ;
- Leur permis de conduire ;
- Le certificat d'immatriculation ;
- Un justificatif d'assurance
- L'autorisation parentale (pour les mineurs)

**Les concurrents doivent vérifier la catégorie ainsi que les trophées et/ou challenges dans lesquels ils sont engagés.**

L'organisateur peut refuser le départ de l'épreuve à tout pilote dans l'incapacité de présenter l'ensemble de ces pièces administratives.

Le pilote est seul responsable de la conformité et de la validité des documents présentés.

L'organisateur remet aux concurrents un dossier de l'épreuve comprenant :

- Les plaques numérotées :  
Jaunes pour les Elites  
Roses pour les Féminines  
Blanches pour les autres catégories
- Les renseignements néessaires

Les heures de départ des concurrents sont affichées une heure après la fin du contrôle technique.

## ARTICLE 10 – VERIFICATIONS TECHNIQUES

Le pilote est en tout temps responsable de sa machine, de sa conformité au code de la route et de son homologation.

Le contrôle technique doit être effectué immédiatement après avoir satisfait au contrôle administratif.

Les pilotes doivent présenter leur machine au contrôle technique munis de :

- La fiche technique dûment complétée qui leur a été remise lors du contrôle administratif
- **Le certificat de conformité du véhicule en cas de véhicule modifié**
- Le certificat d'immatriculation
- Leur équipement complet ; combinaison cuir 1 ou 2 pièces reliées, protection dorsale (norme EN 1621-2) ou gilet airbag à dorsale intégrée (marqué EN 1621-4 ou figurant sur la liste des airbags FFM), casque intégral homologué (norme ECE 22-05P, **dernière année** + ECE 22-06P **obligatoire au 01/01/2027**), bottes moto, gants cuir moto marqués CE + pictogramme moto (**gants tissus coqués autorisés pour les passagers side-car**)

Le contrôle technique réalisé préalablement à une épreuve est un contrôle visuel des machines portant sur la sécurité.

Les machines refusées **peuvent** être représentées au contrôle avant sa fermeture.

Les contrôles techniques **sont** clos à 18H00. **Pour une épreuve débutant le jour même, ils sont clos au plus tard 3h avant le départ du premier pilote.**

Pendant l'épreuve, les motocycles peuvent être examinés à n'importe quel moment. A l'issue de l'épreuve, les Commissaires Techniques vérifient si aucune irrégularité n'a été commise.

## **ARTICLE 11 – MACHINES**

Les motocycles admis doivent être immatriculés et conformes aux normes du Code de la Route. La présence d'un compte tours en état de marche et étalonné, indiquant le régime moteur est obligatoire sur toutes les machines. Une machine sans compte tours en état de marche est interdite de départ.

Le certificat de conformité pour les side-cars est obligatoire.

Les certificats d'immatriculation (cartes grises) garage sont interdits. (W-000-AA).

Une seule et même machine doit être utilisée pour toute l'épreuve.

### **11.1 – PLAQUES DE COURSE**

Les machines portent trois supports de plaques numéro de dimensions 21 cm x 30 cm fixés, l'un à l'avant face à la route, les deux autres de chaque côté de la roue arrière.

Les supports de plaques doivent être plans, entièrement visibles et leur inclinaison ne doit pas être inférieur à 60°. Leurs bords et leur système de fixation ne doivent pas être coupants, ni saillants.

Les concurrents doivent obligatoirement poser les plaques fournies par l'organisateur.

Les plaques numéro fournies ne doivent pas être découpées. Le non-respect de cette consigne **peut entraîner** des pénalités (voir tableau des pénalités).

Toutefois, les concurrents peuvent apposer sur leur moto les noms et logos de leurs partenaires propres.

### **11.2 – MARQUAGES**

Les pièces ci-dessous sont marquées par touche de peinture, stickers ou plombage afin qu'elles ne puissent pas être changées au cours de l'épreuve :

- Cadre
- Échappement

Toute falsification de ces marquages est sanctionnée (voir tableau des pénalités).

### **11.3 – BOUCHON DE VIDANGE ET TUYAU D'ALIMENTATION D'HUILE**

- Tous les bouchons de vidange, niveau et remplissage, doivent être étanches et bien vissés.
- Les tuyaux d'alimentation d'huile moteur doivent être correctement et solidement fixés.
- Tout tuyau de reniflard doit aboutir dans le filtre à air si celui-ci est d'origine, ou dans un bac de récupération de 250cc minimum.

### **11.4 – FREINAGE**

- Les étriers et disques de frein peuvent être remplacés par des pièces homologuées route par le fournisseur.
- Les plaquettes de frein Racing sont interdites.
- Les leviers de frein peuvent être remplacés.
- Toute modification sur le circuit hydraulique d'origine et/ou sur le système ABS est interdite.
- Le changement des durites de frein par des modèles de type « aviation » est autorisée.

### **11.5 – REFROIDISSEMENT**

- Pour les épreuves spéciales se déroulant sur circuit, seul l'usage d'eau est autorisé pour le refroidissement liquide ; tout additif, quel qu'il soit, est strictement interdit.

### **11.6 – PNEUMATIQUES**

- Les machines doivent être équipées de pneumatiques sculptés, moulés, tarifés et vendus normalement dans le commerce.
- Les pneus portant la mention « Not for highway use » et les pneus retallés sont interdits (voir tableau de pénalité).
- L'indice de charge et l'indice de vitesse doivent correspondre en tous points au type de véhicule présenté au service des mines par le constructeur importateur ou le fabriquant de la machine.



L'emploi de couvertures chauffantes est totalement interdit sur l'ensemble de l'épreuve (parcs concurrents, d'assistance et de ravitaillement, parcours routier, avant CH, etc..).

### **11.7 – CONTRÔLE DES ÉMISSIONS SONORES**

- Des contrôles de bruit sont effectués avant ou pendant l'épreuve (contrôles aléatoires) selon la méthode FIM décrite dans l'annuaire FFM.
- Pour les machines inscrites en catégories Classiques, la valeur du niveau sonore est fixée à 95 dB/A avec une tolérance de + 2 dB/A, ou encore la valeur mentionnée sur le certificat d'immatriculation.
- Pour les machines inscrites dans toutes les autres catégories, le niveau sonore ne doit pas dépasser la valeur indiquée sur le certificat d'homologation au régime prévu.
- En cas de non-conformité, le concurrent a la possibilité de représenter deux fois sa moto, jusqu'à la fermeture du Contrôle Technique ou sur demande des Commissaires Techniques. En cas d'une repasse le concurrent prend place en fin de file d'attente.
- Toute valeur dépassée de + 2 dB/A jusqu'à moins de 5dB/A est sanctionnée.
- Tout dépassement de 5dB/A entraîne la mise hors course du concurrent.
- Des contrôles de bruit peuvent avoir lieu à tout moment de l'épreuve.
- Si lors de ces contrôles, une machine n'est plus conforme, deux autres mesures sont immédiatement effectuées. La moyenne est prise comme mesure référence.
- Si à l'issue des contrôles, préliminaires ou en cours d'épreuve, une machine n'est plus conforme, le CT consigne les valeurs relevées dans un rapport écrit qu'il présente au jury.

### **11.8 – CONTRÔLE DE L'ÉCLAIRAGE**

- Le contrôle du bon fonctionnement de l'éclairage a lieu au cours des vérifications techniques et avant le départ de l'éventuelle étape de nuit. **En cas de non-conformité, le concurrent disposera de 20 minutes pour remettre sa machine en conformité avant de prendre son départ.**
- Les batteries additionnelles doivent être fixées de telle manière qu'elles présentent toutes les garanties de sécurité.
- Les projecteurs additionnels « longue portée » doivent être couplés avec ceux d'origine en position route. De plus, un interrupteur doit pouvoir couper l'alimentation des phares additionnels.
- Les supports de projecteurs additionnels doivent présenter toutes les garanties de sécurité (pas de parties coupantes ou saillantes).

## **ARTICLE 12 – PARC FERME**

- A l'issue de l'épreuve, toutes les machines sont mises en parc fermé, après le dernier CH d'arrivée. Elles sont libérées 10 minutes après l'arrivée du dernier concurrent.
- Tout mouvement de machine entrant ou sortant du parc fermé s'effectue impérativement machine poussée, moteur arrêté, sauf autorisation du commissaire responsable du parc fermé.

## **ARTICLE 13 – PARC DE REGROUPEMENT**

- Les organisateurs peuvent prévoir la mise en place de parcs de regroupement (fonctionnant sous le régime de non-assistance extérieure) dans lesquels le temps de rétention est modulable en fonction des circonstances. Leur gestion est sous la responsabilité du Directeur de Course.
- Une nouvelle heure de départ peut être donnée à la sortie du parc de regroupement comme pour un départ de spéciale.
- En cas de nécessité d'organisation ou autre (intempéries...) un parc de regroupement et un convoi peuvent être organisés sous l'autorité du Directeur de Course.

## **ARTICLE 14 – RECONNAISSANCES**

### **14.1 – RECONNAISSANCES DU PARCOURS ROUTIER :**

1/ Le parcours routier peut être reconnu librement dans le respect du Code de la Route, mais reste interdit de 22h30 à 8h00.

2/ Pour la reconnaissance des boucles du parcours routier sans emprunter les épreuves spéciales (Cf article 14.2), l'organisateur devra communiquer aux concurrents un itinéraire de déviation.

### **14.2 – RECONNAISSANCES DES ÉPREUVES SPÉCIALES :**

1/ Les concurrents ont l'interdiction de reconnaître les épreuves spéciales avec tout véhicule à moteur, que ce soit en tant que conducteur ou passager. Les vélos, avec ou sans assistance électrique (VAE), sont autorisés.

2/ Tout concurrent qui ne respecte pas ces règles est passible d'une sanction prononcée par le jury (voir tableau des pénalités). Si l'exclusion de l'épreuve est prononcée, le concurrent ne sera pas remboursé de ses frais d'engagement.

3/ Une reconnaissance des épreuves spéciales doit être effectuée lors d'une boucle à temps imparti, avant le départ officiel de l'épreuve spéciale précitée. Cette reconnaissance des épreuves spéciales est effectuée sur route fermée à la circulation. L'ensemble des mesures de sécurité des spéciales (direction de spéciale,

commissaires de piste, radios, médecin, ambulance) sont en place et en fonctionnement lors de ces reconnaissances, qui ne sont pas chronométrées.

Les CH de départ et d'arrivée ainsi que les CH intermédiaires de cette reconnaissance sont actifs (avance et retard pénalisés).

4/ Les pilotes n'ayant pas participé à la reconnaissance des **épreuves** spéciales ne peuvent **pas** participer à l'épreuve.

## **ARTICLE 15 – ASSISTANCE**

- Les concurrents ont la possibilité de ravitailler (en carburant, huile) et de réviser leur moto sans prendre sur leur temps de route.
- Les lieux d'assistance sont définis par l'organisateur ; le pilote peut y recevoir de l'aide extérieure (outils, pièces...)
- Tout ravitaillement doit être exécuté sur un tapis environnemental.
- Les temps d'assistance sont toujours indiqués sur le carton de pointage hors temps de liaison.
- Les temps d'assistance ne peuvent être inférieurs à 20 minutes.

Toute aide extérieure est interdite et sanctionnée, **sauf si elle est apportée (sans contact direct avec la moto) par un officiel de la manifestation désigné par l'organisateur dans le but d'assurer la sécurité du pilote et/ou des autres concurrents**. Seuls le pilote et passager peuvent intervenir sur leur machine :

- A l'intérieur des parcs fermés ;
- A l'intérieur des parcs de regroupement ;
- Sur les épreuves spéciales ;
- Entre la prégrille et la zone de départ d'étape ;
- Entre le CH et le départ de spéciales sur route ;
- En prégrille d'une spéciale sur circuit
- Entre les panneaux jaunes et rouges du CH ;
- Entre les panneaux jaunes et rouges du CP.

## **ARTICLE 16 – DEPART**

Les départs sont donnés individuellement toutes les 30 secondes y compris pour le prologue.

- Les pilotes doivent être en pré grille 10 minutes avant leur heure de départ affichée.
- Les commissaires techniques vérifient les motos et les équipements en pré grille.
- Les pilotes se présentent au départ avec leur machine en respectant l'ordre de la feuille de départ.
- Le Directeur de Course peut modifier cet ordre de départ notamment pour les spéciales sur circuit où les départs peuvent être donnés par catégorie.
- Le Directeur de Course peut, sur avis favorable du Jury, autoriser les départs en groupes pour se rendre à une spéciale sur circuit.
- L'heure de départ de chaque étape est impérative, le pilote est sanctionné dès la première minute de retard.
- Au départ de chaque étape, le retard de plus de 30 minutes, est sanctionné par la mise hors course.

Ordre de départ du Championnat de France (sauf épreuve sur circuit) :

- Les 20 pilotes présents **parmi les 20 concurrents** les mieux classés au classement provisoire (dans l'ordre du classement) ;
- Les 3 invités par la Commission Nationale des Rallyes Routiers ;
- Les 3 pilotes de notoriété ou invités au choix de l'organisateur ;
- La catégorie Rallye 1 ;
- La catégorie Rallye 2 ;
- La catégorie Rallye 3 ;
- La catégorie Classique ;
- La catégorie Side-car et Side-car Classique, y compris les LJA ;
- Les licenciés LJA partiront par catégorie après tous les licenciés NCO.

## **ARTICLE 17 – CONTROLES HORAIRES (CH)**

- Le pilote est responsable de ses pointages (CP, CH) ; la perte du carton de pointage, sa non-présentation à chaque contrôle ou la restitution d'un carton de pointage inexploitable, en mauvais état, illisible, etc... sont sanctionnés.
- Les contrôles horaires (CH) sont placés par l'organisateur aux endroits indiqués sur le road book ; ils sont signalés au moyen d'un panneau jaune placé environ 100 mètres avant le contrôle et un panneau rouge placé 10 mètres avant la table de contrôle.
- Si un contrôle a été déplacé pour **quelles que** raisons que ce soit, le Directeur de Course doit neutraliser ce contrôle.
- Si une section devient impraticable, le Directeur de Course et le Jury peuvent neutraliser le parcours à condition que la modification concerne tous les pilotes.
- Si une neutralisation de temps décidée par le Directeur de Course est rendue nécessaire, l'officiel présent précise la nouvelle heure de départ sur le carton de pointage.

- Les pilotes doivent se présenter au CH dans le sens de la course ; toutes les arrivées dans un autre sens sont pénalisées.
- Les pilotes laissent leur machine moteur arrêté dans la zone comprise entre les deux panneaux.
- Pour pointer à chaque CH, les pilotes disposent d'horloge réglée à l'heure officielle du rallye.
- A son heure idéale, le concurrent passe le panneau rouge et **sous le barnum (ou roule sur le tapis)**, ce qui déclenche l'impression d'une étiquette sur laquelle est inscrite son heure de pointage. L'officiel du contrôle peut coller l'étiquette sur le carton de pointage sous la responsabilité du pilote.
- L'heure idéale de pointage comprend 30 secondes ; les pénalités sont de 7,5 secondes par tranche de 30 secondes d'avance ou de retard sur le temps idéal.
- Le responsable du CH inscrit l'heure de pointage sur une feuille de contrôle (dite « feuille de 100 »), qui est remise à la direction de course en fin d'étape ;
- Si le système de pointage ne fonctionne plus ou pour tout autre problème rencontré, le commissaire inscrit à la main l'heure réelle de pointage des pilotes sur leur carton de pointage ainsi que sur la feuille de contrôle du CH ; il avise la direction de course de tout incident.
- Chaque concurrent doit pointer au maximum dans les 30 minutes après son heure théorique au cumul des CH ; au-delà, tout concurrent est mis hors course, après décision du jury, à la fin de la boucle en cours.
- Les contrôles horaires sont levés après le passage du véhicule de fermeture.

## **ARTICLE 18 – CONTROLES DE PASSAGE (CP)**

- Il est tenu par un Commissaire de Piste et un adjoint, et signalé au moyen d'un panneau jaune placé 100 mètres avant le contrôle et un panneau rouge placé à la table de contrôle.
- Les commissaires disposent d'un marquage spécifique à leur contrôle de passage.
- Ils effectuent le marquage du carton de pointage du pilote et inscrivent l'heure de passage sur une feuille de contrôle ; Cette feuille doit être rapportée à la direction de course.
- Le nombre de contrôles n'est pas limité.

## **ARTICLE 19 – SPECIALES**

### **19.1 – SPECIALE SUR ROUTE**

- La zone située entre le CH et le départ de la spéciale est sous régime de non-assistance extérieure ; le déplacement s'y effectue moteur en marche à faible vitesse.
- Les pilotes entrés dans la zone entre le CH et le départ de la spéciale ne peuvent en sortir que pour prendre le départ de la spéciale.
- Il est interdit de chauffer ses pneumatiques dans cette zone ; toute infraction est sanctionnée.
- Le départ de la spéciale est signalé par une ligne tracée au sol ; une ligne d'attente, distante d'environ 4 mètres précède la ligne de départ.
- Le signal du départ est donné sous l'autorité du responsable de spéciale de 30 secondes en 30 secondes au minimum.
- Le départ doit être donné machine arrêtée, moteur en marche ; le pilote est pénalisé en cas de départ anticipé.
- L'heure de départ fixée par le responsable de spéciale est inscrite sur le carton de pointage du pilote par un commissaire.
- En aucun cas, un second départ ne peut être donné au cours d'une épreuve spéciale.
- L'arrivée de la spéciale chronométrée est signalée par un panneau jaune à damiers placé 100 mètres avant l'arrivée. Cette dernière est matérialisée par un panneau à damiers indiquant le point précis de la prise de temps.
- L'arrivée est jugée lancée au passage du panneau à damiers.
- Un point Stop est placé 300 m environ après l'arrivée pour vérifier l'ordre de passages des concurrents.
- L'arrêt au point Stop est obligatoire (**temps d'arrêt minimum de 3 secondes**) y compris pour les reconnaissances des ES.
- Un pilote en panne ou victime d'une chute n'ayant pas franchi la ligne d'arrivée dans les 30 minutes suivant son départ, est déclaré en abandon.

### **19.2 – SPECIALE SUR CIRCUIT**

- **Pour les épreuves spéciales se déroulant sur circuit, seul l'usage d'eau est autorisé pour le refroidissement liquide ; tout additif, quel qu'il soit, est strictement interdit.**
- Les pilotes se présentent en pré grille où le responsable leur indique leur place sur la grille de départ.
- Ils effectuent un tour de reconnaissance puis un tour de chauffe ligne par ligne. Le nombre de tours est précisé sur le règlement particulier de l'épreuve.
- Les départs se font lancés à la fin du tour de chauffe.
- Les pilotes n'ayant pas participé au(x) tour(s) de reconnaissance puis au tour de chauffe **sont** mis hors course.
- Le franchissement des limites de la piste par une ou plusieurs roues du véhicule est sanctionné par 10 secondes de pénalité par franchissement des bandes de rive
- Un pilote qui, ayant franchi la ligne d'arrivée, a parcouru un nombre de tours inférieur à celui du vainqueur se voit crédité d'un temps fictif obtenu par une règle de trois entre le nombre de tours accomplis et ceux effectués par le vainqueur de sa série.

### Exemple :

Le pilote A effectue les dix tours prévus en 14' 30», le pilote B, lui, reçoit le drapeau à damiers après 9 tours accomplis en 15' (900s). Il lui est affecté le temps suivant :  $(900 \times 10) : 9 = 1000$ » soit 16' 40».

Un pilote en panne ou victime d'une chute n'ayant pas franchi la ligne d'arrivée, est crédité du plus mauvais temps de sa série, majoré de 5%.

## **19.3 – SPECIALE INDIVIDUELLE SUR CIRCUIT**

Les spéciales individuelles sur Circuit sont régies par les règles des Spéciales sur Route. Art 19.1

## **19.4 – PRECISIONS**

Dans le cas d'un arrêt de course dans un secteur sélectif, le Jury décide d'annuler ce secteur sélectif ou d'appliquer un temps forfaitaire pour tous les pilotes n'ayant pas effectué le secteur.

## **ARTICLE 20 – FIN D'ETAPE ET DE LA COURSE**

- A la fin de chaque étape chaque concurrent pointe au CH à l'heure prévue sur le carton de pointage.
- A la fin de l'épreuve, aussitôt après avoir rendu son carton de pointage, il devra mettre sa moto en parc fermé
- Tout carton de pointage non rendu au contrôle d'arrivée est considéré comme perdu et entraîne une pénalité.
- Le concurrent qui abandonne doit rapidement informer la direction de course, rendre son carton de pointage et son transpondeur.
- En cas de non-déclaration d'abandon par le pilote ou un accompagnateur, les frais de recherche seront à la charge du concurrent.

## **ARTICLE 21 – CHRONOMETRAGE**

- Les chronomètres désignés pour une épreuve doivent donner l'heure officielle du rallye au briefing.
- Le chronométrage des épreuves spéciales est assuré au 1/1000<sup>ème</sup> de seconde par des chronomètres officiels.
- A l'issue du contrôle **administratif** ou technique, les concurrents se voient remettre un transpondeur. Le transpondeur doit être restitué à l'issue de la manifestation. Les transpondeurs perdus ou non restitués à la fin de la manifestation sont facturés 50 €.
- Les transpondeurs doivent être installés verticalement et le plus loin possible des ballasts xenon si la moto en est équipée.
- Le transpondeur reste sous l'entière responsabilité du concurrent jusqu'à sa récupération en parc fermé de fin d'épreuve.
- Les pilotes ne détenant pas de support de transpondeur doivent se le procurer auprès du responsable transpondeur, pour un montant de **8 euros**. Ce dernier reste leur propriété.

## **ARTICLE 22 – INFRACTION A LA REGLEMENTATION ROUTIERE**

- Les concurrents reçoivent leur carton de pointage, avec un carnet d'infractions imprimé au verso, comportant deux ou trois emplacements.
- Les autorités de Gendarmerie, de Police, ainsi que tous les juges de fait indiquent l'infraction(s) commise(s) par le pilote, hors sanctions pénales.
- Les vitesses brutes des relevés de dépassements de vitesse sont minorées de **10 Km/h** par le jury avant l'application du barème des sanctions.
- Suivant l'infraction relevée, les sanctions vont d'une pénalité horaire à l'exclusion du Championnat.

## **ARTICLE 23 – COMPORTEMENT**

- Chaque pilote est responsable de ses accompagnateurs, et est tenu de se conformer aux consignes et aux ordres des officiels.
- **La consommation d'alcool est interdite pendant la compétition de 8 heures avant l'heure du premier départ jusqu'à l'heure de l'arrivée. Des contrôles peuvent être organisés durant ce laps de temps.**
- Tout refus ou insubordination fait l'objet d'un rapport d'un (ou des) officiel(s), et le pilote concerné est éventuellement sanctionné. Suivant l'appréciation du Jury, la sanction appliquée est comprise entre 10 secondes de pénalité et la mise hors course.
- Les comportements à risques des pilotes (vitesse excessive dans les villes, villages ou hameaux, dérapage, wheeling ou autres figures de style ...) ou un bruit volontairement excessif (moteur au ralenti) sont sanctionnés, y compris dans le parc pilotes.
- Chaque pilote ou accompagnateur utilisant un véhicule à moteur thermique ou électrique à deux ou trois roues ou un quad, dans le paddock ou dans le voisinage de la compétition doit impérativement porter un casque ; le défaut de port du casque dans ces conditions, constaté par les Officiels ou tout membre licencié de l'organisation, de la Gendarmerie ou de la Police, qui sont considérés comme juges de fait, est systématiquement sanctionné (voir tableau des pénalités).

## **ARTICLE 24 – RECLAMATIONS**

- Les réclamations doivent être posées conformément aux dispositions du Code Sportif National.
- Elles doivent être présentées dans les délais impartis par les pilotes intéressés à la fin de chaque étape.
- Toute réclamation concernant les résultats doit être déposée dans la demi-heure suivant l'affichage de ces résultats.
- Les résultats officiels doivent être affichés deux heures après l'arrivée du dernier concurrent pour une épreuve se terminant par l'étape de jour ; pour une épreuve se terminant par l'étape de nuit, ces résultats doivent être affichés le matin à **neuf** heures.
- Toute réclamation contre un pilote ou sa machine doit être présentée dans la demi-heure suivant l'arrivée du dernier concurrent.
- Chaque réclamation doit se référer à un seul sujet et être accompagnée d'un montant de 150€ ; de plus, en cas de démontage, une caution de 75 € pour un moteur 2 temps ou de 150 € pour un moteur 4 temps doit être également versée ; tout pilote mis en cause doit être entendu par le Jury.
- Si la réclamation est fondée et la décision précédente modifiée dans un sens favorable au réclamant, cette caution lui est remboursée ; dans la négative, elle est perçue par la Fédération en dédommagement des frais inhérents à la convocation des Membres de la Commission.
- Le droit de réclamation en appel est porté à 300 € ; le pilote peut demander que sa sanction soit suspendue jusqu'à ce que son appel soit traité, mais cette demande peut lui être refusée.
- Si la réclamation doit être jugée immédiatement à la demande expresse du réclamant, et nécessite une réunion urgente, une caution de 1 500 € doit être versée pour «frais de justice».
- Il est précisé, qu'en cas d'incident impliquant plusieurs personnes, le droit en appel doit être versé, ainsi que la caution par chacune des personnes intéressées, mais en aucun cas collectivement.

## **ARTICLE 25 – REMISE DES PRIX**

### **25.1 – REMISE DES PRIX SUR CHAQUE EPREUVE DU CHAMPIONNAT DE FRANCE DES RALLYES ROUTIERS**

- Les récipiendaires doivent obligatoirement porter, lorsque leur catégorie est dédiée à un partenaire, une casquette siglée avec le nom ou le logo du partenaire.

### **25.2 – REMISE DES PRIX DU CHAMPIONNAT DE FRANCE DES RALLYES ROUTIERS**

- La remise des prix a lieu, sauf cas de force majeure, lors de la dernière épreuve du Championnat de France des Rallyes Routiers.
- La FFM remet aux trois premiers de chaque catégorie du Championnat et des Trophées une coupe ou autre récompense.
- Les récipiendaires doivent obligatoirement porter, lorsque leur catégorie est dédiée à un partenaire, une casquette siglée avec le nom ou le logo du partenaire.

## **ARTICLE 26 – PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT**

- Chaque concurrent doit être en possession d'un tapis de sol absorbant, possédant les caractéristiques techniques suivantes :
  - Dimensions : 160 cm x 100 cm minimum
  - Capacité d'absorption : 1 litre minimum
  - Epaisseur : de 5 à 7 mm minimum
- Ce tapis doit impérativement être utilisé lors de toute opération de maintenance, de mécanique ou de ravitaillement, aussi bien dans le parc d'assistance que dans les zones d'assistance lors du parcours routier.
- Les concurrents et leur assistance doivent veiller particulièrement à conserver l'espace qu'ils utilisent dans le parc d'assistance dans le même état qu'ils l'ont trouvé lors de leur arrivée, et évacuer leurs déchets divers dans les containers et poubelles prévus à cet effet par l'organisateur.
- Le pilote (ou son assistance) ne respectant pas ces consignes est pénalisé d'une amende pécuniaire de 100 € à chaque infraction constatée.

## **RECAPITULATIF DES PENALITES**

| <b>INFRACTIONS</b>                                               | <b>Hors Course</b> | <b>Pénalités (en temps)</b> | <b>Commentaires et décision du jury</b> |
|------------------------------------------------------------------|--------------------|-----------------------------|-----------------------------------------|
| <b>Article 2</b>                                                 |                    |                             |                                         |
| - Toute assistance au parcours faisant appel au signal satellite | X                  |                             |                                         |
| - Apposition de signes de reconnaissance                         | X                  |                             |                                         |
| <b>Article 7.2</b>                                               |                    |                             |                                         |
| - Absence au briefing                                            |                    | 10 s                        |                                         |

| <b>INFRACTIONS</b>                                                                                                               | <b>Hors Course</b> | <b>Pénalités (en temps)</b>           | <b>Commentaires et décision du jury</b> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|---------------------------------------|-----------------------------------------|
| <b>Article 10</b>                                                                                                                |                    |                                       |                                         |
| - Machine non-conforme aux normes de la circulation routière ou à la fiche de contrôle établie lors des vérifications techniques |                    | de 10 secs à la mise hors course      |                                         |
| - Pneus non conformes – aux normes homologation – retaillés                                                                      | X                  |                                       | Vérification pendant la course          |
| - Absence de compte tours                                                                                                        | X                  | Refus du départ                       |                                         |
| - Infraction sur les marques d'identification cadre moteur échappement                                                           | X                  |                                       |                                         |
| - Pour dépassement de la norme de bruit de + 2 à – de 5 dB A                                                                     |                    | 10s                                   |                                         |
| - Pour dépassement de la norme de bruit de 5 dB A ou plus                                                                        | X                  |                                       |                                         |
| - Eclairage non conforme AV et /ou AR                                                                                            | X                  | 10s                                   | Voir jury                               |
| - Echange de machine pendant la manifestation                                                                                    | X                  |                                       |                                         |
| <b>Article 10.1</b>                                                                                                              |                    |                                       |                                         |
| -Plaques de course posées non conformes ou découpées                                                                             |                    | <b>30s</b>                            |                                         |
| <b>Article 11</b>                                                                                                                |                    |                                       |                                         |
| - Intervention interdite en régime d'assistance extérieure interdite.                                                            | X                  |                                       |                                         |
| -Faire chauffer les pneus sous régime d'assistance extérieure interdite.                                                         |                    | 3 mn                                  |                                         |
| -Emploi de couvertures chauffantes                                                                                               |                    | 3 min                                 |                                         |
| <b>Article 12</b>                                                                                                                |                    |                                       |                                         |
| - Assistance extérieure sur les spéciales ou parc de regroupement                                                                | X                  |                                       |                                         |
| <b>Article 13</b>                                                                                                                |                    |                                       |                                         |
| - Non-respect de départ à l'heure idéale,                                                                                        |                    | 15 secs par minute                    |                                         |
| - Non-respect de départ à l'heure idéale au-delà d'une demi-heure                                                                | X                  |                                       |                                         |
| <b>Article 14.2</b>                                                                                                              |                    |                                       |                                         |
| <b>- Non-respect des règles de reconnaissance des spéciales</b>                                                                  |                    |                                       |                                         |
| <b>Première constatation</b>                                                                                                     |                    | <b>2 min à chaque étape du rallye</b> |                                         |
| <b>Deuxième constatation</b>                                                                                                     | <b>X</b>           |                                       |                                         |
| <b>Article 17 et 18</b>                                                                                                          |                    |                                       |                                         |
| - Avance ou retard à un CH                                                                                                       |                    | <b>7,5 s par tranche de 30s</b>       |                                         |
| - Absence de pointage CH                                                                                                         | X                  |                                       |                                         |
| - Absence de pointage CP                                                                                                         |                    | 3 mn                                  |                                         |
| - Arrivée au CH ou CP en sens inverse                                                                                            |                    | 2 mn                                  |                                         |
| - Perte du carton de pointage                                                                                                    |                    | 5 mn                                  |                                         |
| <b>- Carton de pointage détérioré et illisible</b>                                                                               |                    | <b>1 min</b>                          |                                         |
| - Falsification du carton de pointage                                                                                            | X                  |                                       |                                         |
| - Plus de 30 minutes d'avance ou de retard au cumul des CH sur l'heure théorique                                                 | X                  |                                       |                                         |
| <b>Article 19</b>                                                                                                                |                    |                                       |                                         |
| - Départ lancé                                                                                                                   |                    | 10 s                                  |                                         |

| INFRACTIONS                                                                        | Hors Course                                  | Pénalités (en temps)                | Commentaires et décision du jury |
|------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------|-------------------------------------|----------------------------------|
| - Absence d'arrêt au point stop                                                    |                                              | 10 s                                |                                  |
| - Sur Spéciale sur circuit pilote non passé à l'arrivée                            |                                              | + 5% du + mauvais temps de sa série |                                  |
| - Sur Spéciale sur circuit, pilote ayant franchi les limites de la piste           |                                              | 10 s par franchissement             |                                  |
| - Sur Spéciale route, pilote non passé à l'arrivée dans les 30' suivant son départ | X                                            |                                     |                                  |
| - Départ anticipé en spéciale                                                      |                                              | 10 s                                |                                  |
| Article 20                                                                         |                                              |                                     |                                  |
| - Non-déclaration d'abandon                                                        | Frais de recherche à la charge du concurrent |                                     |                                  |
| Article 22                                                                         |                                              |                                     |                                  |
| - Dépassement de la vitesse de 1 à 10 km/h                                         |                                              | 1 s./Km/h                           |                                  |
| - Dépassement de la vitesse de 11 à 20km/h                                         |                                              | 2 s./Km/h                           |                                  |
| - Dépassement de la vitesse de 21 à 30 km/h                                        |                                              | 3 s./Km/h                           |                                  |
| - Dépassement de la vitesse de 31 à 40 km/h                                        |                                              | 4 s./Km/h                           |                                  |
| - Dépassement de la vitesse de 41 à 50 km/h                                        |                                              | 5 s./Km/h                           |                                  |
| - Dépassement de la vitesse de plus de 50 km/h                                     | X                                            | A l'étape                           |                                  |
| - Infractions au Code de la Route relevées sur le carnet d'infraction              |                                              |                                     | Voir Jury                        |
| - Conduite en état d'ivresse ou sous l'emprise de produits dopants                 | X                                            | Hors Course                         |                                  |
| - Délit de fuite                                                                   |                                              |                                     |                                  |
| - Conduite sous le coup d'une suspension de permis                                 |                                              |                                     |                                  |
| Article 23                                                                         |                                              |                                     |                                  |
| Comportement à risques (pilotes ou accompagnateurs)                                | De 10 secondes à la mise hors course         |                                     |                                  |
| Non port du casque pilotes ou assistants – 1ière constatation                      | 10 s                                         |                                     |                                  |
| Non port du casque pilotes ou assistants – 2ième constatation                      | 1 minute                                     |                                     |                                  |
| Non port du casque pilotes ou assistants – 3ième constatation                      | Hors Course                                  |                                     |                                  |
| Article 26                                                                         |                                              |                                     |                                  |
| Infractions aux règles environnementales                                           | 100€ par infraction constatée                |                                     |                                  |

## ANNEXE 1

### RÈGLEMENT SIDE-CAR DE RALLYE

Appartient à la catégorie side-car tout véhicule à trois roues laissant deux traces sur le sol et composé d'une moto formant une trace et d'un side-car pour le passager formant l'autre trace.

Les Side-cars doivent être homologués et strictement conformes au code de la route et à la feuille d'homologation. Ils doivent être équipés d'une carrosserie d'un modèle d'aspect identique au Side-car homologué.

Les Side-cars Rallyes sont soumis aux articles des annexes techniques des Manifestations Internationales de Courses sur Route aux spécifications particulières ci-dessous :

Les véhicules doivent être munis d'une protection solide et efficace entre le coureur et le moteur. Cette protection doit empêcher que le corps du conducteur (ou ses vêtements) soit en contact direct avec les flammes qui peuvent s'échapper ou avec d'éventuelles fuites d'huile et de carburant.

Les ailerons ou autres dispositifs aérodynamiques sont autorisés à condition qu'ils ne dépassent pas les dimensions de la carrosserie et qu'ils soient partie intégrante du carénage et/ou de la carrosserie. Ils ne doivent pas dépasser la largeur du carénage ni la hauteur du guidon.

Le réservoir d'essence doit être protégé de manière indépendante contre tout contact avec le sol.

La batterie doit être protégée de telle façon que ni le conducteur, ni le passager ne puissent entrer directement en contact avec la batterie ou son contenu.

Les pneus doivent être homologués ;

Le passager doit pouvoir se pencher de chaque côté.

Le véhicule peut être muni d'une tête de fourche qui, comme le guidon ne doit pas dépasser la tangente de la roue ;

Le bouchon du réservoir à essence doit être conçu de telle sorte qu'en profil, il ne dépasse pas la surface du carénage et que, lors d'un accident, le bouchon ne puisse pas être arraché. La mise à l'air libre du réservoir à carburant doit se faire sans que le pilote ou le passager ne puissent être atteints par les projections de carburant ;

Le garde-boue avant doit couvrir 10 % (dix) au minimum de la circonférence de la roue avant ;

Si le Side-car est amovible, il doit être fixé au motocycle en quatre points au minimum. Les points de fixation doivent présenter toutes les garanties de sécurité ;

La garde au sol mesurée sur toute la longueur et la largeur du véhicule ne doit pas être inférieure à 75 mm lorsque le guidon est dans la position de ligne droite, avec carburant, conducteur et passager ;

Le guidon doit être placé au-dessus de l'axe de la roue et plus haut que le siège conducteur. L'unité de direction peut seulement comporter une fourche ou un bras oscillant monté sur un ou des supports ou sur une fourche télescopique. Les bras articulés sont autorisés pour diriger la roue du side-car ;

Le passager doit avoir une place assise aménagée avec dossier ;

Les tuyaux d'échappement fixés à côté du Side-car doivent être protégés pour éviter au passager de se brûler et leur sortie doit être horizontale sur 30mm au moins et dirigée vers l'arrière ;

Le pot d'échappement ne doit pas dépasser la largeur du Sidecar, et l'extrémité arrière du pot d'échappement ne doit pas dépasser la tangente verticale du bord arrière de la carrosserie du Sidecar.

Le véhicule doit être muni d'un dispositif adéquat permettant au passager de s'y tenir lorsqu'il se penche ;

L'angle de braquage minimum de la roue avant doit être de 23° de part et d'autre de part de l'axe longitudinal ;

Un coupe-circuit doit être monté de façon à fonctionner si le conducteur quitte sa machine ; ce coupe-circuit doit interrompre le circuit primaire d'allumage et il doit être muni d'un câblage pour l'arrivée et le retour du courant. Il doit être placé aussi près que possible du milieu du guidon et doit être actionné au moyen d'un fil non élastique de longueur et d'épaisseur adéquate, fixé au conducteur. Un câble en spirale (façon cordon téléphonique), d'une longueur maximale d'un mètre, est autorisé ;

Les dimensions du side-car devront être conformes à celle portée sur la feuille d'homologation.

## **ANNEXE 2 – REGLEMENT CATEGORIE « CLASSIQUES » ET CHALLENGE « ANCIENNES »**

### **ARTICLE 27 – CATEGORIES, TITRES ET RECOMPENSES**

#### **ARTICLE 27.1 – GENERALITES**

La catégorie « Classiques » concerne les motocyclettes et les side-cars homologués entre le 01/01/1965 et le 31/12/1998.

#### **ARTICLE 27.2 – CHAMPIONNAT DE FRANCE CATEGORIE « CLASSIQUES » ET CHALLENGE « ANCIENNES »**

Sont considérées comme :

Motos « anciennes » les machines homologuées entre le 01/01/1965 et le 31/12/1985 (**et les motos de 1986 équipées d'un frein arrière à tambour**)

Motos « classiques » les machines homologuées entre le 01/01/1985 et le 31/12/1998

Le championnat de France catégorie « Classiques » et le challenge « Anciennes » se déroulent dans le cadre du Championnat de France des Rallyes Routiers Moto, dont chaque épreuve comporte une ou deux étapes.

La catégorie « Classiques » tient compte, pour établir les classements définitifs, de toutes les étapes. Le challenge « Anciennes » ne tient compte que des classements des étapes de jour.

### **ARTICLE 28 – DEFINITION TECHNIQUE - REGLES GENERALES - HOMOLOGATION**

Les motocycles et les side-cars admis doivent :

Avoir été homologués entre le 01/01/1965 et le 31/12/1998 ;

Être conformes aux normes du Code de la Route.

Si une machine est immatriculée après le 31/12/1998, il appartiendra au concurrent de prouver que sa machine est bien conforme au modèle homologué avant cette date, et ce en fournissant, lors des contrôles techniques, des éléments rédigés en langue française ou anglaise (revues techniques, revues d'époque, cartes grises de modèles similaires, attestations du constructeur ou de l'importateur) corroborant ses dires.



Les immatriculations provisoires sont interdites.

Le récépissé d'homologation est exigé pour toute homologation à titre isolé.

Les motocycles et side-cars admis devront être techniquement conformes aux caractéristiques de leur homologation d'origine.

En cas de modification des caractéristiques de l'homologation d'origine, le pilote devra fournir un certificat d'immatriculation modifié.

#### **ARTICLE 29 – UTILISATION DE PIÈCES ADAPTABLES :**

Certaines pièces d'origine sont parfois indisponibles ; leur remplacement par des pièces adaptables-correspondant à l'époque de l'homologation de la moto est toléré.

Attention : le pilote est totalement responsable du choix et du montage de pièces adaptables sur sa machine.

#### **ARTICLE 30 – PNEUMATIQUES**

Les machines doivent être équipées de pneumatiques sculptés, moulés, tarifés et vendus normalement dans le commerce.

Les pneumatiques doivent porter obligatoirement sur leurs flancs une lettre de référence de la norme DOT, à savoir H, S, V, W ou Z.

Les pneus portant la mention «Not for highway use» sont interdits.

Il est interdit de retailler les pneumatiques.

#### **ARTICLE 31 – FREINS**

Les freins pourront être à « tambour » ou à « disque » ; ils seront conformes au modèle d'origine et à ses options de l'époque.

Toutefois, pour des raisons de sécurité, le remplacement des durites de frein, des maîtres cylindres et des étriers par des pièces adaptables correspondant à ce qui existait à l'époque de l'homologation de la moto sera toléré.

Le perçage des disques est accepté.

Les étriers à deux pistons et les disques flottants sont tolérés.

Attention : le pilote est totalement responsable du choix et du montage de pièces adaptables sur sa machine.

#### **ARTICLE 32 – ÉCHAPPEMENT**

Le système d'échappement sera d'origine et conforme au modèle homologué. Toutefois, le remplacement de certaines pièces d'origine (parfois indisponibles) par des pièces adaptables sera toléré.

Quel que soit le système d'échappement utilisé, la valeur du niveau sonore sera celle mentionnée sur le certificat d'immatriculation, avec une tolérance maximum de + 2 db.

Si aucune valeur sonore n'est mentionnée sur le certificat d'immatriculation, le niveau sonore est fixé à 95db avec une tolérance de + 2 dB.

Attention : Le pilote est totalement responsable du choix et du montage de pièces adaptables sur sa machine.

#### **ARTICLE 33 – PHARES ADDITIONNELS**

Les phares additionnels sont acceptés.

Ils devront être couplés au commutateur « feux de route/feux de croisement » du motocycle et comporter de plus un interrupteur permettant de les neutraliser totalement.

#### **ARTICLE 34 – CARENAGE**

Le carénage, s'il est d'origine, sera conservé totalement ou partiellement, et pourra être totalement déposé.

Les modèles dépourvus de carénage à l'origine pourront en être pourvus.

Les sabots moteurs seront acceptés.

## ARTICLE 35 – EXCLUSION

Si, lors du contrôle technique, il est constaté qu'une machine est équipée de pièces adaptables d'une période ne correspondant pas à sa date de mise en circulation, le concurrent pourra prendre le départ, mais il ne marquera pas de points dans le challenge « Anciennes ».

## ARTICLE 36 – SPECIFICITES SIDE-CARS

Définition : véhicule à trois roues laissant deux traces sur le sol et composé d'une moto formant une trace et d'un side-car pour le passager formant l'autre trace.

Les side-cars doivent être homologués et strictement conformes au code de la route et à la feuille d'homologation. Ils devront être équipés d'une carrosserie d'un modèle d'aspect identique au side-car homologué.

Les side-cars Rallyes Routiers Motos Anciennes et Classiques sont soumis aux spécifications particulières ci-dessous :

1. Les pneus doivent être homologués
2. Ni le pilote ni le passager ne doivent être attachés ;
3. Le passager doit pouvoir se pencher de chaque côté ;
4. Le véhicule peut être muni d'une tête de fourche qui, comme le guidon ne doit pas dépasser la tangente de la roue ;
5. Le bouchon du réservoir à essence doit être conçu de telle sorte qu'en profil, il ne dépasse pas la surface du carénage et que, lors d'un accident, le bouchon ne peut pas être arraché. La mise à l'air libre du réservoir à carburant doit se faire sans que le pilote ou le passager ne puissent être atteints par les projections de carburant ;
6. Le garde-boue avant doit couvrir 100° au minimum de la circonférence de la roue avant ;
7. Si le side-car est amovible, il doit être fixé au motorcycle en quatre points au minimum. Les points de fixation doivent présenter toutes les garanties de sécurité ;
8. La garde au sol, mesurée sur toute la longueur et la largeur du véhicule, ne doit pas être inférieure à 75 mm lorsque le guidon est dans la position de ligne droite, avec carburant, conducteur et passager ;
9. Le guidon doit être placé au-dessus de l'axe de la roue et plus haut que le siège conducteur. L'unité de direction peut seulement comporter une fourche ou un bras oscillant, monté sur un ou des supports ou sur une fourche télescopique. Les bras articulés sont autorisés pour diriger la roue du side-car ;
10. Le passager doit avoir une place assise aménagée avec dossier ;
11. Les tuyaux d'échappement fixés à côté du side-car doivent être protégés pour éviter au passager de se brûler et leur sortie doit être horizontale sur 30mm au moins et dirigée vers l'arrière. Le tuyau d'échappement ne doit pas dépasser la tangente verticale du bord arrière de la carrosserie du Side-car ;
12. Le véhicule doit être muni d'un dispositif adéquat permettant au passager de s'y tenir lorsqu'il se penche ;
13. Les roues pourront être en 13 ou 14 pouces. Les roues de 15 pouces sont autorisées, mais avec une largeur de pneumatiques de 145 de largeur au maximum ;
14. La fourche avant sera d'origine ou pourra être remplacée par une fourche à deux amortisseurs de type « Earles » ou similaire ;
15. Le cadre doit être obligatoirement d'origine, il peut être renforcé, mais toute découpe ou surbaissement est interdit.
16. Un coupe-circuit doit être monté de façon à fonctionner si le conducteur quitte sa machine. Ce coupe-circuit doit interrompre le circuit primaire d'allumage et il doit être muni d'un câblage pour l'arrivée et le retour du courant. Il doit être placé aussi près que possible du milieu du guidon et doit être actionné au moyen d'un fil non élastique de longueur et d'épaisseur adéquate, fixé au conducteur. Un câble en spirale (façon cordon téléphonique), d'une longueur maximale d'un mètre, est autorisé.

*Les présentes règles générales de définition technique d'une machine dans le cadre du championnat de France des Rallyes Routiers « Classiques » et challenge « Anciennes » à toutes les épreuves de Motos Anciennes et Classiques comportant une catégorie similaire organisées hors du présent Championnat sur le territoire national.*

**Secrétariat FFM :**  
Lucas VERSTRAËTE

Tel : 01 49 23 77 07

Mail : [rallyeroutier@ffmoto.com](mailto:rallyeroutier@ffmoto.com)

**Président de la Commission :**  
Michel BONNEAU

Tel : 06 75 49 66 36

Mail : [bonneau.michel@gmail.com](mailto:bonneau.michel@gmail.com)

# COURSES SUR PISTE

## CHAMPIONNATS DE FRANCE DE COURSES SUR PISTE

### I - REGLES GENERALES

#### ARTICLE 1.1 – DEFINITION

##### ARTICLE 1.1.1 - TITRES

La Fédération Française de Motocyclisme met en compétition les Championnats et Coupes de France suivants :

- ▶ Championnat de France Long Track Elite
- ▶ Championnat de France Long Track U23
- ▶ Championnat de France Long Track 250cc
- ▶ Championnat de France de Side-Car Courses sur Pistes
- ▶ Championnat de France Courses sur Piste **Rookie**
- ▶ Championnat de France Courses-sur-Piste Kids/Educatif
- ▶ Championnat de France Speedway Elite
- ▶ Championnat de France Speedway U23
- ▶ Championnat de France Speedway 250cc
- ▶ Ligue Nationale de Speedway
- ▶ Coupe de France de Speedway Promotion Cup
- ▶ Coupe de France de Speedway Youth Cup 250cc
- ▶ Coupe de France de Speedway Youth Cup 85-190cc
- ▶ Championnat de France Flat-Track Dirtbike
- ▶ Coupe de France Flat-Track Tracker

##### ARTICLE 1.1.2 – DEFINITION

Ces compétitions sont organisées conformément aux prescriptions du code sportif national, des règles techniques et de sécurité complémentaires de la discipline Courses sur Piste (RTS) auxquels le présent règlement se reporte (voir site FFM : [ffmoto.org](http://ffmoto.org)).

##### ARTICLE 1.1.3 – REGLEMENT PARTICULIER

Le règlement particulier de chaque épreuve est mis en ligne sur le site Engage sports ([ffm.engage-sports.com](http://ffm.engage-sports.com)) dès la délivrance du visa FFM.

##### ARTICLE 1.1.4 – RESPONSABILITES DE L'ORGANISATEUR

Se reporter à l'article 2.2.5.1 et articles suivants du code sportif FFM.

#### ARTICLE 1.2 – OFFICIELS

##### ARTICLE 1.2.1 – NOMINATION DES OFFICIELS

Certains officiels sont nommés par la commission (voir cahier des charges). Conformément à l'article 2.2.3.1 du Code Sportif National, les officiels nécessaires à une épreuve sont le Délégué FFM, l'Arbitre, le Directeur de Course, le Commissaire Technique et les Commissaires de Piste.

##### ARTICLE 1.2.2 – COMPOSITION DU JURY FFM

Le jury FFM est composé conformément à l'article 2.2.3.5 du Code Sportif National.

Conformément à l'article 2.2.3.6 du Code Sportif National, le jury est compétent pour sanctionner tout comportement de nature à porter préjudice à la manifestation.

#### ARTICLE 1.3 – PILOTES

##### ARTICLE 1.3.1 – APTITUDE PHYSIQUE

Tout pilote prenant part à un Championnat de France de Courses sur Piste doit répondre aux prescriptions du Code Médical Fédéral.

##### ARTICLE 1.3.2 – AGE DES PILOTES ET DES PASSAGERS

La limite d'âge minimum débute à la date anniversaire du coureur (voir règles particulières).

La limite d'âge maximum est fixée au 31 décembre de l'année en cours.

##### ARTICLE 1.3.3 – LICENCES

Les différents Championnats sont réservés aux licenciés de la FFM. Un licencié ne peut participer qu'à une seule catégorie de Championnat de France le même jour, sauf pour les « sous-catégories » d'âge ou de cylindrée (ex : 250cc ou U23). Les organisateurs des épreuves sur invitation ont la possibilité de faire courir les pilotes dans d'autres manches hors Championnat de France, mais seulement à l'issue des essais et des manches de championnat de France dans lesquelles ils participent.

Les pilotes de nationalité étrangère possédant une licence compétition annuelle délivrée par la FFM peuvent participer au Championnat de France et bénéficier des points et des primes correspondant au Championnat.

### ARTICLE 1.3.4 – ENGAGEMENTS

Les engagements sont gérés en ligne sur le site [www.ffm.engage-sports.com](http://www.ffm.engage-sports.com) avec règlement par carte bancaire uniquement.

Les engagements ouvrent le **26 janvier 2026**.

Une majoration de **50 euros est** appliquée pour tout engagement réalisé entre **12 et 21** jours avant l'épreuve.

Une majoration de **100 euros est** appliquée pour tout engagement réalisé entre **6 et 12** jours avant l'épreuve.

La clôture définitive des engagements est fixée à **6** jours avant chaque épreuve.

### ARTICLE 1.3.4.1 – ANNULATION D'UN ENGAGEMENT

Le pilote doit prévenir de sa non-participation le plus rapidement possible par écrit et accompagné d'un certificat médical ou d'une raison valable afin de pouvoir être remboursé de son engagement.

Le forfait pour raison médicale interdit le pilote de participer à toute manifestation en France ou à l'étranger trois jours avant le début de l'interdiction de pratiquer et trois jours après la fin de l'interdiction de pratiquer. Par conséquent, l'autorisation de sortie du pilote est suspendue durant cette période.

Seuls les pilotes participant à une épreuve de Championnat FIM ou FIME ou sélectionnés par le DTN le même jour, le jour précédent ou le jour suivant sont dispensés de participer à une épreuve de Championnat de France.

Dans le cas d'un désistement intervenant dans les 48 heures avant la manifestation ou tout autre forfait hors participation sur des épreuves FIM et FIM Europe aucun remboursement n'est effectué.

### ARTICLE 1.3.5 – NUMEROS DE DEPART

Les pilotes portent le même numéro de course durant l'année. Les numéros, sur une grille, toutes catégories confondues de 1 à 999 (**1 à 99 pour les catégories Flat-Track**) sont choisies par les pilotes lors de leur inscription sur le site [www.ffm.engage-sports.com](http://www.ffm.engage-sports.com).

Pour toutes les catégories le port d'un dossard ou d'un numéro dans le dos est obligatoire y compris pour les essais.

La commission **se réserve le droit** d'obliger les pilotes à porter des dossards fournis.

PLAQUES (voir règles particulières de chaque catégorie) :

**Rookie, Youth Cup :** N° blanc – plaque verte

250cc 4 temps et Kids : N° blanc – plaque bleue

### ARTICLE 1.3.6 – ENREGISTREMENT

Les pilotes doivent signer la feuille de présence à l'accueil ou au contrôle technique. Les pilotes mineurs doivent être représentés par un responsable légal ou une personne désignée par écrit par celui-ci.

### ARTICLE 1.4 – EQUIPEMENT DES PILOTES

Les pilotes participant au Championnat de France doivent présenter :

- Un casque à jugulaire norme **ECE 22-05 (jusqu'au 31 décembre 2026), ECE 22-06 (obligatoire à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2027)**.
- Une combinaison 1 pièce de cuir ou de Kevlar (ou similaire selon recommandations FIM, voir article 65.07 du règlement technique FIM) est obligatoire sauf catégories : Kids, **Rookie, Youth Cup** et Flat-Track, où les vêtements de type motocross sont autorisés.
- Des gants de cuir ou matière équivalente
- Le port d'une protection dorsale homologuée est obligatoire
- Des bottes de cuir ou matière équivalente.

### ARTICLE 1.4.1 – COULEUR DES CASQUES

Le port de la couleur de casque (ou bonnettes) correspondant au couloir de départ du pilote est obligatoire sauf en Flat Track. Les couleurs prescrites et utilisées pour les casques sont :

Couleurs RAL : ROUGE 3020  
BLEU 5017  
BLANC 9016  
JAUNE 1023  
VERT 6024  
NOIR / BLANC 9005 / 9016

### ARTICLE 1.5 – CIRCUITS

#### ARTICLE 1.5.1 – NORMES DES CIRCUITS

Se reporter aux RTS

### ARTICLE 1.6 – MOTOCYCLES

#### ARTICLE 1.6.1 – VERIFICATIONS TECHNIQUES

Un Commissaire Technique est désigné par la FFM pour chaque épreuve ; il est chargé du contrôle, du marquage, du plombage et de la vérification des machines.

**HORAIRES ET CONTROLE TECHNIQUE :**

Les horaires de début du contrôle technique sont déterminés sur chaque règlement particulier.

Les organisateurs ont à prévoir un endroit isolé et aménagé permettant au Commissaire Technique d'effectuer le contrôle des machines. Une zone délimitée dite « Parc Fermé » est aménagée et doit accueillir toutes les motos utilisées sur l'épreuve, et ce jusqu'à 30 minutes après la fin de la dernière manche. Le Jury décide des catégories à affecter en Parc Fermé.

La ligue désigne en complément un second commissaire technique, qui a en sa possession le matériel devant lui servir au plombage et au marquage des machines. Chaque pilote peut faire plomber ou marquer au maximum 3 motos.

Lors des contrôles techniques des machines, le commissaire technique doit effectuer une vérification de pesage et également une vérification d'équipement des coureurs.

A la demande du jury, des contrôles techniques complémentaires peuvent être effectués pendant l'épreuve (poids, carburant, bruit...).

Le livret technique, fourni par la FFM, est obligatoire. En cas de non-présentation de celui-ci, une sanction peut être infligée. Celui-ci doit être remis au commissaire technique lors de la dernière épreuve.

Les pilotes sont tenus de communiquer au Commissaire Technique, si cela n'était pas mentionné sur le bulletin d'engagement, la course et l'alsage de leurs moteurs.

Les pots d'échappement homologués FIM 2023 (de moins de 4 ans) avec une protection thermique certifiée FIM sont obligatoires sur toutes les épreuves pour toutes les cylindrées. Pour les Kids, Rookie et le Flat-Track, le silencieux reste libre avec un maximum de 110 dB(A (méthode 2 mètres Max)). Un contrôle de cylindrée et/ou de bruit peut être effectué par le commissaire technique, à la demande du Jury (Voir les RTS).

Les carburateurs sont contrôlés, plombés ou marqués avant les essais.

Il est rappelé qu'une moto qui a été inscrite et acceptée peut-être remplacée par une autre moto, également contrôlée, plombée ou marquée.

Chaque pilote doit être en mesure de présenter au contrôle technique un extincteur, à jour des vérifications, d'au minimum 2kg poudre ABC dans le cas d'un contrôle.

L'utilisation d'un limiteur d'allumage conforme aux normes FIM est obligatoire pour les catégories solos 500cc et 250cc, Speedway et Long-Track ainsi que les catégories side-cars 500cc.

**ARTICLE 1.6.2 – CARBURANT**

Se reporter aux RTS

**ARTICLE 1.6.3 – MISE EN TEMPERATURE ARTIFICIELLE DES PNEUS**

L'arbitre doit immédiatement disqualifier un pilote qui fait chauffer son pneu arrière artificiellement avant le départ de la manche. On entend par mise en température la rotation de la roue arrière alors qu'elle est en contact avec la piste ou un autre objet. Ceci n'est pas applicable pendant les essais au start.

**ARTICLE 1.6.4 – NOMBRES DE MOTOCYCLES**

Chaque pilote est autorisé à avoir 2 motocycles pendant l'épreuve dans son stand. Une 3<sup>ème</sup> moto peut être placée en parc fermé.

**ARTICLE 1.6.5 – TAPIS ENVIRONNEMENT**

Les tapis environnementaux sont obligatoires dans les stands et en parc fermé, format : 160 cm X 100 cm avec une capacité d'absorption d'1 litre minimum et une épaisseur de 5 à 7 mm minimum. Si un pilote n'est pas en mesure de présenter ce tapis, il doit régler une amende de 50 €.

**ARTICLE 1.6.6 – PNEUS**

Voir RTS ou règles particulières.

**ARTICLE 1.7 – ESSAIS**

Chaque organisateur d'une compétition comptant pour le Championnat de France doit planifier une séance d'entraînement ouverte à tous les pilotes ou équipages inscrits, conformément aux dispositions contenues dans cet article. Les informations sur la date et l'heure de la pratique doivent être clairement indiquées dans le règlement particulier.

Les conditions météorologiques et les accidents peuvent dicter des modifications à cette procédure, qui ne peut être décidée que par le jury de l'épreuve.

**Long-Track / Grass-Track / Flat-Track :**

Obligatoire pour le Flat-Track, la catégorie Long-Track 250cc et les activités éducatives.

Les organisateurs doivent prévoir au minimum une série libre de 2 minutes.

Facultatif pour les catégories Long-Track Elite 1 et 2, U23 et side-cars.

### **Speedway :**

Obligatoire pour les catégories Speedway 250cc et les activités éducatives.

Les organisateurs doivent prévoir au minimum une série libre de 2 minutes.

Facultatif pour les catégories Speedway Elite 1 et 2, U23 et side-cars.

## **ARTICLE 1.8 – COURSES (hors Flat-Track)**

### **ARTICLE 1.8.1 – DEROULEMENT DE LA COMPETITION**

Pour les différents déroulements se référer aux RTS.

Le format de course ainsi que la méthode de qualification sont définis par la commission nationale en fonction du nombre de pilotes engagés.

Pour l'ensemble des catégories, les pilotes sont soumis à des manches qualificatives, éventuellement des demi-finales ou manche de dernière chance, et une finale.

Un pilote ou équipage n'ayant participé à aucune manche qualificative ne peut participer à la Finale.

L'ordre de choix des couloirs par les pilotes pour les manches Demi-Finale ou manche de dernière chance est défini par le classement provisoire à l'issue des manches qualificatives.

L'ordre de choix des couloirs par les pilotes pour la manche Finale est déterminé comme suit :

Si la Finale a lieu directement après les manches qualificatives, l'ordre de choix pour les couloirs est déterminé par le classement provisoire à l'issue des manches qualificatives.

Si la Finale a lieu après une manche de dernière chance, les 3 premières places sont déterminées par le classement provisoire à l'issue des manches qualificatives et les positions 4 et 5 sont déterminées par les 2 premières places de la manche de dernière chance.

Si la Finale a lieu après des demi-finales, les 2 ou 3 premiers pilotes (selon format à 4 ou à 6 pilotes) de chaque demi-finale sont qualifiés pour la Finale. Les pilotes vainqueurs de chaque demi-finale sont prioritaires pour le choix, puis les pilotes seconds et éventuellement les pilotes classés troisièmes de chaque demi-finale.

Pour déterminer la priorité entre les deux vainqueurs des demi-finales, le classement provisoire à l'issue des manches qualificatives est utilisé. Et ainsi de suite pour les pilotes seconds et éventuellement troisièmes des demi-finales.

### **ARTICLE 1.8.2 – SENS DE LA COURSE**

Voir Article 1 des RTS.

### **ARTICLE 1.8.3 – PONCTUALITE AU DEPART**

Toutes les manifestations doivent commencer à l'heure annoncée.

Les pilotes doivent être prêts dès la manche précédente pour rentrer en pré-grille où ils doivent se positionner dans leur ordre de départ.

L'intervalle entre la fin d'une manche et le départ de la manche suivante ne dépasse pas 6 minutes, sauf si l'arbitre considère qu'il y a des raisons valables pour retarder le départ de la manche suivante.

Par conséquent, l'arbitre doit indiquer le début des «2 minutes» *a minima* au moyen d'une sirène et d'un feu orange clignotant que l'on peut entendre et voir dans la zone du parc pilotes, si tous les coureurs ne sont pas sur la ligne de départ à ce moment-là. Une horloge décomptant les 2 deux minutes peut également être positionnée à proximité de la zone de départ.

Cet avertissement s'adresse au(x) coureur(s) manquant(s) et ne peut être donné qu'une seule fois.

Si un ou plusieurs coureurs ne sont pas prêts à partir dans les deux minutes ils sont disqualifiés de la manche.

Le coureur disqualifié est remplacé par un coureur de réserve si applicable.

### **ARTICLE 1.8.4 – DEPARTS**

Sur ordre du Commissaire préposé aux boxes ou d'un officiel nommé à cet effet (ou après un signal dans les boxes), les coureurs concernés doivent quitter les boxes ensemble et immédiatement se diriger vers la zone de départ, où ils doivent s'arrêter sous le contrôle du juge de départ.

Les moteurs doivent toujours être mis en marche, les machines parallèles au bord intérieur de la piste et les roues avant à 10 cm au maximum des rubans de la grille de départ.

L'arbitre, lorsqu'il s'est assuré que les coureurs sont en position correcte et immobile, doit allumer le feu vert indiquant que le départ est imminent et que le juge de départ doit s'éloigner des rubans.

Après une pause suffisante pour permettre aux coureurs de fixer leur attention sur les rubans, l'arbitre doit libérer la grille.

Un pilote qui anticipe le départ reçoit un avertissement. Cet avertissement n'est valable que pour la durée de l'épreuve. En cas d'un second avertissement le pilote est disqualifié.

### **ARTICLE 1.8.5 – FAUX DEPART**

Un coureur qui bouge avec son motocycle ou qui touche un ou plusieurs rubans de la grille de départ après que l'arbitre ait allumé le feu vert, mais pas libéré la grille, est disqualifié. Le départ de la manche est donné à nouveau.

### **ARTICLE 1.8.6 – DEPART RETARDE**

Un pilote qui ne peut pas directement prendre le départ d'une manche, sans délai entre le parc pilote et la

ligne de départ et qui fait retarder le départ de quelque manière que ce soit, ou qui empêche la libération de la ligne de départ, est disqualifié de la manche sur la seule appréciation de l'arbitre.

#### **ARTICLE 1.8.7 – REMPLACEMENT D'UN COUREUR DISQUALIFIE**

Un coureur disqualifié suivant les articles 8.3-8.5-8.6 peut être remplacé.

#### **ARTICLE 1.8.8 – PROCEDURE DE DEPART DEFAILLANTE**

Si, par une mauvaise manipulation de la porte de départ ou pour toute autre raison, l'arbitre considère qu'un départ n'a pas été satisfaisant, il doit immédiatement arrêter la manche et déclencher une nouvelle procédure de départ avec l'ensemble des pilotes engagés dans cette manche.

Si la porte de départ devait ne pas fonctionner correctement, l'arbitre doit faire le départ des manches à l'aide du feu vert (qui doit être éteint pour indiquer le départ). Sans aucune autre solution, le départ se fait au drapeau.

#### **ARTICLE 1.8.9 – AIDE AU DEPART**

Après que le feu vert a été allumé (ou qu'un autre moyen de donner le départ a été enclenché), ou que la porte de départ a été levée, aucune assistance extérieure ne peut être apportée aux pilotes (excepté en Flat-Track). Si, au moment de la procédure de départ, la machine du pilote ne fonctionne pas par ses propres moyens, le pilote concerné est disqualifié de la manche et doit se mettre en sécurité avec sa machine à l'intérieur de la piste.

#### **ARTICLE 1.8.10 – SORTIE DE CIRCUIT**

Le concurrent dont les deux roues de la machine franchissent entièrement la ligne blanche intérieure peut être disqualifié sauf à ce que ce franchissement soit justifié pour des raisons de sécurité.

Pour les pistes sans délimitation extérieure autre qu'une ligne blanche (ou autres couleurs) ou des plots, le concurrent dont la roue arrière franchie entièrement la délimitation extérieure est disqualifié par l'arbitre, sauf à ce que ce franchissement soit justifié pour des raisons de sécurité. *(Exemple : s'il a été obligé de franchir cette ligne pour éviter un autre pilote).*

#### **ARTICLE 1.8.11 – DISQUALIFICATION POUR NON-CONFORMITE SONORE DE LA MACHINE**

Si une partie du pot d'échappement se disloque, se détache ou est endommagé pendant les essais ou la course, de façon à ce que les gaz d'échappement ne passent plus par le silencieux d'une manière normale, le pilote concerné doit être immédiatement disqualifié de la manche ou de la série d'essais.

#### **ARTICLE 1.8.12 – CONDUITE DANGEREUSE**

L'arbitre disqualifie immédiatement tout coureur qui, selon lui, conduit de manière répréhensible, incorrecte ou dangereuse.

Si, selon l'arbitre, une telle conduite donne un avantage au coureur (ou à l'équipe) incriminée, ou compromet les chances d'un ou plusieurs coureurs, il peut arrêter la course et ordonner un nouveau départ.

Aucune réclamation ne peut être déposée contre une constatation de fait prononcée par l'arbitre.

Si, pour une raison ou une autre, l'Arbitre a arrêté une course après qu'un ou plusieurs coureurs ont franchi la ligne d'arrivée, la course n'est pas recommencée ; mais tous les coureurs n'ayant pas pu franchir la ligne d'arrivée à la suite d'une conduite répréhensible, incorrecte ou dangereuse de la part d'un autre coureur qui a donc été disqualifié, sont considérés comme ayant terminé la course. Ils sont classés aux places qu'ils occupaient avant la conduite répréhensible, incorrecte ou dangereuse et ils sont autorisés à avancer dans le classement à la suite de la disqualification du coureur coupable.

Un procédé identique est appliqué à un coureur qui, de l'avis de l'Arbitre, a délibérément laissé tomber sa machine ou quitté la piste pour une raison de sécurité.

#### **ARTICLE 1.8.13 – DISQUALIFICATION**

Un pilote disqualifié doit quitter la piste sans délai et retourner au parc pilotes aussi vite que possible après que la manche a été arrêtée ou stoppée. Si un pilote est disqualifié après la fin d'une manche, le pilote suivant doit remonter d'une place au classement de cette dernière.

#### **ARTICLE 1.8.14 – LIMITE DE TEMPS**

Un pilote doit être considéré retiré d'une manche s'il n'a pas entamé le dernier tour avant que le vainqueur ait franchi la ligne d'arrivée.

En Speedway, un pilote est également considéré retiré s'il n'a pas fait le nombre de tours requis en 3 minutes dès lors que le départ a été donné.

En Long Track, un pilote est également considéré retiré s'il n'a pas fait le nombre de tours requis en 6 minutes dès lors que le départ a été donné.

Aucune réclamation n'est permise contre cette règle.

### ARTICLE 1.8.15 – FIN D'UNE MANCHE

La fin d'une manche peut être effective dans l'une de ces conditions :

- Quand le début de la roue avant du coureur ou équipage de tête (toujours fixée à la machine) passe la ligne d'arrivée après que les tours requis ont été complétés.
- Quand l'arbitre classe la manche sous les conditions du présent règlement.

Si le drapeau à damier noir et blanc n'a pas été déployé à la fin du nombre de tours requis, on considère que le drapeau a bien été montré. Les pilotes sont classés sur les quatre premiers tours.

### ARTICLE 1.8.16 – MANCHE ARRETEE

Si un accident se produit sur la piste et que, de l'avis de l'arbitre, il est dangereux que la manche continue, il doit l'arrêter. Seul l'Arbitre a le pouvoir d'ordonner l'arrêt d'une course.

Si l'arbitre est amené à arrêter une course après que le coureur de tête est entré dans le dernier tour, l'arbitre peut valider le résultat de la course sur la base des positions des concurrents au moment où la course a été arrêtée. Le coureur à l'origine de l'arrêt de la course est disqualifié et ne marquera aucun point. Les concurrents suivants sont remontés dans le classement selon le nombre de places laissées vacantes.

### ARTICLE 1.8.17 – REPRISE D'UNE COURSE

Si l'arbitre est amené à arrêter une manche avant que le coureur de tête n'ait franchi la ligne de départ/arrivée pour commencer le dernier tour, l'arbitre doit ordonner un nouveau départ.

L'arbitre doit ordonner ce nouveau départ et autoriser à s'y présenter tout coureur qui est tombé parce qu'il a été gêné ou qu'il a délibérément laissé tomber son motocycle ou quitté la piste pour des raisons de sécurité. Uniquement dans ces cas, toute aide extérieure qui peut être apportée au pilote concerné n'est pas sanctionnée.

Tout coureur autorisé à participer à une reprise de la manche peut changer de motocycle pour le nouveau départ.

Un coureur de réserve est autorisé à remplacer un coureur qui s'est blessé ou qui a endommagé son motocycle, mais qui n'est pas considéré comme la cause première de l'arrêt de la manche.

Lorsqu'ils prennent part à la nouvelle procédure de départ d'une manche, les coureurs doivent conserver leur position initiale sur la grille de départ et tout coureur de réserve autorisé à prendre le départ doit occuper la position du coureur qu'il remplace.

Lorsqu'un coureur a été disqualifié dans une manche par paire ou par équipe, son partenaire peut choisir sa position de départ d'origine ou celle de son partenaire disqualifié.

Tout coureur qui a manqué le départ, qui s'est retiré (ce qui comprend ceux dont le motocycle n'était pas en marche lorsque la course a été arrêtée) ou qui a été disqualifié d'une manche qui doit être recourue, n'est pas autorisé à prendre le nouveau départ, sauf s'il s'est retiré après avoir été gêné ou s'il s'est arrêté dans l'intérêt de la sécurité comme décrit plus haut.

## ARTICLE 1.9 – RESULTATS

### ARTICLE 1.9.1 – CALCUL DES RESULTATS

Classement de la manche (hors Flat-Track voir règles particulières) :

Pour être classé, un pilote doit passer la ligne d'arrivée avec le même nombre de tours que le vainqueur de la manche dans un temps imparti (suivant article 8.14).

Sur décision de l'arbitre, et si un arrêt de manche intervient alors que le troisième tour est terminé, le classement de la manche peut être validé selon les positions des pilotes au moment de l'arrêt de la manche. Le pilote ayant causé l'arrêt de manche est quant à lui non classé.

Les coureurs/équipages qui n'ont pas terminé le nombre de tours requis, ou pour d'autres raisons n'ont pas terminé une course, ont les annotations suivantes dans la grille de résultat :

|             |                                              |            |                                 |
|-------------|----------------------------------------------|------------|---------------------------------|
| <b>M</b> =  | Disqualification pour la règle des 2 minutes | <b>T</b> = | Disqualifié pour mauvais départ |
| <b>R</b> =  | Retrait de la course                         | <b>D</b> = | Disqualification                |
| <b>N</b> =  | Pas pris le départ                           | <b>F</b> = | Chute sans disqualification     |
| <b>NC</b> = | Non Classé (n'a pas effectué les 4 tours)    |            |                                 |

L'attribution de 0 point prévaut sur l'attribution d'une de ces lettres.

Les pilotes classés se voient attribuer des points par manche (article 9.2).

### Classement de l'épreuve :

Pour déterminer le podium de la journée, il est tenu compte du résultat de la Finale pour les pilotes y participant, puis du résultat des demi-finales ou de la manche de dernière chance le cas échéant, et enfin du cumul des points acquis lors des manches qualificatives pour les pilotes non-qualifiés.

Pour les pilotes participant aux demi-finales mais non qualifiés pour la Finale, la position d'arrivée dans les demi-finales sert à déterminer le classement de l'épreuve : pilotes 3<sup>e</sup>, puis pilotes 4<sup>e</sup> et éventuellement 5<sup>e</sup> et 6<sup>e</sup>. Pour les deux pilotes ayant terminé aux mêmes positions de chaque demi-finale (les deux pilotes troisièmes par exemple), le départage de la position au classement général entre ces deux pilotes est réalisé en fonction du classement provisoire à l'issue des manches qualificatives et ainsi de suite pour les deux pilotes 4<sup>e</sup>, les deux pilotes 5<sup>e</sup> et les deux pilotes 6<sup>e</sup>.



**Points championnat :**

Les pilotes se voient attribuer des points championnat en conformité avec le barème de points.

Les points championnat sont attribués en fonction du cumul de tous les points marqués durant l'épreuve (manches + éventuellement demi-finale + Finale).

Seuls les points marqués à l'occasion d'une manche de dernière chance ne peuvent pas être comptabilisés.

Cette manche sert uniquement de qualification à la manche Finale pour les deux premiers pilotes.

Ainsi, le classement pour l'attribution des points championnat peut être différent du classement de l'épreuve.

Barème des points :

1<sup>er</sup> 25pts, 2<sup>nd</sup> 22 pts, 3<sup>ème</sup> 20pts, 4<sup>ème</sup> 19 pts, 5<sup>ème</sup> 18 pts, 6<sup>ème</sup> 17pts, 7<sup>ème</sup> 16pts, 8<sup>ème</sup> 15 pts, 9<sup>ème</sup> 14pts, 10<sup>ème</sup> 13pts, 11<sup>ème</sup> 12 pts, 12<sup>ème</sup> 11pts, 13<sup>ème</sup> 10pts, etc.

Les pilotes doivent garder leur tenue de compétition lors de la remise de prix.

**Classement Général annuel :**

Le classement général annuel est défini en additionnant pour chaque coureur les points championnats marqués sur la totalité des épreuves du Championnat.

Seuls les pilotes participant à une épreuve de Championnat FIM ou FIME ou sélectionnés par le DTN le même jour, le jour précédant ou le jour suivant un Championnat récupère en fin de saison la moyenne de ses points acquis en Championnat de France.

En cas d'égalité se référer à l'article 9.3.

**ARTICLE 1.9.2 – POINTS DES PILOTES PAR MANCHE**

Dans chaque épreuve chacune des manches est considérée comme une course en soi, chaque pilote marque des points en fonction de sa position d'arrivée.

*Exemple : pour 5 pilotes au départ, en sachant que le dernier a toujours 0 le premier marquera 4 points, le second 3 points ect.*

**ARTICLE 1.9.3 – TRAITEMENT DES EGALITES**

Pour chaque épreuve lors de l'établissement des places entre les pilotes, dans la liste des résultats intermédiaires ou définitifs, les ex-æquo sont départagés selon le schéma suivant :

- Priorité est donnée aux pilotes (ex æquo aux points) ayant le plus grand nombre de 1<sup>ère</sup> place, puis de 2<sup>ème</sup> place, etc. ;
- Si l'égalité persiste, et concerne seulement 2 pilotes, priorité est donnée au pilote le mieux placé dans la course où les 2 pilotes se sont rencontrés ;
- Si l'égalité persiste et concerne plus de 2 pilotes, il faut examiner s'il y a une possibilité de déterminer une priorité particulière. *Par exemple, 3 pilotes ex æquo, A, B et C : Pilote A a battu le pilote B Pilote A a battu le pilote C Pilote B a battu le pilote C Dans ce cas, la priorité est la meilleure position pour le pilote A, suivi par le pilote B, puis le pilote C.*
- Si les solutions précédentes ne peuvent être utilisées, l'ordre est déterminé par un tirage au sort.

Pour l'attribution des points championnat, en cas d'égalité de points scorés entre les pilotes, le résultat de la Finale sera pris en compte pour les pilotes y participant. Pour les pilotes qui ne sont pas qualifiés pour la Finale, le résultat des demi-finales sera pris en compte en cas d'égalité de points scorés entre les pilotes.

Pour le classement final du championnat : Si une égalité persiste pour la première place à l'issue de la dernière épreuve, alors une manche de départage est réalisée.

En cas d'égalité pour les pilotes classés à partir de la 2<sup>e</sup> place, le résultat du championnat est déterminé en fonction du classement de la dernière épreuve.

En cas d'annulation de la dernière épreuve, ou de l'absence d'un pilote pour cause de championnat FIM/ FIME rendant impossible la tenue du run off pour déterminer la 1<sup>ère</sup> place, le classement sera déterminé en fonction du meilleur résultat sur la dernière épreuve dans laquelle les pilotes se sont rencontrés.

Si les pilotes ne se sont pas rencontrés lors d'une épreuve dans la saison, alors le classement sera déterminé selon le résultat du championnat N-1.

**ARTICLE 1.9.4 – INTERRUPTION DE MANIFESTATION**

Si une épreuve est interrompue ou suspendue pour quelque raison que ce soit, les règles suivantes s'appliquent :

- a) Lorsqu'une manifestation est interrompue avant l'accomplissement de 50% des courses programmées par participant (coureur ou équipe) et par catégorie mais peut reprendre le même jour, alors, toutes les manches programmées restantes sont replanifiées après l'interruption. La classification finale est établie en prenant en compte des résultats de chaque pilote avant et après l'interruption.
- b) Lorsqu'une manifestation est interrompue avant l'accomplissement de 50% des courses programmées par participant mais ne peut pas reprendre le même jour, alors, les résultats des courses courues par catégorie ne sont pas pris en considération. L'organisateur doit proposer une date de report et chaque cas est traité par la commission.
- c) Lorsqu'une manifestation est interrompue et ne peut pas continuer le même jour, et si 50% ou plus des courses programmées par participant sont accomplies, alors, la manifestation doit être considérée comme valide. La position de chaque participant dans le classement final est établie en additionnant

leurs points marqués dans le même nombre de manches accomplies, ce qui signifie que lorsqu'un participant (coureur ou équipe) a l'occasion d'accomplir une manche de plus que les autres participants, alors, la manche en question ne doit pas être prise en considération. L'attribution des points championnat reste alors inchangée.

#### **ARTICLE 1.9.4.1 – REMBOURSEMENT DE FRAIS EN CAS D'INTERRUPTION D'UNE EPREUVE**

Dans le cas où une épreuve est interrompue ou suspendue pour quelque raison que ce soit, de sorte qu'une classification appropriée ne peut être obtenue et que la compétition ne peut pas être reportée, les coureurs et les équipes peuvent recevoir jusqu'à 50% du montant indiqué dans le barème de primes (de leurs catégories respectives) divisé par le nombre de coureurs (pilotes réservistes inclus).

#### **ARTICLE 1.9.5 – COMMUNICATION DES RESULTATS**

Les résultats sont publiés sur le site [www.ffm.org](http://www.ffm.org) et [www.courses-sur-piste.fr](http://www.courses-sur-piste.fr) ainsi qu'envoyés à la liste de presse FFM.

#### **ARTICLE 1.9.6 – CONTESTATION DES RESULTATS**

Aucune réclamation ne peut être faite après expiration du temps réglementaire, soit 30 minutes après communication des résultats.

#### **ARTICLE 1.9.7 – CEREMONIE DE REMISE DES PRIX**

**Les 3 premiers de chaque catégorie reçoivent un trophée de Champion de France. Ces récompenses sont remises lors de la dernière épreuve de la saison.**

#### **ARTICLE 1.10 – RECLAMATIONS ET PENALITES**

Toute réclamation doit être remise au Directeur de Course par écrit dans les 30 minutes après la **dernière manche de la catégorie concernée** et être accompagnée de la somme de 75 €, qui est restituée au réclamant si le bien-fondé est reconnu. Elle doit être assortie, lorsqu'elle suppose un démontage du moteur, d'une caution de 75 € pour les moteurs à deux temps et de 150 €, pour les moteurs à quatre temps. Dans le cas contraire, la somme est versée au pilote, 75€ ou 150 € suivant le type.

Aucune réclamation ne peut être déposée contre une décision de l'Arbitre de l'épreuve.

## **CHAMPIONNAT DE FRANCE DE LONG-TRACK ELITE**

### **II – REGLES PARTICULIERES**

#### **ARTICLE 2.1 – GENERAL**

Les droits d'engagement sont fixés de la façon suivante :

Engagements épreuve par épreuve : 50€ par épreuve

En cas de désistement important de pilotes l'épreuve ou les épreuves peuvent être annulées.

Seuls les pilotes engagés à l'année et nommés sur des épreuves FIM FIME ou sélection de la DTN peuvent être exemptés de participer à une épreuve et peut récupérer en fin de saison la moyenne de ses points acquis en championnat de France (art. 1.9.1).

Un minimum de 5 pilotes est obligatoire pour une épreuve de Championnat de France.

Cylindrées autorisées : 250cc et 500cc

**Le règlement technique applicable à l'épreuve est celui défini par la FIM pour cette même catégorie, auquel il convient de se conformer.**

Le format de course, la méthode de qualification et le nombre de pilotes sont définis par la commission nationale de course sur piste.

Selon l'appréciation du niveau des pilotes engagés dans la catégorie, la Commission Nationale des Courses sur Piste se réserve le droit de répartir les pilotes en deux groupes distincts : Elite 1 et Elite 2.

#### **ARTICLE 2.2 - PARTICIPANTS**

Pilotes licenciés FFM : INT, LUE, PAX, CEX, NCO, INJ, LJA et les pilotes possédant une licence Internationale ou Européenne d'une autre fédération si l'épreuve est inscrite au calendrier FIM ou FIME.

Seuls les pilotes détenteurs d'une licence FFM (hors LJA) sont classés au championnat.

PLAQUES : N° noir - plaque jaune

Les plaques doivent être de 285mm minimum sur 235mm minimum, solides et rigides.

#### **ARTICLE 2.3 – RESULTATS ET METHODE DE CLASSIFICATION**

A l'appui du classement général de l'épreuve, chaque pilote se voit attribuer des points championnat suivant le barème prévu à l'article 1.9.

En cas de scission de la catégorie Elite en 2 groupes de course, les pilotes appartenant au groupe Elite 1 prendront les premiers points championnat du barème. Les pilotes du groupe Elite 2 se verront attribuer les points championnat suivants. Les deux groupes constitueront un seul classement Elite.

En cas d'égalité au classement général de l'épreuve, ces dernières sont traitées conformément à la section 1.9.3 de ce présent règlement.

#### ARTICLE 2.4 – PRIMES ELITE

Seuls les pilotes participant à la Finale Elite 1 seront primés.

Ainsi :

Si la Finale s'effectue avec 5 pilotes, alors seules les primes du 1<sup>er</sup> au 5<sup>e</sup> seront versées.

Si la Finale s'effectue avec 6 pilotes, alors seules les primes du 1<sup>er</sup> au 6<sup>e</sup> seront versées.

|         |       |         |       |         |       |
|---------|-------|---------|-------|---------|-------|
| 1 ..... | 650 € | 3 ..... | 450 € | 5 ..... | 300 € |
| 2 ..... | 550 € | 4 ..... | 350 € | 6 ..... | 250 € |

## CHAMPIONNAT DE FRANCE LONG TRACK U23 III - REGLES PARTICULIERES

#### ARTICLE 3.1 – GENERAL

Engagements épreuve par épreuve : 50€ par épreuve

Sont éligibles les pilotes n'ayant pas plus de 23 ans durant l'année. Une sélection de pilotes titulaires et de réservistes est établie par la commission des courses sur piste

En cas de désistement important de pilotes l'épreuve ou les épreuves peuvent être annulées.

Seuls les pilotes engagés à l'année et nommés sur des épreuves FIM ou FIME ou sélection de la DTN peuvent être exemptés de participer à une épreuve et peuvent récupérer en fin de saison la moyenne de ses points acquis en championnat de France. (Art. 1.9.1)

Un minimum de 5 pilotes est obligatoire pour une épreuve de Championnat de France.

**Cylindrées autorisées : 250cc et 500cc**

**Le règlement technique applicable à l'épreuve est celui défini par la FIM pour cette même catégorie, auquel il convient de se conformer.**

Le format de course, la méthode de qualification et le nombre de pilotes sont définis par la commission nationale de course sur piste.

Selon l'appréciation du niveau des pilotes engagés dans la catégorie, la Commission Nationale des Courses sur Piste se réserve le droit de répartir les pilotes en deux groupes distincts : U23 1 et U23 2.

#### ARTICLE 3.2 – PARTICIPANTS

##### ARTICLE 3.2.1 COUREURS ADMIS

Pilotes licenciés FFM : INT, LUE, PAX, CEX, NCO, INJ, LJA et les pilotes possédant une licence Internationale ou Européenne d'une autre fédération si l'épreuve est inscrite au calendrier FIM ou FIME.

Seuls les pilotes détenteurs d'une licence FFM (hors LJA) sont classés au championnat.

##### ARTICLE 3.2.2 PLAQUES

N° noir - plaque jaune

Les plaques doivent être de 285mm minimum sur 235mm minimum. Solides et rigides.

#### ARTICLE 3.3 – RESULTATS ET METHODE DE CLASSIFICATION

A l'appui du classement général de l'épreuve, chaque pilote se voit attribuer des points championnat suivant le barème prévu à l'article 1.9.

En cas d'intégration des pilotes U23 à la catégorie Long-Track Elite, chaque pilote se voit attribuer le même nombre de points championnat que ceux marqués dans la catégorie Long-Track Elite.

En cas de scission de la catégorie U23 en 2 groupes de course, les pilotes appartenant au groupe U23 1 prendront les premiers points championnat du barème. Les pilotes du groupe U23 2 se verront attribuer les points championnat suivants. Les deux groupes constitueront un seul classement U23.

En cas d'égalité au classement général de l'épreuve, ces dernières sont traitées conformément à la section 1.9.3 de ce présent règlement.

### ARTICLE 3.4 – PRIMES

Si les pilotes de la catégorie U23 sont intégrés au Championnat de France de Long-Track Elite le jour d'une épreuve, alors les pilotes ne reçoivent que les primes du Championnat de France de Long-Track Elite. Les primes du Championnat U23 ne sont pas applicables.

Seuls les pilotes participant à la Finale U23 1 seront primés.

|         |       |         |       |         |      |
|---------|-------|---------|-------|---------|------|
| 1 ..... | 250 € | 3 ..... | 140 € | 5 ..... | 90 € |
| 2 ..... | 170 € | 4 ..... | 120 € |         |      |

## CHAMPIONNAT DE FRANCE DE SIDE CAR DE COURSE SUR PISTE

### IV - REGLES PARTICULIERES

#### ARTICLE 4.1 – GENERAL

Les droits d'engagement sont fixés de la façon suivante :

Engagements épreuve par épreuve : 60€ par épreuve

En cas de désistement important de pilotes l'épreuve ou les épreuves peuvent être annulées.

Seuls les équipages nommés sur des épreuves FIME peuvent être exemptés.

Un minimum de 4 équipages est obligatoire pour une épreuve de Championnat de France Side-car.

#### ARTICLE 4.2 - PARTICIPANTS

Coureurs admis : Licenciés FFM : NCO, NJC, LUE, INT, INJ, PAX, CEX, LJA.

Seuls les pilotes détenteurs d'une licence FFM (hors LJA) seront classés au championnat.

Plaques : N° noir - plaque jaune.

Les plaques doivent être de 285mm minimum sur 235mm minimum. Solides et rigides.

Lorsqu'un passager régulièrement engagé se trouvera indisponible pour cause de blessure avant ou pendant l'épreuve, le pilote peut prendre le départ des courses avec un nouveau passager, à condition que :

- ▶ L'identité de son nouveau passager et sa licence soient contrôlées par le club organisateur et qu'il ne soit pas déjà qualifié pour un Championnat le même jour ;
- ▶ Si les essais sont terminés, l'arbitre peut autoriser au moins deux tours de reconnaissance avec son nouveau passager, que l'équipage ainsi formé se présente à son couloir dans les délais impartis.

#### ARTICLE 4.3 – RESULTATS ET METHODE DE CLASSIFICATION

A l'appui du classement général de l'épreuve, chaque pilote se voit attribuer des points championnat suivant le barème prévu à l'article 1.9.

En cas d'égalité au classement général de l'épreuve, ces dernières sont traitées conformément à la section 1.9.3 de ce présent règlement.

#### ARTICLE 4.4 – PRIMES

|         |       |         |       |
|---------|-------|---------|-------|
| 1 ..... | 400 € | 3 ..... | 200 € |
| 2 ..... | 300 € | 4 ..... | 100 € |

#### ARTICLE 4.5 - SPECIFICITES

Les machines doivent être équipées de roues Speedway sur les manifestations organisées sur des pistes de Speedway.

## CHAMPIONNAT DE FRANCE DE GRASS-TRACK / LONG-TRACK 250CC

### V - REGLES PARTICULIERES

#### ARTICLE 5.1 – GENERAL

Les droits d'engagement sont fixés de la façon suivante :

Engagements épreuve par épreuve : 40€ par épreuve

En cas de désistement important de pilotes, l'épreuve ou les épreuves peuvent être annulées.

Seuls les pilotes engagés nommés sur des épreuves FIM FIME ou sur sélection de la DTN peuvent être exemptés.

**ARTICLE 5.2 – PARTICIPANTS****ARTICLE 5.2.1 PILOTES ADMIS**

Pilotes licenciés FFM : INT, LUE, PAX, CEX, NCO, INJ, LJA et les pilotes possédant une licence Internationale ou Européenne d'une autre fédération si l'épreuve est inscrite au calendrier FIM ou FIME. Seuls les pilotes détenteurs d'une licence FFM (hors LJA) sont classés au championnat.

Si le nombre de compétiteurs requis n'est pas suffisant, les pilotes peuvent être amenés à concourir avec les pilotes de la catégorie Élite.

**ARTICLE 5.2.2 PLAQUES**

N° blanc - plaque bleue.

Les plaques doivent être de 285mm minimum sur 235mm minimum. Solides et rigides.

**ARTICLE 5.3 – RESULTATS ET METHODE DE CLASSIFICATION**

A l'appui du classement général de l'épreuve, chaque pilote se voit attribuer des points championnat suivant le barème prévu à l'article 1.9.

En cas d'intégration des pilotes 250cc à la catégorie Long-Track Elite, chaque pilote se voit attribuer le même nombre de points championnat que ceux marqués dans la catégorie Long-Track Elite.

En cas d'égalité au classement général de l'épreuve, ces dernières sont traitées conformément à la section 1.9.3 de ce présent règlement.

**ARTICLE 5.4 – BAREME DES PRIMES**

Si les pilotes de la catégorie 250cc sont intégrés au Championnat de France de Long-Track Elite le jour d'une épreuve, les pilotes ne reçoivent que les primes du Championnat de France de Long-Track Elite. Les primes du Championnat 250cc ne sont pas applicables.

|                               |                                |                                |
|-------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|
| 1 <sup>er</sup> . . . . . 90€ | 2 <sup>ème</sup> . . . . . 80€ | 3 <sup>ème</sup> . . . . . 70€ |
|-------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|

**CHAMPIONNAT DE FRANCE**  
**COURSES SUR PISTE**  
**ROOKIE – KIDS – EDUCATIF**  
VI - REGLES PARTICULIERES

**ARTICLE 6.1 – GENERAL**

Compétition pour pilote solo avec pneumatiques autorisés :

- Type Speedway ou Flat Track pour les pistes en cendrée
- Type Speedway / Long Track ou Flat Track et pneus en crampons de moins de 10mm pour les pistes en herbe (Grass-Track)

Les parties cycle de Speedway sont interdites sur les pistes en herbe.

Les droits d'engagement sont fixés à **30€** par épreuve.

Compétition pour pilote solo.

En cas de désistement important de pilotes, l'épreuve ou les épreuves peuvent être annulées.

Seuls les pilotes engagés nommés sur des épreuves FIM et FIME peuvent être exemptés.

**ARTICLE 6.2 – PARTICIPANTS****ARTICLE 6.2.1 PILOTES ADMIS**

Licences NJ ou LJA.

Seuls les pilotes détenteurs d'une licence FFM (hors LJA) seront classés au championnat.

Catégorie Educatif : à partir de 6 ans **jusqu'à 8 ans** 50cc 2T ou 110cc 4T Maximum ou équivalent e-moto

Catégorie Kids : à partir de 7 ans **jusqu'à 10 ans** 65cc 2 Temps maximum ou 190cc 4 Temps Maximum ou équivalent e-moto

**Rookie :** à partir de 9 ans **jusqu'à 14 ans** 85cc 2 Temps maximum, 190cc 4 Temps Maximum ou 190cc maximum moteur Daytona Anima 190cc – 4 soupapes – 4 vitesses (Daytona Anima 190FSM) – 24HP ou équivalent e-moto

L'âge minimum doit être atteint le jour de la compétition.

**ARTICLE 6.2.2 PLAQUES**

Catégorie Educative Kids N° blanc – plaque bleue

Catégorie **Rookie** N° blanc – Plaque verte

Les plaques doivent être de 285mm minimum sur 235mm minimum. Solides et rigides.

### **ARTICLE 6.3 – FORMAT DE COURSE**

Les catégories « Kids » et « **Rookie** » sont regroupées si l'une de ces catégories comporte moins de 4 pilotes. Le circuit doit être modifié, si nécessaire, pour les adapter aux machines et au niveau des pilotes. En fonction de l'état de la piste ou pour des raisons de timing, sur l'appréciation de l'arbitre et/ou du Jury, le nombre de tours de la catégorie Kids pourra à tout moment être diminué à seulement 3 tours.

#### Recommandation :

Il est rappelé aux accompagnateurs que les règles sont les mêmes que pour le Championnat de France. Aucun parent n'est toléré à l'intérieur de la piste et/ou sur la ligne de départ.

### **ARTICLE 6.4 – RESULTATS**

Ces catégories font l'objet d'un classement séparé. Il n'y a pas de cumul de points en cas de changement de catégorie en cours d'année.

Les pilotes de la catégorie « Kids » prenant un tour par les pilotes « 85-190cc **Rookie** » ou le pilote de la catégorie « Educatif » prenant un tour par les pilotes « Kids » sont tout de même classés.

Tous les pilotes sont récompensés.

A l'appui du classement général de l'épreuve, chaque pilote se voit ainsi attribuer des points championnat suivant le barème prévu à l'article 1.9.

En cas d'égalité au classement général de l'épreuve, ces dernières sont traitées conformément à la section 1.9.3 de ce présent règlement.

## **CHAMPIONNAT DE FRANCE DE SPEEDWAY ELITE**

### VII - REGLES PARTICULIERES

### **ARTICLE 7.1 – GENERAL**

Les droits d'engagement sont fixés de la façon suivante :

Engagements épreuve par épreuve : 50€ par épreuve

En cas de désistement important de pilotes l'épreuve peut être annulée.

Seuls les pilotes engagés et nommés sur des épreuves FIM FIME ou sélection de la DTN peuvent être exemptés de participer à l'épreuve.

Un minimum de 8 pilotes est obligatoire pour une épreuve de Championnat de France.

Cylindrées autorisées : 250cc et 500cc

**Le règlement technique applicable à l'épreuve est celui défini par la FIM pour cette même catégorie, auquel il convient de se conformer.**

Le format de course est déterminé avec 4 pilotes au départ pour l'ensemble des épreuves.

La méthode de qualification et le nombre de pilotes sont définis par la commission nationale de course sur piste.

Selon l'appréciation du niveau des pilotes engagés dans la catégorie, la Commission Nationale des Courses sur Piste se réserve le droit de répartir les pilotes en deux groupes distincts : Elite 1 et Elite 2.

### **ARTICLE 7.2 – PARTICIPANTS**

Pilotes licenciés FFM : INT, LUE, PAX, CEX, NCO, INJ, LJA et les pilotes possédant une licence Internationale ou Européenne d'une autre fédération si l'épreuve est inscrite au calendrier FIM ou FIME.

Seuls les pilotes détenteurs d'une licence FFM (hors LJA) sont classés au championnat.

### **ARTICLE 7.3 – RESULTATS ET METHODE DE CLASSIFICATION**

A l'appui du classement général de l'épreuve, chaque pilote se voit ainsi attribuer des points championnat suivant le barème prévu à l'article 1.9.

En cas de scission de la catégorie Elite en 2 groupes de course, les pilotes appartenant au groupe Elite 1 prendront les premiers points championnat du barème. Les pilotes du groupe Elite 2 se verront attribués les points suivants.

En cas d'égalité au classement général de l'épreuve, ces dernières sont traitées conformément à la section 1.9.3 de ce présent règlement.

**ARTICLE 7.4 – BAREME DES PRIMES ELITE**

Seuls les pilotes participant à la Finale Elite 1 seront primés.

|         |       |         |       |
|---------|-------|---------|-------|
| 1 ..... | 650 € | 3 ..... | 450 € |
| 2 ..... | 550 € | 4 ..... | 350 € |

**CHAMPIONNAT DE FRANCE SPEEDWAY U23****VIII - REGLES PARTICULIERES****ARTICLE 8.1 – GENERAL**

Les droits d'engagement sont fixés de la façon suivante :

Engagements épreuve par épreuve : 50€ par épreuve

Sont éligibles les pilotes n'ayant pas plus de 23 ans durant l'année. Une sélection de pilotes titulaires et de réservistes est établie par la commission des courses sur piste

En cas de désistement important de pilotes l'épreuve ou les épreuves peuvent être annulées.

Seuls les pilotes engagés à l'année et nommés sur des épreuves FIM FIME ou sélection de la DTN peuvent être exemptés de participer à une épreuve et peut récupérer en fin de saison la moyenne de ses points acquis en championnat de France. (Art 1.9.1)

Un minimum de 8 pilotes est obligatoire pour une épreuve de Championnat de France.

Cylindrées autorisées : 250cc et 500cc

**Le règlement technique applicable à l'épreuve est celui défini par la FIM pour cette même catégorie, auquel il convient de se conformer.**

Le format de course est déterminé avec 4 pilotes au départ pour l'ensemble des épreuves.

La méthode de qualification et le nombre de pilotes sont définis par la commission nationale de course sur piste.

Selon l'appréciation du niveau des pilotes engagés dans la catégorie, la CCP se réserve le droit de pouvoir répartir les pilotes en deux groupes distincts : U23 1 et U23 2.

**ARTICLE 8.2 – PARTICIPANTS**

Pilotes licenciés FFM : INT, LUE, PAX, CEX, NCO, INJ, LJA et les pilotes possédant une licence Internationale ou Européenne d'une autre fédération si l'épreuve est inscrite au calendrier FIM ou FIME.

Seuls les pilotes détenteurs d'une licence FFM (hors LJA) sont classés au championnat.

**ARTICLE 8.3 – RESULTATS ET METHODE DE CLASSIFICATION**

A l'appui du classement général de l'épreuve, chaque pilote se voit attribuer des points championnat suivant le barème prévu à l'article 1.9.

En cas d'intégration des pilotes U23 à la catégorie Speedway Elite, chaque pilote se voit attribuer le même nombre de points championnat que ceux marqués dans la catégorie Speedway Elite.

En cas de scission de la catégorie U23 en 2 groupes de course, les pilotes appartenant au groupe U23 1 prendront les premiers points championnat du barème. Les pilotes du groupe U23 2 se verront attribués les points suivants. Les deux groupes constitueront un seul classement U23.

En cas d'égalité au classement général de l'épreuve, ces dernières sont traitées conformément à la section 1.9.3 de ce présent règlement.

**ARTICLE 8.4 – PRIMES**

Si les pilotes de la catégorie U23 sont intégrés au Championnat de France de Speedway Elite le jour d'une épreuve, alors les pilotes ne reçoivent que les primes du Championnat de France de Speedway Elite. Les primes du Championnat U23 ne sont pas applicables.

Seuls les pilotes participant à la Finale U23 1 seront primés.

|         |       |         |       |
|---------|-------|---------|-------|
| 1 ..... | 250 € | 3 ..... | 140 € |
| 2 ..... | 170 € | 4 ..... | 120 € |

**CHAMPIONNAT DE FRANCE  
DE SPEEDWAY 250cc****IX - REGLES PARTICULIERES****ARTICLE 9.1 – GENERAL**

Les droits d'engagement sont fixés de la façon suivante :

Engagements épreuve par épreuve : 40€ par épreuve

(En cas de désistement important de pilotes l'épreuve ou les épreuves peuvent être annulées).  
Seuls les pilotes nommés sur des épreuves FIM et FIME ou sélection de la DTN peuvent être exemptés.

#### **ARTICLE 9.2 – PARTICIPANTS**

Pilotes licenciés FFM : INT, LUE, PAX, CEX, NCO, INJ, LJA et les pilotes possédant une licence Internationale ou Européenne d'une autre fédération si l'épreuve est inscrite au calendrier FIM ou FIME.

Seuls les pilotes détenteurs d'une licence FFM (hors LJA) sont classés au championnat.

#### **ARTICLE 9.3 – RESULTATS ET METHODE DE CLASSIFICATION**

A l'appui du classement général de l'épreuve, chaque pilote se voit ainsi attribuer des points championnat suivant le barème prévu à l'article 1.9.

En cas d'intégration des pilotes 250cc à la catégorie Speedway Elite, chaque pilote se voit attribuer le même nombre de points championnat que ceux marqués dans la catégorie Speedway Elite.

En cas d'égalité au classement général de l'épreuve, ces dernières sont traitées conformément à la section 1.9.3 de ce présent règlement.

#### **ARTICLE 9.4 – PRIMES**

Si les pilotes de la catégorie 250cc sont intégrés au Championnat de France de Speedway Elite le jour d'une épreuve, les pilotes ne reçoivent que les primes du Championnat de France de Speedway Elite. Les primes du Championnat 250cc ne sont pas applicables.

|                           |      |                            |      |                            |      |
|---------------------------|------|----------------------------|------|----------------------------|------|
| 1 <sup>er</sup> . . . . . | 90 € | 2 <sup>ème</sup> . . . . . | 80 € | 3 <sup>ème</sup> . . . . . | 70 € |
|---------------------------|------|----------------------------|------|----------------------------|------|

### **LIGUE NATIONALE DE SPEEDWAY**

#### **X - REGLES PARTICULIERES**

L'ensemble des règles générales et spécifiques liées au championnat de la Ligue Nationale de Speedway sont à retrouver dans le règlement spécifique de ce championnat.

### **COUPE DE FRANCE DE SPEEDWAY**

#### **“PROMOTION CUP”**

#### **XI - REGLES PARTICULIERES**

#### **ARTICLE 11.1 – GENERAL**

Cette compétition peut être organisés pendant des matchs de LNS ou tout autre type d'épreuve mais pas lors du Championnat de France de Speedway Elite. Cylindrées autorisées : 250cc et 500cc

L'ensemble des pilotes français ayant un average LNS 2024 inférieur ou égal à 1.00 sont autorisés à participer à la Promotion Cup.

Les droits d'engagement sont fixés de la façon suivante :

Engagements épreuve par épreuve : 40€ par épreuve

#### **ARTICLE 11.2 – PARTICIPANTS**

Pilotes licenciés FFM : INT, LUE, PAX, CEX, NCO, INJ, LJA.

Ne sont pas admis les pilotes engagés en LNS de catégorie A.

#### **ARTICLE 11.3 – RESULTATS ET METHODE DE CLASSIFICATION**

A l'appui du classement général de l'épreuve, chaque pilote se voit attribuer des points championnat suivant le barème prévu à l'article 1.9.

En cas d'égalité au classement général de l'épreuve, ces dernières sont traitées conformément à la section 1.9.3 de ce présent règlement.

### **COUPE DE FRANCE DE SPEEDWAY**

#### **“YOUTH CUP 250cc”**

#### **XII - REGLES PARTICULIERES**

#### **ARTICLE 12.1 – GENERAL**

Compétition pour pilote solo avec motorcycle de speedway, cette compétition peut être organisés pendant des matchs de LNS ou tout autre type d'épreuve mais pas lors du championnat de France de Speedway 250cc.

Les droits d'engagement sont fixés de la façon suivante :

Engagements épreuve par épreuve : 40€ par épreuve



**ARTICLE 12.2 – PARTICIPANTS**

Pilotes licenciés FFM : NCO, NJC, LUE, INT, INJ, LJA.

**ARTICLE 12.3 – RESULTATS ET METHODE DE CLASSIFICATION**

A l'appui du classement général de l'épreuve, chaque pilote se voit attribuer des points championnat suivant le barème prévu à l'article 1.9.

En cas d'intégration des pilotes 250cc à la catégorie Promotion Cup, chaque pilote se voit attribuer le même nombre de points championnat que ceux marqués dans la catégorie Promotion Cup.

En cas d'égalité au classement général de l'épreuve, ces dernières sont traitées conformément à la section 1.9.3 de ce présent règlement.

## **COUPE DE FRANCE DE SPEEDWAY**

### **“YOUTH CUP 85-190cc”**

#### XIII - REGLES PARTICULIERES

**ARTICLE 13.1 – GENERAL**

Compétition pour pilote solo avec motocycle équipé d'un pneu arrière type speedway cette compétition peut être organisée pendant des matchs de LNS ou tout autre type d'épreuve mais pas lors du Championnat de France Courses-sur-Piste **Rookie**.

Les droits d'engagement sont fixés de la façon suivante :

Engagements épreuve par épreuve : 30€ par épreuve

**ARTICLE 13.2 – PARTICIPANTS**

Pilotes licenciés FFM : NCO, NJC, LUE, INT, INJ, LJA.

Catégorie Youth Cup 85-190cc : A partir de 9 ans **jusqu'à 14 ans** : 85cc 2 Temps maximum, 190cc 4 Temps Maximum ou 190cc maximum moteur Daytona Anima 190cc Non modifié – 4 soupapes – 4 vitesses (Daytona Anima 190FSM) – 24HP.

**ARTICLE 13.3 – RESULTATS ET METHODE DE CLASSIFICATION**

A l'appui du classement général de l'épreuve, chaque pilote se voit attribuer des points championnat suivant le barème prévu à l'article 1.9.

En cas d'égalité au classement général de l'épreuve, ces dernières sont traitées conformément à la section 1.9.3 de ce présent règlement.

## **CHAMPIONNAT DE FRANCE**

### **DE FLAT-TRACK**

#### XIV - REGLES PARTICULIERES

**ARTICLE 14.1 – CATEGORIES****DIRTBIKE :**

- Motos Tout Terrain type MX/Enduro/Supermoto ou customisées Flat-Track
- Cylindrée minimum : 250cc 2T ou 4T ou équivalent e-moto
- Cylindrée maximum : 450cc 4T ou 500cc 2T ou équivalent e-moto
- Pneus Flat-Track 19 pouces
- La garde au sol entre la partie inférieure du cadre ou du moteur n'est pas inférieure à 200mm.
- Plaque Jaune N° Noir (**Le choix du numéro de course est limité deux chiffres**)

**COUPE DE FRANCE TRACKER :**

- Motos issues de la route customisées Flat-Track
- Cylindrée : 451cc minimum - Monocylindre ou 250cc minimum pré 1979 - Monocylindre
- Pneus Flat-Track 19 pouces
- Plaque Noir N° Blanc (**Le choix du numéro de course est limité à deux chiffres**)

**ARTICLE 14.2 – GENERAL**

Les droits d'engagement sont fixés de la façon suivante :

Engagement par épreuve : 50€

Seuls les pilotes nommés sur des épreuves FIM et FIME ou sélectionnés par la DTN peuvent être exemptés. Compétition pour pilote solo sur tout type de circuit à l'exception des pistes en herbe.

#### **ARTICLE 14.3 – PARTICIPANTS**

Pilotes licenciés FFM : NCO, NJC, LUE, INT, INJ, NPP, LJA, NJ3C.

Les pilotes titulaires licence LJA sont classés à la journée mais ne marquent pas de points au championnat.

Nombre d'engagés : 25 maximum

- Suivant le nombre de participants une sélection peut être aménagée par la commission des Courses sur Piste.
- Si moins de 5 sont inscrits dans une catégorie 8 jours avant l'épreuve (dernier délai d'inscription) la commission se laisse la possibilité d'annuler la catégorie ou de l'intégrer à une autre catégorie (classé séparé).

#### **ARTICLE 14.4 – FORMAT DE COURSE**

##### **- Solo :**

Le format est déterminé par la commission des courses sur piste en fonction du nombre de pilotes participants et du nombre d'épreuves composant ce championnat.

- 4 manches qualificatives (6T) + 1 finale (10T)

En cas de panne ou de chute, le pilote doit en toute sécurité entrer dès que possible à l'intérieur de la limite de la piste.

Lors de chaque manifestation, chaque pilote effectue 2 départs en 1ère ligne et 2 départs en 2ème ligne en manches qualificatives.

Pour les catégories à 11 pilotes et plus. Les 8 premiers du classement au terme des 4 manches qualificatives sont qualifiés directement en finale. Les autres pilotes doivent effectuer une manche de repêchage. Les 2 premiers de cette manche peuvent disputer la finale. Le classement de cette manche de repêchage servira de classement de la journée du 11ème et plus.

Pour les catégories à 10 ou moins, tous les pilotes iront en finale à l'issue des manches qualificatives.

#### **ARTICLE 14.5 – PROCEDURE DE DEPART**

Les pilotes doivent être prêts dès la manche précédente pour rentrer en pré-grille où ils doivent se positionner dans leur ordre de départ.

L'arbitre doit indiquer le début des «2 minutes» à minima au moyen d'une sirène et d'un feu orange clignotant que l'on peut entendre et voir dans la zone du parc pilotes, si tous les coureurs ne sont pas sur la ligne de départ à ce moment-là. Une horloge décomptant les 2 deux minutes peut également être positionnée à proximité de la zone de départ.

Cet avertissement s'adresse au(x) coureur(s) manquant(s) et ne peut être donné qu'une seule fois.

Si un ou plusieurs coureurs ne sont pas prêts à partir dans les 2 minutes ils sont disqualifiés de la manche.

Le coureur disqualifié est remplacé par un coureur de réserve si applicable.

Les pilotes viennent se positionner dans leurs couloirs respectifs prédéfinis en amont :

- 1<sup>ère</sup> ligne : de 1 à 5 (de gauche à droite)
- 2<sup>ème</sup> ligne : de 6 à 10 (de gauche à droite)
- 3<sup>ème</sup> ligne : de 11 à 15 (de gauche à droite)

Une fois que le start marshall estime la position des coureurs correcte, il se place devant la première ligne drapeau rouge levé pour signaler à l'arbitre le lancement de la procédure de départ.

Allumage du feu vert (pilotes immobiles)

Feu vert éteint, lancement de la course

Une fois la procédure de départ lancée, en cas de panne, le pilote doit lever la main pour se signaler tant auprès des officiels que des autres concurrents et rester immobile.

Tout pilote dont le départ est anticipé doit partir 5 mètres derrière la dernière ligne. En cas de récidive de départ anticipé le pilote est exclu.

#### **ARTICLE 14.6 - ARRET DE LA COURSE**

A la seule discrétion de l'arbitre, tout pilote qui provoque l'arrêt de la course est soit disqualifié soit placé 5 mètres derrière la dernière ligne.

En cas d'arrêt de la course dans les situations suivantes, les prescriptions suivantes sont appliquées :

##### Manche de 6 ou 8 tours :

Si l'arrêt de la manche est provoqué lorsque tous les coureurs ont effectué moins de 2 tours complets, un nouveau départ doit être ordonné avec les positions de départ originales de chaque pilote.

Si l'arrêt de la manche est provoqué lorsque tous les coureurs ont effectué entre 3 et 4 tours complets, un nouveau départ doit être ordonné avec tous les coureurs toujours en compétition au moment de l'arrêt. Ces derniers doivent utiliser leurs positions lors de l'arrêt de la manche pour ce nouveau départ qui se déroule sur le nombre restant de tours à parcourir. Ce nouveau départ est réalisé en file indienne (voir schéma ci-après).

Si l'arrêt de la manche est provoqué lorsque tous les coureurs ont effectué entre 5 et 6 tours complets, la

manche est dans ce cas classée en tenant compte des positions de chaque pilote au moment de l'arrêt de la course.

#### Manche de 10 tours :

Si l'arrêt de la manche est provoqué lorsque tous les coureurs ont effectué moins de 2 tours complets, un nouveau départ doit être ordonné avec les positions de départ originales de chaque pilote.

Si l'arrêt de la manche est provoqué lorsque tous les coureurs ont effectué entre 3 ou 8 tours complets, un nouveau départ doit être ordonné avec tous les coureurs toujours en compétition au moment de l'arrêt. Ces derniers doivent utiliser leurs positions lors de l'arrêt de la manche pour ce nouveau départ qui se déroule sur le nombre restant de tours à parcourir. Ce nouveau départ est réalisé en file indienne (voir schéma ci-après).

Si l'arrêt de la manche est provoqué lorsque tous les coureurs ont effectué entre 7 ou 9 tours complets, la manche est dans ce cas classée en tenant compte des positions de chaque pilote au moment de l'arrêt de la course.

#### **ARTICLE 14.7 – RESULTATS**

A l'appui du classement général de l'épreuve, chaque pilote se voit ainsi attribuer des points championnat suivant le barème prévu à l'article 1.9.

En cas d'égalité au classement général de l'épreuve, ces dernières sont traitées conformément à la section 1.9.3 de ce présent règlement.

#### **ARTICLE 14.8 – BAREME DES PRIMES**

Les primes sont versées en fin d'année aux trois premiers pilotes du classement tel que défini dans le tableau ci-dessous :

|                   |                             |                              |                              |
|-------------------|-----------------------------|------------------------------|------------------------------|
| <b>Dirtbike :</b> | 1 <sup>er</sup> ..... 500 € | 2 <sup>ème</sup> ..... 400 € | 3 <sup>ème</sup> ..... 300 € |
| <b>Tracker :</b>  | 1 <sup>er</sup> ..... 350 € | 2 <sup>ème</sup> ..... 250 € | 3 <sup>ème</sup> ..... 150 € |

#### **ARTICLE 14.9 – SPECIFICITES**

La bande de roulement du pneu Flat-Track ne peut être ni coupée ni modifiée. Sa profondeur doit être de 2mm minimum et de 8mm maximum (Norme FIM).

Au cas par cas en fonction des conditions de course ou de la nature du circuit dans l'intérêt de maintenir des conditions de sécurité et de pratique optimales.

Si tel est le cas, la décision du jury de l'épreuve est opposable à l'ensemble des pilotes présents dans les différentes catégories Flat-Track le jour de la compétition.

## **LIGUE NATIONALE DE SPEEDWAY**

### REGLES GENERALES

#### **ARTICLE 1 – GENERAL**

##### **Article 1.1 – Système**

La compétition se déroule sous forme de rencontres qui opposent 6 équipes.

6 équipes sont engagées dans la Ligue nationale de speedway 2026.

Un même club peut engager une ou plusieurs équipes s'il n'y a pas assez de candidats pour les 6 équipes différentes. Si plusieurs clubs souhaitent engager plusieurs équipes, la priorité est donnée aux clubs ayant participé à la LNS les années précédentes puis à leur palmarès LNS des années précédentes.

La saison 2026 se déroule sur 3 épreuves.

##### **Article 1.2 – Déclaration des équipes Annuelle**

Les équipes doivent être officiellement déclarées à la CCP 15 jours avant la première épreuve.

##### **a) Managers**

Chaque club est libre de désigner ou non un manager pour son équipe (ou chacune de ses équipes). Le manager doit être déclaré en même temps que la déclaration annuelle de l'équipe.

Un manager doit être détenteur d'une licence annuelle FFM Team Manager (TIM)

Un manager ne peut être désigné que pour une seule équipe.

Il ne peut pas changer d'équipe en cours de saison.

Une équipe sans manager désigné, est représentée par le capitaine de l'équipe lors d'une épreuve.

##### **b) Pilotes**

Chaque équipe est constituée de 3 pilotes titulaires utilisant des motocycles de Speedway de cylindrée 500 cm<sup>3</sup> ou 250 cm<sup>3</sup> autorisé uniquement pour les pilotes français de catégorie C.

Chaque pilote est classé dans une catégorie. Il existe 3 catégories : A, B et C

- Le pilote de catégorie A (numéro 1)
- Le pilote de catégorie B (numéro 2)
- Le pilote de catégorie C (numéro 3)

### **La composition annuelle de chaque équipe inclus parmi les 3 pilotes :**

- **1 pilote de catégorie A français ou étranger**
- **1 pilote de catégorie B français ou étranger**
- **1 pilote de catégorie C français prioritaire avec un average LNS 2025 inférieur ou égal à 1.00**

#### **c) Classification des pilotes par catégorie :**

- Les pilotes de catégorie A sont les pilotes dont l'average 2025 est strictement supérieur à 1.75
- Les pilotes de catégorie B sont les pilotes dont l'average 2025 est strictement supérieur à 1.00 et inférieur ou égal à 1.75
- Les pilotes de catégorie C sont les pilotes dont l'average 2025 est inférieur ou égal à 1.00
- L'average 2025 des pilotes est déterminé selon les mêmes modalités de calcul pour tous les championnats listés ci-dessous : average de points marqués à la manche.

#### **Une majoration ou une minoration d'average est appliquée aux championnats suivants :**

- Premiership anglaise : majoration de 20%
- Championship anglaise : majoration de 10%
- PGE Ekstraliga polonaise : majoration de 30%
- Metalkas. 2 Ekstraliga polonaise : majoration de 20%
- Krajowa Liga polonaise : majoration de 10%
- U24 Ekstraliga polonaise : average réel sans majoration
- Bauhaus Liga Suédoise : majoration de 20%
- Danish Super ligue danoise : majoration de 20%
- LNS 2025 : average réel sans majoration

Quand un pilote a un average dans plusieurs ligue, alors c'est l'average le plus important qui est retenu pour déterminer sa catégorie LNS.

Si un pilote français ou étranger n'est pas répertorié dans l'annexe des averages 2025, alors sa catégorisation (A, B ou C) est soumise à la discrétion de la commission.

Pilotes français prioritaires affectés en catégorie C : Anthony CHAUFFOUR, Jordan DUBERNARD, Théo UGONI, Matys SAMBARREY, Noah URDA, Thomas VALLADON, Steven LABOYRIE et Terence PAGET.

Chaque équipe ne peut déclarer qu'un seul pilote français prioritaire de catégorie C issu de la liste établie ci-dessus, dans sa déclaration annuelle.

L'ensemble des pilotes français de catégorie C peuvent participer à la Promotion Cup.

Se reporter à l'annexe 1 pour le détail des averages.

#### **d) Contrats annuels**

Un contrat annuel doit être constitué liant le pilote avec le club.

Ce contrat doit être fourni au secrétariat CCP lors de la déclaration annuelle des équipes.

Un club a la possibilité de résilier son engagement avec un pilote déclaré en début d'année. Il a la possibilité de recruter un pilote de remplacement à la seule condition qu'il ne soit pas déclaré dans une autre équipe.

Ces modifications doivent être annoncées officiellement au plus tard 5 jours entiers avant un match au secrétariat CCP (par exemple le dimanche avant une épreuve ayant lieu le samedi suivant).

Un club ayant résilié le contrat de l'un de ses pilotes titulaires, ne peut pas faire participer ce même pilote à l'épreuve suivant sa résiliation sous n'importe quel statut (substitut, guest) que ce soit.

Deux résiliations de contrats maximum sont autorisées par équipe.

L'équipe doit s'acquitter du montant d'engagement de 100 € pour chaque match au plus tard 15 jours avant chaque épreuve.

Chaque pilote titulaire, qui s'engage par contrat avec son équipe a pour obligation de participer aux matchs de son équipe dès lors qu'il est disponible.

Une équipe ne peut pas déclarer un pilote titulaire engagé dans la déclaration annuelle d'une autre équipe sauf si son contrat vient à être rompu en cours de saison (cf art. 1.3 A).

Une pénalité financière d'un montant de 200 €, déduite de la prime de course LNS CCP, est infligée à toute équipe dont l'absence d'un pilote titulaire est constatée lors d'un match, une fois la déclaration faite. (Une blessure avec certificat médical, la participation à une épreuve championnat FIM ou FIM Europe, une participation dans un match de championnat d'une autre ligue prioritaire ne sont pas considérés comme une absence). Pour chaque pilote supplémentaire absent dans l'équipe, une pénalité de 200 € est également appliquée et vient s'ajouter au montant initial de 200 €.

### **Article 1.3 – Composition des équipes dans une épreuve :**

Sans aucune déclaration de modification d'équipe en amont de l'épreuve, l'équipe annuelle est effective pour l'épreuve à venir.

**1.3.1 Modification de Déclaration d'équipe pour un match**

Une équipe peut déclarer la modification d'un ou plusieurs pilotes jusqu'à l'avant-veille de l'épreuve (par exemple : jusqu'au jeudi soir 23h59 pour une épreuve le samedi, jusqu'au vendredi soir 23h59 pour une épreuve le dimanche).

Il est possible d'annoncer pour une épreuve, un pilote en remplacement d'un pilote titulaire déclaré en début d'année sur la déclaration annuelle.

Ce pilote doit obligatoirement faire partie d'une catégorie égale ou inférieure au pilote remplacé.

Ce pilote est considéré comme pilote substitut ou comme pilote invité (guest) conformément aux motifs de remplacement du pilote absent (cf. Art.1.4-1 et 1.4-2).

**Exceptions à la composition annuelle :**

- Un pilote de catégorie B peut avoir le numéro 1 s'il est déclaré dans le match en remplacement d'un pilote de catégorie A.

Alors la composition de l'équipe correspond à un format pilotes B / B / C.

- Un pilote de catégorie C peut avoir le numéro 2 s'il est déclaré dans le match à la place d'un pilote de catégorie B.

Alors la composition de l'équipe correspond à un format pilotes A / C / C

Un pilote de catégorie C ne peut pas remplacer un pilote de catégorie A.

Pour chaque épreuve, tant que l'ensemble des 8 pilotes français prioritaires de catégorie C, ne sont pas engagés pour assurer la place de numéro 3 dans chaque équipe, un pilote français de catégorie C ne peut pas être remplacé par un pilote étranger de catégorie C.

Si une équipe engage un pilote de catégorie C étranger, pour remplacer son pilote numéro 3, alors qu'un pilote français de catégorie C prioritaire est encore disponible, cette équipe est sanctionnée d'une amende correspondant à 20% de la prime de match perçue par l'équipe le jour de l'épreuve.

Si pour une épreuve, l'ensemble des équipes a bien chacune un pilote de catégorie C français prioritaire engagé en numéro 3, et qu'il reste des pilotes français prioritaire de catégorie C disponible, alors ils peuvent être déclarés en remplacement d'un pilote de catégorie B.

Si un pilote français prioritaire de catégorie C, non déclaré dans une équipe annuelle, refuse le remplacement d'un autre pilote français prioritaire de catégorie C dans l'incapacité de participer à une épreuve (blessure ou autre épreuve prioritaire) pour son équipe, alors ce pilote français prioritaire de catégorie C ne peut pas intégrer une autre équipe au titre d'un remplacement de pilote de catégorie B.

**Article 1.4 – Pilote substitut**

Sont considérés comme « pilotes substitués » les pilotes ne faisant pas partie des pilotes titulaires d'une équipe désignés sur la déclaration annuelle et venant en remplacement d'un pilote titulaire retenu pour cause de championnat National, FIM ou FIME, Ou participant à un match de la ligue professionnelle dans laquelle il est engagé ou un pilote blessé avec justificatif.

Ce ou ces pilotes doivent être déclarés au plus tard **l'avant-veille** de l'épreuve comme le prévoit l'article 1.3 du présent règlement.

La catégorie d'un pilote substitut ne peut être supérieure à celle du pilote remplacé.

**Article 1.5 – Pilote invité (Guest)**

Sont considérés comme « pilotes invités » les pilotes ne faisant pas partie des pilotes titulaires d'une équipe désignés sur la déclaration annuelle et ne répondant pas aux conditions de remplacement prévue à l'article 1.4

Chaque équipe peut déclarer 1 pilote invité maximum par match.

Ce ou ces pilotes doivent être déclarés au plus tard **l'avant-veille** de l'épreuve comme le prévoit l'article 1.3 du présent règlement.

La catégorie d'un pilote invité ne peut être supérieure à celle du pilote remplacé.

**Article 1.6 – Engagement des clubs**

Un club qui engage une équipe en LNS se doit d'aligner une équipe complète pour chacune des 3 épreuves. En cas de non-respect de cette obligation, des sanctions ou des retenues sur les primes de courses sont appliquées telles que :

Absence d'équipe : Retenue de 100% de la prime de course + amende de 2500 euros

Absence de 2 pilotes : Retenue de 60% de la prime de course + pénalité (voir article 1.2 alinéa D)

Absence d'1 pilote : Retenue de 30% de la prime de course + pénalité (voir article 1.2 alinéa D)

ARTICLE 2 – DOSSARDS ET CACHES FOURCHES

Chaque équipe est identifiée par un dossard sur lequel apparaissent le "blason" et le nom du club.  
Un ou des éventuels partenaires de la LNS doivent avoir leur logo sur l'avant des dossards.  
Un emplacement en bas du dossard est conservé pour le club et tout type de logo, blason, nom de compagnie ou autre peut seulement être apposé à cette place après approbation de la commission nationale.  
La commission nationale se réserve le droit de refuser un partenaire du club sur le dossard si elle estime l'éventualité d'un conflit.  
Les dossards doivent être portés durant tout le match : essais, présentation des pilotes, conférence de presse, course, podium, tirages aux sorts, interviews et dans les paddocks.  
Les dossards restent la propriété de la LNS et leur entretien est assuré par chaque équipe.  
Des caches fourches avec logo, ou autre, des partenaires de la LNS peuvent être fournis aux équipes qui ont obligation de les monter sur leur motocycle pour les contrôles techniques et de les conserver tout le match.

ARTICLE 3 – MOTOCYCLES ET EQUIPEMENTS

Se reporter à l'article 1.6 du Règlement du Championnat de France de Courses sur pistes.  
Mêmes règles applicables.

Article 3.1 – PNEUMATIQUES

Une équipe peut présenter 3 pneus neufs maximum au contrôle technique pour être marqués, ces pneus sont de marque libre mais homologués FIM.  
Des pneus usagés peuvent être utilisés après validation et marquage par le responsable technique.  
Un pneu est considéré usagé s'il a été utilisé sur les deux côtés.  
La répartition des 3 pneus neufs est libre de choix pour l'équipe. Un pilote peut utiliser plusieurs pneus neufs. Alors d'autres pilotes de l'équipe ne peuvent utiliser que des pneus usagés marqués pour l'ensemble de leurs manches.  
Une équipe ne peut pas disposer de davantage de pneus neufs que de pilotes présents au début de l'épreuve.  
Si lors d'une épreuve, une équipe se présente avec seulement 2 pilotes, alors seulement 2 pneus neufs sont acceptés, et 1 pneu pour 1 pilote.

ARTICLE 4 – LICENCES ET COTE MOYENNE DES PILOTES

Article 4.1 – Licences autorisées

Les pilotes français doivent avoir une licence FFM annuelle ou « une manifestation » pour concourir.  
Les pilotes étrangers doivent avoir une licence FFM annuelle ou « une manifestation » pour concourir ou détenir une licence FIM avec une autorisation de sortie de leur fédération d'origine.

Article 4.2 – Côte moyenne (avérage)

Le calcul de la côte moyenne des pilotes est tenu à jour lors de la saison et publié en fin d'année.  
Ce calcul ne peut se faire que si le pilote a réalisé un minimum de 6 manches.  
La cote moyenne est calculée comme suit.  
Une côte moyenne par manche est calculée pour chaque pilote selon la formule suivante :

$$\left( \frac{\text{Nombre de points marqués}}{\text{Nombre de manches courues}} \right)$$

L'addition des points marqués plus les points bonus divisé par le nombre de manches courues.

Il est entendu par nombre de manches courues toutes les manches où les pilotes ont pris le départ mais également les manches :  
Où un pilote a chuté sans être disqualifié (F), mais ne peut pas participer à la reprise de la manche.  
Où le pilote a été exclu pour non-respect de la règle des 2 minutes (M), pour avoir touché le ruban de la grille de départ (T)

ARTICLE 5 – FORMAT DE COURSE POUR 21 MANCHES

| R:           | M1 | M2 | M3 | M4 | PTS | M5 | M6 | M7 | M8 | M9 | PTS | M10 | M11 | M12 | M13 | PTS | M14 | M15 | M16 | M17 | M18 | PTS | M19 | M20 | M21 | PTS |
|--------------|----|----|----|----|-----|----|----|----|----|----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| 1.           | 2  |    |    | 4  |     |    | 1  |    |    |    |     |     |     |     |     |     |     |     |     | 3   |     | 2   |     |     |     |     |
| 2.           |    | 4  |    |    |     |    |    |    | 3  |    |     |     |     |     | 1   |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |
| 3.           |    |    |    | 1  |     |    |    |    |    | 3  |     | 2   |     |     |     |     |     |     |     | 4   |     |     |     |     |     |     |
| Total cumulé |    |    |    |    |     |    |    |    |    |    |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |
| B:           | M1 | M2 | M3 | M4 | PTS | M5 | M6 | M7 | M8 | M9 | PTS | M10 | M11 | M12 | M13 | PTS | M14 | M15 | M16 | M17 | M18 | PTS | M19 | M20 | M21 | PTS |
| 1.           | 4  |    |    | 2  |     |    |    |    | 1  |    |     |     |     |     |     |     |     |     | 3   |     |     |     |     |     |     |     |
| 2.           |    | 2  |    |    |     |    | 3  |    |    |    |     |     | 4   |     |     |     |     |     |     |     | 1   |     |     |     |     |     |
| 3.           |    |    | 2  |    |     |    |    |    |    | 4  |     |     |     |     | 3   |     |     |     |     |     | 1   |     |     |     |     |     |
| Total cumulé |    |    |    |    |     |    |    |    |    |    |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |
| W:           | M1 | M2 | M3 | M4 | PTS | M5 | M6 | M7 | M8 | M9 | PTS | M10 | M11 | M12 | M13 | PTS | M14 | M15 | M16 | M17 | M18 | PTS | M19 | M20 | M21 | PTS |
| 1.           | 1  |    |    |    |     |    |    | 3  |    |    |     |     |     | 4   |     |     |     |     |     |     | 2   |     |     |     |     |     |
| 2.           |    |    | 3  |    |     |    |    |    | 2  |    |     | 1   |     |     |     |     | 4   |     |     |     |     |     |     |     |     |     |
| 3.           |    |    |    |    |     | 4  |    |    |    | 2  |     |     | 1   |     |     |     |     |     |     | 3   |     |     |     |     |     |     |
| Total cumulé |    |    |    |    |     |    |    |    |    |    |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |

| Y:           | M1 | M2 | M3 | M4 | PTS | M5 | M6 | M7 | M8 | M9 | PTS | M10 | M11 | M12 | M13 | PTS | M14 | M15 | M16 | M17 | M18 | PTS | M19 | M20 | M21 | PTS |
|--------------|----|----|----|----|-----|----|----|----|----|----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| 1.           | 3  |    |    |    |     |    | 4  |    |    |    |     |     |     | 2   |     |     |     |     | 1   |     |     |     |     |     |     |     |
| 2.           |    | 1  |    |    |     |    |    | 2  |    |    |     |     |     |     | 4   |     |     | 3   |     |     |     |     |     |     |     |     |
| 3.           |    |    |    |    |     | 2  |    |    |    | 1  |     | 3   |     |     |     |     |     |     | 4   |     |     |     |     |     |     |     |
| Total cumulé |    |    |    |    |     |    |    |    |    |    |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |
| G:           | M1 | M2 | M3 | M4 | PTS | M5 | M6 | M7 | M8 | M9 | PTS | M10 | M11 | M12 | M13 | PTS | M14 | M15 | M16 | M17 | M18 | PTS | M19 | M20 | M21 | PTS |
| 1.           |    |    |    | 1  |     |    |    |    | 4  |    |     |     |     | 3   |     |     |     |     | 2   |     |     |     |     |     |     |     |
| 2.           |    |    |    |    |     |    |    | 1  |    |    |     |     | 3   |     |     |     | 2   |     |     |     | 4   |     |     |     |     |     |
| 3.           |    |    | 4  |    |     | 3  |    |    |    |    |     |     |     | 2   |     |     |     | 1   |     |     |     |     |     |     |     |     |
| Total cumulé |    |    |    |    |     |    |    |    |    |    |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |
| BW:          | M1 | M2 | M3 | M4 | PTS | M5 | M6 | M7 | M8 | M9 | PTS | M10 | M11 | M12 | M13 | PTS | M14 | M15 | M16 | M17 | M18 | PTS | M19 | M20 | M21 | PTS |
| 1.           |    |    |    | 3  |     |    |    | 4  |    |    |     |     |     | 1   |     |     |     | 2   |     |     |     |     |     |     |     |     |
| 2.           |    |    |    |    |     |    | 2  |    |    |    |     | 4   |     |     |     |     | 1   |     |     |     | 3   |     |     |     |     |     |
| 3.           |    |    | 3  |    |     | 1  |    |    |    |    |     |     | 2   |     |     |     |     |     |     | 4   |     |     |     |     |     |     |
| Total cumulé |    |    |    |    |     |    |    |    |    |    |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |

## ARTICLE 6 – DEROULEMENT

### Article 6.1 – Briefing

Un briefing entre les membres du jury et les managers ou capitaines (pour les équipes n'ayant pas de managers), de chaque équipe est effectué **60 minutes** avant la 1<sup>ère</sup> manche.

### Article 6.2 – Couleurs des équipes et des casques

Pour le 1<sup>er</sup> match de la saison, la couleur des équipes est définie en fonction d'un tirage au sort réalisé par les membres de la CCP en amont de l'épreuve.

Pour les épreuves suivantes, le tirage au sort est effectué par le président du Jury lors de la réunion de clôture de l'épreuve précédente.

La présence de l'ensemble des managers et capitaines est obligatoire lors de la dernière réunion du jury.

Une équipe ne peut pas avoir la même couleur pour deux épreuves consécutives. L'attribution des couleurs de bonnettes se fait comme suit :

|          |               |
|----------|---------------|
| Equipe A | Rouge         |
| Equipe B | Bleu          |
| Equipe C | Blanc         |
| Equipe D | Jaune         |
| Equipe E | Vert          |
| Equipe F | Noir et Blanc |

Les pilotes d'une même équipe porte la même couleur de bonnettes durant toute la course.

### Article 6.3 – Présentation / Essais

#### Article 6.3.1 Essais

45 minutes avant la 1<sup>ère</sup> manche, chaque équipe a le droit d'effectuer une série d'essais libres de 2 minutes en respectant l'ordre suivant : 1<sup>er</sup>) Rouge ; 2<sup>ème</sup>) Bleu ; 3<sup>ème</sup>) Blanc, 4<sup>ème</sup>) Jaune, 5<sup>ème</sup>) Vert et 6<sup>e</sup>) Noir et Blanc

La participation d'un pilote à la séance d'essai libre n'est pas obligatoire

#### Article 6.3.2 Présentation des équipes

20 minutes avant la 1<sup>ère</sup> manche tous les pilotes de chaque équipe participe à une présentation au public. A l'issue de la présentation les pilotes regagne le parc pilotes et se prépare pour le début de la compétition.

### Article 6.4 – Déroulement d'un match

Une horloge indiquant les 2 minutes pour se rendre sur la ligne de départ est installée à proximité du départ et visible pour les pilotes.

La course se déroule sur **21 manches**, composées de **18 manches qualificatives** et d'une **19<sup>ème</sup>**, **20<sup>ème</sup>**, **21<sup>ème</sup> manches appelées Finales**.

Pour une équipe n'ayant pas de manager, et étant représentée par le capitaine des pilotes, en cas de blessure du capitaine durant l'épreuve, un capitaine de substitution est désigné par l'équipe au cours de l'épreuve. La direction de course doit en être informée.

#### Article 6.4.1 – Pilote de remplacement (R/R)

Un pilote nommé dans la déclaration d'une équipe pour un match, quel que soit son statut (titulaire, guest, ou substitut) ne pouvant finalement pas participer à un match pour quelque raison que ce soit (blessure, report de match dans une autre ligue, nomination à un championnat, absence non justifiée du pilote, etc...) ou blessé durant l'épreuve et déclaré inapte par le médecin pour le reste de l'épreuve, peut être remplacé par ses coéquipiers dans le match concerné dans la limite de deux fois par chacun des pilotes de l'équipe **ayant une catégorie inférieure ou égale à celle du pilote remplacé**.

### Article 6.4.2 – Organisation des Finales

4 minutes à l'issue de la validation des résultats de la manche 18 par l'arbitre, les managers ou capitaines des 4 équipes en tête au classement se réunissent avec la direction de course au niveau de l'emplacement du contrôle technique, afin de définir la composition des 3 manches Finales.

Les équipes 5<sup>e</sup> et 6<sup>e</sup> au classement à l'issue des 18 premières manches ne participent pas aux Finales.

Les managers ou capitaines annoncent en même temps les pilotes de leur équipe participants à chacune des 3 manches Finales ainsi que la sélection des 3 couloirs en fonction du programme de choix prévu selon le classement à l'issue des 18 premières manches qualificatives.

En cas d'égalité entre 2 ou plusieurs équipes à l'issue de la 18<sup>e</sup> manche, la priorité dans le classement est donnée à l'équipe (ex æquo aux points) ayant le plus grand nombre de 1<sup>ère</sup> place, puis de 2<sup>ème</sup> place, etc. Si l'égalité persiste un tirage au sort est réalisé par le directeur de course en présence des managers des équipes concernées afin de départager les équipes concernées.

Désignation des pilotes pour les manches Finales :

Manche Finale 19 : Les pilotes ayant le moins bon cumul de points de chaque équipe à l'issue de la manche 18

Manche Finale 20 : Les pilotes ayant le second cumul de points de chaque équipe à l'issue de la manche 18

Manche Finale 21 : Les pilotes ayant le meilleur cumul de points de chaque équipe à l'issue de la manche 18

Ordre de choix des couloirs pour les manches Finales :

|           | Choix en 1 <sup>er</sup>        | Choix en 2 <sup>e</sup>        | Choix en 3 <sup>e</sup>         | Choix en 4 <sup>e</sup>       |
|-----------|---------------------------------|--------------------------------|---------------------------------|-------------------------------|
| Manche 19 | 3 <sup>e</sup> équipe aux pts   | 4 <sup>e</sup> équipe aux pts  | 1 <sup>ère</sup> équipe aux pts | 2 <sup>e</sup> équipe aux pts |
| Manche 20 | 2 <sup>e</sup> équipe aux pts   | 1 <sup>er</sup> équipe aux pts | 4 <sup>e</sup> équipe aux pts   | 3 <sup>e</sup> équipe aux pts |
| Manche 21 | 1 <sup>ère</sup> équipe aux pts | 2 <sup>e</sup> équipe aux pts  | 3 <sup>e</sup> équipe aux pts   | 4 <sup>e</sup> équipe aux pts |

### Article 6.4.3 – Classement de l'épreuve

A l'issue de la 21<sup>ème</sup> manche, un classement est établi en additionnant tous les points inscrits par chaque équipe. L'équipe ayant cumulée le plus de points est déclarée vainqueur, la deuxième équipe en cumul de points est 2<sup>ème</sup> et ainsi de suite ...

En cas d'égalité entre 2 ou plusieurs équipes à l'issue de la rencontre, le résultat de la manche finale 21 détermine le classement final.

### Article 6.4.4 – Parc Fermé

L'ensemble des pilotes des 6 équipes placent l'ensemble des motos utilisées lors de l'épreuve en parc fermé dès la fin de leur dernière manche, ou à la demande du commissaire technique.

### Article 6.5 – Quota maximum de manches

L'ensemble des pilotes de l'équipe (du n°1 au n°3) ne peuvent pas faire plus de 7 manches sur l'ensemble des 21 manches.

### Article 6.6 – Pause et Réfection de piste

Des réfections de piste sont programmées après les manches 4, 9, 13 et 18 selon la grille de course.

En cas de nécessité le Jury de l'épreuve peut décider de modifier l'ordre des réfections de piste, et doit tenir informé les managers ou capitaines.

## ARTICLE 7 – POINTS

Points pilotes par manche

Vainqueur de manche : 3 points

Seconde place : 2 points

Troisième place : 1 point

Quatrième place : 0 point

R pour un pilote ne finissant pas la manche

D pour un pilote disqualifié

F pour un pilote ayant chuté mais n'ayant pas causé l'arrêt de la manche

NS pour un pilote ne se présentant pas au départ d'une manche

M pour un pilote exclu sous les 2 minutes

T lorsque le pilote a touché le fil

Points Championnat par équipe

Vainqueur : 6 points

Deuxième : 5 points

Troisième : 4 points

Quatrième : 3 points

Cinquième : 2 points

Sixième : 1 point



En cas d'égalité de points au championnat entre 2 équipes, à l'issue des 3 épreuves de la saison, le départage est fait par rapport à l'écart entre les points marqués / points encaissés de chaque équipe.

#### **ARTICLE 8 – MATCH REPORTE OU ABANDON DU MATCH**

Si le match est annulé ou interrompu pour quelque raison que ce soit, les règles suivantes s'appliquent :

- Si le meeting est annulé avant le début de la 1ère manche ou avant la **manche 18**, il est reporté à une date ultérieure et aucun score ni point de championnat ne sont attribués.
- Si le meeting est interrompu après les manches finales (19 ou 20) les points des manches finales réalisées sont additionnés aux points des 18 premières manches.

Dans le cas d'égalité entre 2 ou plusieurs équipes si le meeting est interrompu avant les manches finales :

- La priorité est donnée à l'équipe (ex æquo aux points) ayant le plus grand nombre de 1ère place, puis de 2<sup>ème</sup> place, etc. ;
- Si la solution précédente ne peut être utilisée, les points championnat sont divisés entre les équipes ex-aequo. (ex : égalité entre le premier et second 5.5 points à chaque équipe ( $6+5=11/2=5,5$ ))

Dans le cas d'égalité entre 2 ou plusieurs équipes si le meeting est interrompu après les manches Finales 19 ou 20, le classement de la dernière finale réalisée permet de départager les équipes à égalité de points. Chaque organisateur qui déclare l'annulation d'un match en accord avec le jury de l'épreuve a pour obligation de réorganiser l'épreuve.

En cas d'impossibilité au club à réorganiser cette épreuve une amende de 2000 € peut être infligée au club. Cette amende ne peut pas être applicable en cas de force majeure due à l'impossibilité d'obtenir une autorisation préfectorale d'organiser.

## CHAMPIONNAT DE FRANCE DE TOURISME

### PREAMBULE

Le Championnat de France de Tourisme est géré par la Commission Nationale de Tourisme de la Fédération Française de Motocyclisme (FFM).

Cette activité se pratique sur des voies ouvertes à la circulation publique dans le respect du code de la route sans recherche de la plus grande vitesse, d'une vitesse moyenne imposée ni mesure de performance.

Le respect de l'environnement s'impose à tous les pratiquants.

Ce règlement s'impose de plein droit à tout organisateur et participant à une manifestation de tourisme motocycliste organisée sous l'égide de la FFM.

### TITRES ET TROPHÉES DÉCERNÉS

Dans le cadre du Championnat de France de Tourisme, sont décernés :

1/Les titres de Champion de France suivants :

#### *Titres individuels :*

- Pilote de tourisme national masculin (motocycles de + 125cc)
- Pilote de tourisme national féminin (motocycles de + 125cc)
- Pilote de tourisme national de moins de 30 ans
- Pilote de tourisme national 125cm3
- Passager de tourisme national
- Pilote de tourisme international
- Passager de tourisme international
- Combiné pilote (France & international)
- Combiné passager (France & international)

#### *Titres collectifs :*

Club de tourisme national  
Equipe de club de tourisme national  
Ligue de tourisme national

Si une catégorie comptabilise moins de 5 participants **classés**, le titre de Champion de France **n'est pas attribué et prend l'appellation vainqueur de Trophée**.

2/ Les Trophées suivants :

- Trophée Tourisme (cf article 10.1.4)
- Trophée Alticols (cf règlement Trophée Alticols)
- Trophée des Curiosités Touristiques (cf règlement Trophée des Curiosités Touristiques)

3/ Le championnat de France des Régions de Tourisme :

- Ce championnat consiste en un Rallye Touristique en équipes de Ligues, Comités départementaux, clubs.

### ARTICLE 1 - INSCRIPTION DES ORGANISATIONS

Sur le territoire national, seuls les clubs affiliés à la FFM sont autorisés à organiser **pour** le Championnat de France de Tourisme.

Les candidatures d'organisations pour le championnat de France doivent parvenir au secrétariat tourisme pour le Congrès Fédéral de l'année précédente. La commission tourisme se réserve le droit de retenir des dates reçues postérieurement à celui-ci. **Lorsque le calendrier est officiellement fixé, l'ajout de dates complémentaires n'est plus possible.**

La déclaration ou la demande d'autorisation **de l'organisation** auprès des préfectures concernées est à la charge de l'organisateur.

Le programme définitif et le règlement particulier doivent parvenir à la commission tourisme au moins deux mois avant le déroulé **de l'organisation**.

Si le **lieu de l'organisation** est hors de la ligue du club organisateur, le règlement particulier devra être visé par les ligues concernées.

### ARTICLE 2 - PARTICIPANTS

**Les organisations** du Championnat de France de Tourisme sont ouverts à tous.

Seuls les détenteurs d'une licence FFM Tourisme (NTO) en cours de validité peuvent prétendre aux différents classements du Championnat de France de Tourisme.

Les titulaires d'une licence valide émise par une Fédération Motocycliste Nationale (FMN) affiliée à la Fédération Internationale de Motocyclisme (FIM) ou d'une carte avantage FIM Touring, peuvent bénéficier des avantages réservés aux licenciés.

### **Article 2.1 – Véhicules**

Seuls les motocycles tels que définis par le Code Sportif de la FFM et homologués pour circulation sur la voie publique sont admis dans le cadre du tourisme motocycliste.

Ils doivent être régulièrement immatriculés et assurés pour une circulation sur la voie publique au minimum en responsabilité civile (assurance « au tiers »).

Ils doivent être dans un état normal de fonctionnement.

Les conducteurs doivent être titulaires d'un permis de conduire valide correspondant à la catégorie du véhicule utilisé.

La non-présentation du certificat d'immatriculation et du permis de conduire ou l'**absence d'assurance**, autorise l'organisateur à refuser le participant sur l'**organisation**, y compris hors classement. **Les documents numériques France Identité sont admis.**

### **Article 2.2 – Certificat médical**

Le tourisme motocycliste ne nécessite pas de certificat.

### **Article 2.3 – Equipements des participants**

Les équipements s'imposant aux participants (pilotes ou passagers) sont ceux définis par le code de la route en vigueur au moment du déroulement effectif de l'organisation.

## **ARTICLE 3 – ORGANISATIONS DU CHAMPIONNAT DE FRANCE DE TOURISME MOTOCYCLISTE**

Le Championnat de France de Tourisme se compose d'**organisations** dites de tourisme, conformes à ce règlement et à ses annexes.

Dans le cadre du Championnat de France, deux types d'organisations sont à distinguer :

Les **organisations** « CFT » pour Championnat de France de Tourisme des Clubs.

Les **organisations** « intermédiaires ».

CFT et intermédiaires font l'objet de cahiers des charges spécifiques.

### **Article 3.1 – Calendrier**

#### **Article 3.1.1 – Championnat National**

Le Championnat National est constitué d'**organisations** du calendrier national. Il permet de **cumuler** des points pour les classements du championnat national individuel, collectif, du combiné et du Trophée Tourisme.

#### **Article 3.1.2 – Championnat International**

Le Championnat International est constitué d'**organisations** du calendrier international. Il permet de **cumuler** des points pour les classements individuels du championnat International, du combiné et du Trophée Tourisme.

#### **Article 3.1.3 – Diffusion des calendriers**

**Les calendriers des organisations comptant pour les Championnats de France de Tourisme sont diffusés par la Commission National de Tourisme et sur le site internet de la FFM. Les dernières versions en ligne font foi et référence.**

### **Article 3.2 – Tarification**

Le montant de l'inscription et le coût des éventuelles options doivent figurer dans le règlement particulier.

**Les titulaires d'une licence valide émise par une Fédération Motocycliste Nationale (FMN) affiliée à la Fédération Internationale de Motocyclisme (FIM) ou d'une carte avantage FIM Touring, bénéficient du tarif licencié.**

#### **Article 3.2.1 – Montant de l'inscription pour un CFT**

Le montant de l'inscription d'un licencié est de **50 € et comprend à minima les prestations suivantes** :

Une activité ou un événement touristique le samedi après-midi,

La possibilité de camper avec douches et sanitaires,

Le repas du samedi soir avec animation,

Le petit-déjeuner du dimanche matin,

Une balade le dimanche matin,

Un cadeau souvenir.

Pour un non licencié, le montant de l'inscription est de **60 € pour ces mêmes prestations.**

**Une restauration optionnelle le dimanche midi doit-être prévue.**

Le montant des inscriptions pour les participants de moins de 12 ans est à la discrétion du club organisateur. Les inscriptions parvenues dans un délai de 15 jours précédant l'**organisations** peuvent être majorées à la discrétion du club.

### **Article 3.2.2 – Montant de l'inscription pour les intermédiaires**

Le montant de l'inscription à une intermédiaire est laissé à la discrétion de l'organisateur. **Le tarif est majoré de 10 € pour les non licenciés.**

## **ARTICLE 4 – TROPHÉES ALTICOLS ET DES CURIOSITÉS TOURISTIQUES**

Ces Trophées permettent aux pilotes de **cumuler** des points pour le Trophée Tourisme. Ils font l'objet de règlements spécifiques.

## **ARTICLE 5 – ATTRIBUTION DES POINTS**

### **Article 5.1 – Organisations ouvrant droit à attribution de points**

Seuls les **organisations** retenues par la Commission Tourisme ouvrent droit à l'attribution de points. **Elles sont répertoriées sur le calendrier diffusé par la Commission Nationale de Tourisme et font l'objet d'un règlement particulier diffusé sur le site Internet FFM.**

Les **organisations** ne répondant pas à cette double condition n'ouvrent pas droit à attribution de points.

Seule la dernière version du calendrier en ligne fait foi et référence.

Un participant ne peut se voir attribuer des points que pour **une organisation** par semaine, soit du lundi 0h00 au dimanche 23h59.

En cas d'annulation **d'une organisation**, l'organisateur a la responsabilité d'en avertir les personnes déjà inscrites.

### **Article 5.2 – Preuves de participation**

La participation aux **organisations** doit être effective. Le seul paiement des droits d'inscription ne donne en aucun cas droit à attribution de points.

#### **Article 5.2.1 – Championnat National**

La participation est matérialisée par l'apposition du tampon du club organisateur sur un carnet de pointage nominatif et l'inscription **du participant** sur le rapport de clôture.

#### **Article 5.2.2 – Championnat International**

Seuls les points acquis sur les **organisations à l'étranger** sont pris en compte.

**Pour les concurrents résidant à l'étranger, les organisations du championnat international se déroulant dans leur pays de résidence ne sont pas prises en compte.**

**Seuls les participants licenciés et classés par la FIM pour la FFM marquent des points aux Motocamp et FIM Rally.**

#### **Article 5.2.3 – Feuilles de pointage**

Le carnet de pointage sera remis aux participants licenciés lors de la première participation à **une organisation**.

En l'absence de carnet, des feuilles de pointage sont disponibles auprès de la Commission Tourisme.

Toute falsification de la feuille de pointage entraîne l'exclusion au championnat du licencié.

Ces feuilles de pointage devront être retournées dès que possible par voie postale ou électronique à **l'adresse indiquée sur la feuille**.

Sur les organisations où l'inscription est centralisée par la FFM (Rallye FIM, Motocamp et le Mototour des Nations) la fiche de pointage n'est pas nécessaire. La participation sera validée par le délégué FFM présent sur place.

### **Article 5.3 – Calculs des points pilotes et passagers**

Les pilotes et passagers marquent des points sur les étapes intermédiaires et les CFT.

Seuls les licenciés NTO disposant d'une licence valide marquent des points.

Une prise de licence NTO en cours de saison ne donne pas droit à attribution de points pour les CFT et les intermédiaires effectués antérieurement à la prise de licence.

Seuls les parcours effectués sur un motocycle admis dans le cadre du tourisme motocycliste (Art. 2.1) ouvrent droit à attribution de points.

Les points sont attribués par la Commission Nationale de Tourisme en se basant sur la distance, exprimée en km, calculée entre les coordonnées GPS de la commune de départ du participant (commune figurant sur la demande de licence) et les coordonnées GPS du lieu **de l'organisation**.

Les coordonnées GPS des communes sont extraites de la Plateforme ouverte des données publiques françaises, «listes des communes géo localisées par région, département, circonscription», disponibles sur <https://www.data.gouv.fr/fr/>, complétées en cas de besoin et consultables auprès de la commission tourisme.

A défaut de coordonnées GPS fournies par l'organisateur, les coordonnées utilisées seront celles de la commune du lieu **de l'organisation**.

$Distance = ACOS(SIN(RADIANS(LATD)) \times SIN(RADIANS(LATA)) + COS(RADIANS(LATD)) \times COS(RADIANS(LATA))) \times COS(RADIANS(LONGD-LONGA))) \times 6371$

où LATD = latitude du point de départ exprimée au format décimal

LATA = latitude du point d'arrivée exprimée au format décimal

LONGD = longitude du point de départ exprimée au format décimal

LONGA = longitude du point d'arrivée exprimée au format décimal

Pour le Championnat de France, sur des parcours non réalisables par voie routière, la commission a la possibilité de corriger les points obtenus notamment par un « point de passage obligé » pour tenir compte du handicap, sans pour autant avantager les participants concernés.

Les résultats sont arrondis à une décimale.

Sur les intermédiaires, un forfait supplémentaire de 150 points est attribué sous réserve que le participant ait effectué la balade obligatoire.

Les membres présents en tant que bénévoles du club organisateur sont éligibles au pointage (bonus inclus).

**Pour les participants résidant à l'étranger**, le point de départ considéré pour les étapes se déroulant en France continentale est défini comme suit :

Allemagne : Strasbourg (67000)

Luxembourg : Kanfen (57330)

Belgique : Hirson (02500)

Royaume Uni : Ouistreham (14150)

Espagne : Bagnères-de-Luchon (31110)

Suisse : Divonne-les-Bains (01220)

Italie : Montgenèvre (05100)

**Pour les participants résidant en Corse ou en Outre-Mer**, le point de départ considéré pour les étapes se déroulant en France continentale est défini comme suit :

Corse : Marseille (13001)

Outre-Mer : Paris (75001)

Un bonus de 200 points est ajouté aux points obtenus par ces participants entre ce point de départ et le lieu de l'étape.

**Pour les participants se rendant en Corse**, le point d'arrivée considéré est Marseille (13001).

Un bonus de 200 points est ajouté aux points obtenus par ces participants entre leur domicile ou leur point de départ considéré et Marseille (13001).

#### **Pour le Championnat International :**

Seuls les points acquis sur les **organisations** à l'étranger sont pris en compte.

- Pour les concurrents résidant à l'étranger, ni les étapes sur leur territoire de domicile ni celles en France ne seront prises en compte.

- Seuls les participants licenciés et classés par la FIM pour la FFM marquent des points aux Motocamp et FIM Rally.

#### **Article 5.4 – Calculs des points clubs**

Les clubs ne marquent des points que sur les CFT.

Seuls les clubs affiliés à la FFM marquent des points.

Une affiliation prise en cours de saison ne donne pas droit à attribution de points pour les CFT effectués antérieurement à l'affiliation effective.

Les clubs ne sont pas classés sur les CFT qu'ils organisent mais ils marqueront des points pour le championnat selon le barème prévu à l'Article 10.2.

Les points obtenus par les clubs sur un CFT sont en fonction de leur classement sur **l'organisation**.

Ce classement est effectué en tenant compte :

- De la distance cumulée sur le championnat de France depuis le CFT précédent par les licenciés NTO du club pointant sur le CFT. Pour les points attribués à la distance (Art. 5.3), les points pilotes non affectés d'un coefficient 2 et les points passagers sont affectés d'un coefficient 1.

- Du nombre de licenciés NTO du club pointant sur le CFT.

Les clubs sont classés par ordre décroissant de points cumulés et se voient attribuer des points selon le barème suivant, pour chaque critère :

Pour le classement concernant la distance :

| Place                                                                                     | Points | Place             | Points | Place             | Points |
|-------------------------------------------------------------------------------------------|--------|-------------------|--------|-------------------|--------|
| 1 <sup>er</sup>                                                                           | 25     | 6 <sup>ème</sup>  | 10     | 11 <sup>ème</sup> | 5      |
| 2 <sup>ème</sup>                                                                          | 20     | 7 <sup>ème</sup>  | 9      | 12 <sup>ème</sup> | 4      |
| 3 <sup>ème</sup>                                                                          | 16     | 8 <sup>ème</sup>  | 8      | 13 <sup>ème</sup> | 3      |
| 4 <sup>ème</sup>                                                                          | 13     | 9 <sup>ème</sup>  | 7      | 14 <sup>ème</sup> | 2      |
| 5 <sup>ème</sup>                                                                          | 11     | 10 <sup>ème</sup> | 6      | 15 <sup>ème</sup> | 1      |
| A partir de la 16 <sup>ème</sup> place, il est attribué 1 point à chaque club participant |        |                   |        |                   |        |

Pour le classement suivant le nombre de participants :

| Place                                                                                     | Points | Place             | Points | Place             | Points |
|-------------------------------------------------------------------------------------------|--------|-------------------|--------|-------------------|--------|
| 1 <sup>er</sup>                                                                           | 25     | 6 <sup>ème</sup>  | 10     | 11 <sup>ème</sup> | 5      |
| 2 <sup>ème</sup>                                                                          | 20     | 7 <sup>ème</sup>  | 9      | 12 <sup>ème</sup> | 4      |
| 3 <sup>ème</sup>                                                                          | 16     | 8 <sup>ème</sup>  | 8      | 13 <sup>ème</sup> | 3      |
| 4 <sup>ème</sup>                                                                          | 13     | 9 <sup>ème</sup>  | 7      | 14 <sup>ème</sup> | 2      |
| 5 <sup>ème</sup>                                                                          | 11     | 10 <sup>ème</sup> | 6      | 15 <sup>ème</sup> | 1      |
| A partir de la 16 <sup>ème</sup> place, il est attribué 1 point à chaque club participant |        |                   |        |                   |        |

Le nombre de points obtenus par le club sur un CFT est la somme des points obtenus au titre de la distance et du nombre de participants.

En cas d'ex aequo au nombre de points, les clubs seront départagés par le cumul des kilomètres obtenus.

#### **Article 5.5 – Calculs des points ligues**

Les ligues ne marquent des points que sur les CFT.

La ligue d'un club organisateur n'est pas classée sur cette **organisation**.

Sur un CFT les ligues cumulent les points obtenus par leurs clubs selon l'Article 5.4. Elles sont ensuite classées par ordre décroissant des points et marquent des points selon le même barème que pour les clubs.

En cas d'ex aequo au nombre de points, les ligues seront départagées par le cumul des kilomètres obtenus sur l'ensemble des **organisations** du Championnat de France de Tourisme des clubs.

### **ARTICLE 6 – PUBLICATION DES RESULTATS**

#### **Article 6.1 – Publication sur les CFT**

**A la clôture du pointage, les résultats sont lisiblement affichés.**

La remise des récompenses ne peut avoir lieu moins d'une demi-heure après l'affichage public des résultats afin que chacun puisse poser réclamation.

**A l'issue du CFT, les résultats sont diffusés par la Commission Nationale de Tourisme.**

#### **Article 6.2 – Publication sur les Intermédiaires**

Il n'y a pas de classement ni de publication des résultats.

#### **Article 6.3 – Publication des Championnats et Trophées**

Les résultats des Championnats et Trophées sont homologués par la Commission Nationale de Tourisme lors du congrès fédéral.

Ils sont rendus public par diffusion sur le site internet de la FFM.

### **ARTICLE 7 – JURY**

Le jury n'est constitué que pour les CFT.

#### **Article 7.1 – Composition**

Le jury d'un CFT est composé de 3 personnes :

le délégué de la commission tourisme,

le délégué du club organisateur

le délégué de la ligue.

La présidence du jury est assurée par le représentant de la Commission Tourisme.

#### **Article 7.2 – Attributions**

Le jury veille au respect du cahier des charges sur les **organisations** et au respect du règlement.

Il supervise et vérifie le classement de l'**organisation** du avant sa proclamation.

Il statue sur les cas particuliers du pointage hors délai.

Indépendamment des décisions qu'il est amené à prendre pour faire respecter les règlements, le Jury peut également :

Demander la saisine d'une instance disciplinaire.

Demander à l'organisation d'exclure tout participant dont le comportement nuit au bon déroulement de la manifestation ou met en péril la sécurité d'autrui.

Les faits relevés et les décisions prises par le Jury sur les **organisations** CFT sont consignés dans le rapport de clôture.

En fonction de la gravité des sanctions relevées, la Commission Nationale de Tourisme peut déclasser ou exclure du championnat un participant ou un club.

### **ARTICLE 8 - RECLAMATIONS**

#### **Article 8.1 – Réclamation sur l'organisation**

Les participants peuvent déposer une réclamation officielle selon les dispositions du Code Sportif de la FFM.

La réclamation doit être formulée par écrit et remise au président du jury accompagnée d'un chèque de caution (cf code sportif) à l'ordre de la FFM dans la demi-heure suivant l'affichage des résultats.

### **Article 8.2 – Réclamation hors organisation**

En cas d'impossibilité réelle et sérieuse de déposer une réclamation lors d'une organisation, les participants ont la possibilité d'adresser celle-ci, accompagnée d'un chèque de caution (cf code sportif) à l'ordre de la FFM par lettre recommandée avec accusé de réception auprès de la Commission Tourisme, dans les 15 jours suivant la fin de l'organisation.

### **Article 8.3 – Contestation d'une décision du jury**

Une contestation d'une décision du jury doit être déposée auprès du Tribunal National de Discipline et d'Arbitrage selon les formes requises établies par le Code de Discipline et d'Arbitrage de la Fédération.

## **ARTICLE 9 – ATTRIBUTIONS DE PRIX SUR LES EPREUVES**

Seuls les pilotes ou passagers détenteurs d'une licence FFM Tourisme en cours de validité et les clubs affiliés à la FFM sont classés.

### **Article 9.1 – Attribution des récompenses sur un CFT**

**Les récompenses sont à la charge du club organisateur. Elles sont remises à minima aux trois premiers des classements suivants :**

- Pilotes de tourisme national masculins
- Pilotes de tourisme national féminins
- Pilotes de tourisme national 125cm<sup>3</sup>
- Pilotes de tourisme national de moins de 30 ans
- Passagers de tourisme national
- Clubs

Le classement pilotes moins de 30 ans est réservé aux pilotes masculins et féminins n'ayant pas atteint 30 ans au 1<sup>er</sup> janvier de l'année du championnat. Il est cumulatif avec les autres classements.

Il doit être également prévu un prix pour les clubs étrangers.

L'organisateur a la possibilité de remettre des prix pour d'autres catégories que celles listées ci-dessus après accord du délégué de la commission.

### **Article 9.2 – Attribution des prix sur un Intermédiaire**

Le classement et l'attribution de récompenses sur les intermédiaires sont à la discrétion de l'organisateur et sont stipulés sur le règlement particulier.

## **ARTICLE 10 – CLASSEMENT GENERAL DU CHAMPIONNAT DE FRANCE DE TOURISME**

### **Article 10.1 – Classements Individuels**

Pour être classés au Championnat de France, les concurrents devront avoir participé à au moins un CFT dans l'année.

Le classement général est effectué pour chaque pilote et passager en cumulant les points obtenus selon l'Article 5.4.

En cas d'ex aequo, les concurrents seront départagés par le nombre de participations aux organisations.

#### **Article 10.1.1 – Championnat National**

Cumul des points des épreuves du championnat National.

Le classement est effectué pour les pilotes et les passagers par ordre décroissant de points.

#### **Article 10.1.2 – Championnat International**

Cumul des points des épreuves du championnat International.

Le classement est effectué pour les pilotes et les passagers par ordre décroissant de points.

#### **Article 10.1.3 – Championnat Combiné**

Il est établi pour les pilotes et passagers ayant effectué au moins un CFT et une organisation internationale, un classement dit combiné.

Ce classement est établi en additionnant :

- les points obtenus au championnat national
- les points obtenus au championnat international

Le classement est effectué pour les pilotes et les passagers par ordre décroissant de points.

#### **Article 10.1.4 – Trophée Tourisme**

Pour les pilotes ayant effectué au moins un CFT, sont cumulés :

les points obtenus au championnat national,  
les points obtenus au championnat international,  
les points, affectés d'un coefficient 40, obtenus au Trophée des Curiosités Touristiques,  
le nombre de cols, affecté d'un coefficient 20, validés lors du Trophée Alticola.

Le pilote ayant le plus grand nombre de points est déclaré vainqueur du Trophée de Tourisme.

#### **Article 10.2 – Classements des clubs**

Les clubs sont classés par ordre décroissant du cumul des points obtenus selon l'Article 5.4.

Pour un club organisateur, seront comptabilisés au titre de sa manifestation, les points qu'il aura obtenus sur les autres CFT divisés par le nombre total des CFT effectivement organisés, moins le sien.

En cas d'ex aequo au nombre de points, les clubs seront départagés par le cumul des kilomètres obtenus sur l'ensemble des **organisations** du Championnat de France de Tourisme des Clubs.

#### **Article 10.3 – Classements des équipes de clubs**

Pour chaque club représenté, les points pris en référence sont ceux de ses 3 (au plus) meilleurs pilotes sur chaque CFT.

Le terme « équipe de club » ne fait pas référence à une équipe constituée mais aux 3 pilotes (au plus) les mieux classés du club sur l'année.

Le classement est effectué par ordre décroissant des points obtenus.

#### **Article 10.4 – Classements des ligues**

Les ligues sont classées par ordre décroissant du cumul des points obtenus selon l'Article 5.4.

Pour la ligue organisatrice, seront comptabilisés au titre de sa manifestation, les points qu'il aura obtenus sur les autres CFT divisés par le nombre total des CFT effectivement organisés, moins les siens.

En cas d'ex aequo au nombre de points, les ligues seront départagées par le cumul des kilomètres obtenus sur l'ensemble des **organisations** du Championnat de France de Tourisme des Clubs.

#### **Article 10.5 – Clause dérogatoire au classement**

Si une saison comporte moins de 3 CFT, l'obligation de pointage à un CFT est annulée. Tous les participants pointant à au moins une organisation du calendrier national sont classés.

Les clubs seront alors classés sur le cumul des points obtenus par leurs pilotes et passagers selon l'article 5.3, sur les organisations du championnat national. Les points pilotes sont affectés d'un coefficient 2 et les points passagers d'un coefficient 1.

### **ARTICLE 11 - REMISE DES RECOMPENSES ET DOTATIONS DE FIN DE CHAMPIONNAT**

Les classements finaux donnent droit à attribution de récompenses aux 3 premier(s) :

- Clubs de tourisme national,
- Equipes de clubs de tourisme national,
- Pilotes de tourisme national masculins (motocycles de + 125cc),
- Pilotes de tourisme national féminins (motocycles de + 125cc),
- Pilotes de tourisme national 125cm<sup>3</sup>
- Pilotes de tourisme national de moins de 30 ans,
- Passagers de tourisme national,
- Pilotes de tourisme international,
- Passagers de tourisme international,
- Pilotes du combiné pilote
- Passagers du combiné passager
- Au vainqueur du Trophée Tourisme

Les 3 premiers des Trophées Alticolos et des Curiosités Nationales reçoivent également une récompense.

### **ARTICLE 12 - DROIT A L'IMAGE**

En s'inscrivant à une organisation du Championnat de France de Tourisme le participant autorise l'organisateur, la Commission Nationale de Tourisme et plus généralement la FFM à exploiter les images et vidéos prises dans le cadre de l'organisation sur lesquelles il apparaît.

### **ARTICLE 13 - ENTRÉE EN VIGUEUR**

Ce règlement est applicable pour la saison 2026.

Commission Nationale de Tourisme FFM  
Service Tourisme – 74 avenue Parmentier – 75011 PARIS  
Tél : 01 49 23 77 00 – Fax : 01 49 23 77 23  
[tourisme@ffmoto.com](mailto:tourisme@ffmoto.com)  
[infotourisme@gmail.org](mailto:infotourisme@gmail.org)  
<https://www.facebook.com/ffmtourisme/>



# CHAMPIONNAT DE FRANCE DES RÉGIONS DE TOURISME

## ARTICLE 1 – DEFINITION

La F.F.M. met en place le Championnat de France des Régions de Tourisme.

La participation à ce championnat est obligatoire pour toutes les Ligues.

## ARTICLE 2 – CONCURRENTS

Ce championnat sera disputé sous la forme d'un rallye touristique entre :

1. des équipes de Ligues ;
2. des équipes de Comités départementaux
3. des équipes de Clubs.

Une ligue peut présenter plusieurs équipes de ligue.

Les comités départementaux et les clubs ne pourront constituer une équipe que si leur ligue d'appartenance est déjà représentée.

Un concurrent ne peut appartenir qu'à une équipe.

Le club organisateur ne sera pas classé.

Les équipes comprenant au moins un membre du club organisateur ne seront pas classées.

## ARTICLE 3 – ORGANISATION

Ce championnat sera organisé par un club et validée par la Commission Nationale de Tourisme.

Elle se déroulera au cours d'un week-end.

## ARTICLE 4 – EQUIPES

Les équipes sont constituées au maximum de 4 personnes se déplaçant à moto et titulaires de la licence FFM Tourisme de l'année en cours.

## ARTICLE 5 – DROIT D'ENGAGEMENT

Le prix de l'engagement est fixé à **242 €** par équipe de ligue complète ou non et à **62 €** maximum par participant hors équipe de ligue. Les prestations du week-end citées ci-dessous, sont incluses dans le prix de l'engagement :

- un repas du midi
- un repas du soir
- un petit déjeuner
- à minima la possibilité de camper avec douches et sanitaires.

## ARTICLE 6 – CLASSEMENT ET RECOMPENSE

Le classement des différentes équipes est effectué sur les points obtenus au rallye touristique uniquement.

Le club organisateur devra récompenser au minimum les trois premières équipes.

Il est établi :

- Un classement scratch de l'ensemble des équipes affiliées ;
- Un classement des Ligues ;
- Un classement des Comités Départementaux ;
- Un classement des Clubs affiliés.

Lorsque plusieurs équipes appartiennent à une même entité, seule la première sera classée dans les classements Ligues, Comités Départementaux et Clubs.

Les résultats doivent être affichés au moins une demi-heure après la fin de l'épreuve.

## ARTICLE 7 – JURY

Le Jury comprendra un délégué de la Commission Nationale de Tourisme (si présent) et un délégué du club organisateur.

## ARTICLE 8 – RECLAMATIONS

Elles doivent être déposées conformément aux clauses du titre III, section 1 du Code Sportif National.

## ARTICLE 9 - ENTRÉE EN VIGUEUR

Ce règlement est applicable à tout organisateur de manifestation de tourisme motocycliste à compter du 1er janvier 2026.

# RÈGLEMENT DU TROPHÉE ALTICOLS

Organisé par la Commission Nationale de Tourisme, ce trophée consiste pour le participant à effectuer le plus grand dénivelé cumulé en franchissant des cols routiers.  
Il est pratiqué, dans la limite de la période de participation à la convenance du participant, sans itinéraire ni vitesse moyenne imposés.

## ARTICLE 1 – PERIODE DE PARTICIPATION

Ce trophée débute le 1<sup>er</sup> janvier 2026 et se termine le dimanche suivant la dernière épreuve du championnat national.

## ARTICLE 2 – PARTICIPANTS

Seuls les licenciés FFM pour l'année du trophée peuvent participer.

Pour être classé, la participation à au moins une organisation du championnat national de tourisme est obligatoire.

## ARTICLE 3 – VEHICULES AUTORISÉS

Seuls les motocycles tels que définis par le code sportif de la FFM et homologués pour circulation sur la voie publique sont admis dans le cadre de ce trophée.

## ARTICLE 4 – LIMITES GEOGRAPHIQUES

- Seuls les cols indiqués nommément avec leurs altitudes seront pris en considération.
- Seuls les cols de France métropolitaine (Corse incluse) ou des pays limitrophes (Belgique, Luxembourg, Allemagne, Suisse, Italie, Andorre et Espagne) seront pris en compte.
- Seuls les cols situés sur une route désignée comme revêtue (deux traits continus) sur les cartes routières et ce quel que soit l'état réel de cette route seront pris en compte.
- Pour des raisons de sécurité, aucun col situé sur une autoroute ne sera pris en compte.
- Les cols admis peuvent être ceux dont le nom est équivalent dans une autre langue ou patois, c'est-à-dire col, colle, collet, cormet, pas, paso, pass, port, porto, puy...
- Les monts, même avec une altitude indiquée, ne sont pas pris en compte (Mont Ventoux, Mont Aigual...).

## ARTICLE 5 – ENGAGEMENT

L'inscription est gratuite.

Elle se fait par mail à [alticolsffm@gmail.com](mailto:alticolsffm@gmail.com) en indiquant :

- Nom et prénom.
- Numéro de licence FFM.
- Marque, modèle et numéros d'immatriculation des motocycles qui seront utilisée.

Plusieurs motocycles sont utilisables, seuls les véhicules inscrits permettent la validation d'un col.

En cas d'utilisation d'un nouveau véhicule en cours de saison, son enregistrement doit être effectué au préalable à [alticolsffm@gmail.com](mailto:alticolsffm@gmail.com).

L'organisation se garde le droit de refuser toute inscription sans avoir à justifier sa décision.

## ARTICLE 6 – CONTROLE DE PASSAGE

Comme preuve de son passage à chaque col le participant devra prendre une photographie montrant les 3 éléments suivants :

- la plaque d'immatriculation du véhicule
- la plaque nominative du col indiquant l'altitude.
- Le millésime de l'année en cours. (le millésime est remis au participant lors de son inscription).

En cas de difficultés plusieurs photos peuvent être transmises avec des angles de vue différents.

Les véhicules de plusieurs participants au trophée peuvent être sur la photo sous réserve :

Que chaque véhicule et plaque d'immatriculation soit visible.

Que chaque participant dépose la photo dans son propre dossier.

## ARTICLE 7 – TRANSMISSION DES PHOTOS

Les photos sont à déposer dans le répertoire « Google Drive » dédié au plus tard à 23h59 le dimanche suivant la dernière épreuve du championnat National.

Elles devront être identifiées comme suit :

Numéro d'ordre - Année - Col + Altitude - Pays + Département (si pays limitrophe) + Commune limitrophe.

Exemple :

01 - 2026 - Marie Blanque 1035 - 64 Bielle

02 - 2026 - Ordino 1980 - Andorre Ordino

Les cols non identifiants (repérage photo incorrecte, photo illisible, etc.) ne seront pas pris en compte.

Un dépôt régulier des photos au cours de la saison est souhaitable.  
La commission se réserve le droit de ne pas tenir compte des photos déposées hors-délai.

### **ARTICLE 8 – CLASSEMENT**

Le classement est établi sur la base du cumul des altitudes validées par la commission Tourisme.  
Chaque col ne peut être comptabilisé qu'une fois par saison et par participant.  
Seul le pilote est classé, il n'y a pas de classement passager.  
Le trophée est remis l'année suivante.

La commission se réserve le droit de ne pas tenir compte d'une photo, s'il y a eu erreur ou soupçon de volonté de tricher de la part du participant.  
Dans ce dernier cas, la Commission Nationale de Tourisme pourra prononcer l'exclusion du participant.

### **ARTICLE 9 – UTILISATION DES PHOTOS**

Le participant cède ses droits sur les photos transmises et autorise la Commission Nationale de Tourisme et la FFM à les utiliser sans contrepartie et sans limitation de durée.

Correspondant Alticols 2026 :  
Jean-Jacques BARON  
Adresse mail : [alticolsffm@gmail.com](mailto:alticolsffm@gmail.com)

## **RÈGLEMENT DU TROPHÉE DES CURIOSITÉS TOURISTIQUES**

Ce trophée vise à favoriser la découverte touristique du territoire national en incitant les participants à rallier différents sites définis.

Il est pratiqué, dans la limite de la période de participation à la convenance du participant, sans itinéraire ni vitesse moyenne imposés.

### **ARTICLE 1 - PERIODE DE PARTICIPATION**

Ce trophée débute le 1er janvier 2026 et se termine le dimanche suivant la dernière épreuve du championnat national.

### **ARTICLE 2 - PARTICIPANTS**

Seuls les licenciés FFM pour l'année du trophée peuvent participer.

Pour être classé, la participation à au moins une organisation du championnat national de tourisme est obligatoire.

### **ARTICLE 3 - VEHICULES AUTORISÉS**

Seuls les motocycles tels que définis par le code sportif de la FFM et homologués pour circulation sur la voie publique sont admis dans le cadre de ce trophée.

### **ARTICLE 4 - ENGAGEMENT**

L'inscription est gratuite.

Elle se fait par mail à [curiositetourisme@gmail.com](mailto:curiositetourisme@gmail.com) en indiquant :

- Nom et prénom.
- Numéro de licence FFM.
- Marque, modèle et numéros d'immatriculation des motocycles qui seront utilisés.

Plusieurs motocycles sont utilisables, seuls les véhicules inscrits permettent la validation d'un site.

En cas d'utilisation d'un nouveau véhicule en cours de saison, son enregistrement doit être effectué au préalable à [curiositetourisme@gmail.com](mailto:curiositetourisme@gmail.com).

L'organisation se garde le droit de refuser toute inscription sans avoir à justifier sa décision.

### **ARTICLE 5 – LISTE DES SITES**

Une fois l'inscription validée, le participant recevra à son adresse mail d'inscription :

- Un lien pour l'accès à la liste des sites et à leurs photos de référence ;
- Un lien vers son dossier personnel de dépôt des photos.

### **ARTICLE 6 - CONTROLE DE PASSAGE**

Comme preuve de son passage à chaque site, le participant devra prendre une photographie permettant de reconnaître le site et montrant simultanément les éléments suivants :

- Le véhicule avec sa plaque d'immatriculation ;
- Le millésime de l'année en cours ;
- Des éléments permettant de valider le site par rapport à la photo de référence.

En cas de difficultés, plusieurs photos peuvent être transmises avec des angles de vue différents.

Les véhicules de plusieurs participants au trophée peuvent être sur la photo sous réserve :  
Que chaque véhicule et plaque d'immatriculation soit visible ;  
Que chaque participant dépose la photo dans son propre dossier.

#### **ARTICLE 7 – TRANSMISSION DES PHOTOS**

Les photos sont à déposer dans le répertoire « Google Drive » dédié au plus tard à 23h59 le dimanche suivant la dernière épreuve du championnat national.

Elles devront être identifiées comme suit :

Année – numéro de référence du site – numéro de licence FFM – nom du site

Exemple : 2026 – 01 01 – 218539 – Fort l'Ecluse

Un dépôt régulier des photos au cours de la saison est souhaitable.

La commission se réserve le droit de ne pas tenir compte des photos déposées hors-délai.

#### **ARTICLE 8 - CLASSEMENT**

Le classement est établi sur la base du nombre total de points validés sur la saison à raison d'un point par site validé.

Chaque site ne peut être validé qu'une fois par saison et par participant.

Seul le pilote marque des points, il n'y a pas de classement passager.

Le trophée sera remis l'année suivante.

La commission se réserve le droit de ne pas tenir compte d'une photo, s'il y a eu erreur ou soupçon de volonté de tricher de la part du participant. Dans ce dernier cas, la Commission Nationale de Tourisme pourra prononcer l'exclusion du participant.

#### **ARTICLE 9 – UTILISATION DES PHOTOS**

Le participant cède ses droits sur les photos transmises et autorise la commission nationale de tourisme et la FFM à les utiliser sans contrepartie et sans limitation de durée.

Correspondant FFM pour le Trophée des curiosités touristiques 2026 :

Jean-Christophe Régal  
curiositetourisme@gmail.com

# CALENDRIER DES CHAMPIONNATS

COUPES ET TROPHÉES DE FRANCE F.F.M.

## VITESSE

### CHAMPIONNAT DE FRANCE SUPERBIKE

|                                       |                           |
|---------------------------------------|---------------------------|
| 3-5 Avril - Le Mans (72)              | ASM 24 heures             |
| 30 Avril-3 Mai - Lédénon (30)         | MC Lédénon                |
| 28-31 Mai - Nogaro (32)               | ASM Armagnac Bigorre      |
| 18-21 Juin - Pau Amos (64)            | MC Pau Amos               |
| 30 juillet - 2 août - Le Vigeant (86) | VVM                       |
| 24-27 Septembre - Magny-Cours (58)    | MC Nevers et de la Nièvre |

### CHAMPIONNAT DE FRANCE MINI OGP BY MOTUL

|                                                              |                        |
|--------------------------------------------------------------|------------------------|
| 10-11 Avril - Le Mans CIK (72)                               | ASM ACO                |
| 24-25 Avril - La Hague (50)                                  | MC HRCJ                |
| 22-23 Mai - Escource (40)                                    | MC Pôle Mécanique      |
| 26-27 Juin - Muret (31)                                      | MC Albi                |
| 31 Juillet-1 <sup>er</sup> Août - Belval-sous-Châtillon (51) | LMGE                   |
| 4-5 Septembre - Alès (30)                                    | MC de Lyon et du Rhône |

### COUPES DE FRANCE PROMOSPORT

|                                    |                           |
|------------------------------------|---------------------------|
| 21-22 Mars - Nogaro (32)           | ASM Armagnac Bigorre      |
| 11-12 Avril - Alès (30)            | MC Pôle Mécanique         |
| 16-17 Mai - Carole (93)            | MC Motors Events          |
| 25-26 Juillet - Pau Amos (64)      | MC Pau Amos               |
| 22-23 Août - Lédénon (30)          | MC Lédénon                |
| 24-27 Septembre - Magny-Cours (58) | MC Nevers et de la Nièvre |

### CHAMPIONNAT DE FRANCE E-TROTT' RACING

|                                                   |                        |
|---------------------------------------------------|------------------------|
| 11 Avril - Le Mans CIK (72)                       | ASM ACO                |
| 23 Mai - Escource (40)                            | MC Pôle Mécanique      |
| 27 Juin - Muret (31)                              | MC Albi                |
| 1 <sup>er</sup> Août - Belval-sous-Châtillon (51) | LMGE                   |
| 5 Septembre - Alès (30)                           | MC de Lyon et du Rhône |

### CHAMPIONNAT DE FRANCE DE LA MONTAGNE

|                                          |                   |
|------------------------------------------|-------------------|
| 23-24 Mai - Chanaz (73)                  | MC Chanaz         |
| 13-14 Juin - Marchaux (25)               | AM Doubs          |
| 11-12 Juillet - Panisnières (42)         | AMRP              |
| 25-26 Juillet - Le Petit Abergement (01) | UM Ain            |
| 15-16 Août - Marthès (42)                | MC Les Picarloux  |
| 29-30 Août - Frangy (74)                 | X-Sports Games    |
| 19-20 Septembre - Merléac (22)           | AMA Saint-Carreuc |

### CHAMPIONNAT DE FRANCE VITESSE FÉMININ

|                                    |                           |
|------------------------------------|---------------------------|
| 21-22 Mars - Nogaro (32)           | ASM Armagnac Bigorre      |
| 16-17 Mai - Carole (93)            | MC Motors Events          |
| 22-23 Août - Lédénon (30)          | MC Lédénon                |
| 24-27 Septembre - Magny-Cours (58) | MC Nevers et de la Nièvre |

### CHAMPIONNAT DE FRANCE D'ENDURANCE

|                                 |                  |
|---------------------------------|------------------|
| 4-5 Avril - Magny-Cours (58)    | Endurance Events |
| 16-17 Mai - Lédénon (30)        | Endurance Events |
| 25-26 Juillet - Le Vigeant (86) | Endurance Events |
| 29-30 Août - Nogaro (32)        | Endurance Events |
| 3-4 Octobre - Le Castellet (83) | Endurance Events |

### CHAMPIONNAT DE FRANCE ENDURANCE 25 POWER

|                                            |                          |
|--------------------------------------------|--------------------------|
| 21-22 Mars - Vaison Piste (71)             | Moto Sport 71            |
| 4-5 Avril - Pers (15)                      | MC des AS                |
| 2-3 Mai - Marcellat (03)                   | AMRP                     |
| 6-7 Juin - Le Creusot (71)                 | Racing Mob Creusotin 4-5 |
| 4-5 juillet - Escource (40)                | MC Pôle Mécanique 18-19  |
| 18-19 juillet - Paray-sous-Briaillies (03) | MCSP                     |
| 12-13 Septembre - Mirecourt (88)           | MC Lunéville             |

### COUPE DE FRANCE VITESSE 25 POWER

|                              |                      |
|------------------------------|----------------------|
| 3-4 Octobre - La Châtre (36) | TC Pays de La Châtre |
|------------------------------|----------------------|

### CHAMPIONNAT DE FRANCE CLASSIC VITESSE ET ENDURANCE + COUPE DE FRANCE SIDECAR CLASSIC

|                                  |                           |
|----------------------------------|---------------------------|
| 2-3 Mai - Croix-en-Ternois (62)  | ASM de Croix-en-Ternois   |
| 6-7 Juin - Carole (93)           | MC Motors Events          |
| 20-21 Juin - Alès (30)           | MC Pôle Mécanique         |
| 18-19 Juillet - Navarra (ESP.)   | MC Motors Events          |
| 29-30 Août - Pau Amos (64)       | MC Pau Amos               |
| 24-25 Octobre - Magny-Cours (58) | MC Nevers et de la Nièvre |

### CHAMPIONNAT DE FRANCE PMR BRIDGESTONE CUP

|                           |                      |
|---------------------------|----------------------|
| 21-22 Mars - Nogaro (32)  | ASM Armagnac Bigorre |
| 20-21 Juin - Alès (30)    | MC Motors Events     |
| 22-23 Août - Lédénon (30) | MC Lédénon           |

## MOTOCROSS

### CHAMPIONNAT DE FRANCE 24MX TOUR (ELITE MX1 ET MX2, JUNIORS ET ESPOIRS)

|                                                             |                     |
|-------------------------------------------------------------|---------------------|
| 28 Février - 1 <sup>er</sup> Mars - Castelnau-de-Lévis (81) | AGS Puech Rampant   |
| 4-5 Avril - Saint-Jean-d'Angély (17)                        | MC Angérien         |
| 25-26 Avril - Romagné (35)                                  | MC Romagné          |
| 2-3 Mai - Frotey-lès-Vesoul (70)                            | MC Haut-Saônois     |
| 16-17 Mai - Gaillac Toulza (31)                             | Toulouse Moto Sport |
| 13-14 Juin - Ifendic (35)                                   | MC Ifendic          |

### CHAMPIONNAT DE FRANCE DE SUPERCROSS

|                                              |                            |
|----------------------------------------------|----------------------------|
| 27 Juin - Châteaufort-les-Martigues (13)     | (Juniors/Espoirs)          |
| 11 Juillet - Saint-Thibéry (34)              | (SX1/SX2/Juniors/Espoirs)  |
| 18 Juillet - Lizac (82)                      | (Juniors/Espoirs)          |
| 25 Juillet - Saint-Simon-de-Pellouaille (17) | (Juniors/Espoirs)          |
| 14 Août - Magescq (40)                       | (Espoirs)                  |
| 22 Août - Saint-Georges-de-Montaigu (85)     | (SX1-SX2-Juniors-Espoirs)  |
| 5 Septembre - Briennon-sur-Amraçon (89)      | (SX1/SX2/Juniors/ Espoirs) |
| 21-22 Novembre - Nanterre (92)               | (SX1/SX2/Juniors)          |
| À déterminer - Lyon (69)                     | (SX1/SX2/Juniors)          |

### CHAMPIONNAT DE FRANCE MINIVERT 50 FACTORY

|                                     |                        |
|-------------------------------------|------------------------|
| 21-22 Mars - Saint-Thibéry (34)     | MC Saint-Thibéryen     |
| 28-29 Mars - Authume (39)           | UM Doloise             |
| 30-31 Mai - Grièges (01)            | MC de la Pierre Torion |
| 20-21 Juin - Plouër S/Rance (22)    | MC Plouër S/Rance      |
| 18-19 Juillet - Gouy-en-Artois (62) | MC Gouy-en-Artois      |
| 12-13 Septembre - Mézilles (89)     | MC Chronover           |
| 17-18 Octobre - Porto Vecchio (2A)  | MC Extrême Sud         |

### COUPE DE FRANCE MX NATIONAL 125CC

|                              |                       |
|------------------------------|-----------------------|
| 29 Mars - Illats (33)        | 2, 4, 6 Roues         |
| 19 Avril - Saint-Chéron (91) | MC Saint-Chéron       |
| 17 Mai - Crissoles (60)      | MC des Hautes Vallées |
| 31 Mai - Plouër (22)         | Triagoc MC            |
| 7 Juin - Montgueux (16)      | UM Aube               |
| 21 Juin - Treignac (19)      | MC Treignac           |
| 5 Juillet - Ouville (50)     | Ouville MC            |

### COUPE DE FRANCE MX NATIONAL 450CC

|                                      |                  |
|--------------------------------------|------------------|
| 22 Mars - Yssingeaux (43)            | MC Yssingelais   |
| 29 Mars - Haudicourt (76)            | MC des Vallées   |
| 12 Avril - Saint-Cyr-de-Salerme (27) | MC Berthouvilais |
| 31 Mai - Apremont (85)               | MC de la Vie     |
| 7 Juin - Eoubell (40)                | MC Dreux         |
| 5 Juillet - Nozay (44)               | MC Nozéen        |

### COUPE DE FRANCE MX NATIONAL 250CC

|                        |                  |
|------------------------|------------------|
| 29 Mars - Glénac (56)  | MC Glénac        |
| 17 Avril - Mâcon (71)  | AMC de Mâcon     |
| 10 Mai - Labarthe (82) | MC du Bas Quercy |

# CALENDRIER DES CHAMPIONNATS

COUPES ET TROPHÉES DE FRANCE F.F.M.

|                                        |                             |
|----------------------------------------|-----------------------------|
| 31 Mai - Saint-Aignan-le-Jaillard (45) | MC Saint-Aignan-le-Jaillard |
| 7 Juin - Saint-Front-sur-Lémance (47)  | MC Bonaguil                 |
| 21 Juin - Treignac (19)                | MC Treignac                 |
| 5 Juillet - Chauvigny (86)             | MC Chauvinois               |

## CHAMPIONNAT DE FRANCE MX FÉMININ

|                                |                           |
|--------------------------------|---------------------------|
| 8 Mars - Basly (14)            | MC Basly                  |
| 29 Mars - La Couronne (16)     | La Couronne LM            |
| 12 Avril - Thouars (79)        | MC Thouarsais             |
| 19 Avril - Port-sur-Saône (70) | MC Portusien              |
| 3 Mai - Saint-Éloi (58)        | MC Nevers et de la Nièvre |
| 17 Mai - Saint-Brieuc (22)     | MC Briochin               |
| 7 Juin - Bruguères (31)        | MC Bruguères              |

## CHAMPIONNAT DE FRANCE MX VÉTÉRAN

|                                        |                            |
|----------------------------------------|----------------------------|
| 26 Avril - Frontignan (34)             | MC Frontignan la Cible     |
| 2 Mai - Pertuis (84)                   | MC Pertuis Durance Lubéron |
| 17 Mai - Soucy (89)                    | SMC de Sens                |
| 7 Juin - Ecublé (28)                   | MC Dreux                   |
| 5 Juillet - Sommarive (08)             | AM de Sommarive            |
| 6 Septembre - Le Meix Vannot (25)      | AMC les Fins               |
| 13 Septembre - Tilly-sur-Seuilles (14) | Caen MC                    |

## CHAMPIONNAT DE FRANCE SUPERMOTARD

|                                             |                      |
|---------------------------------------------|----------------------|
| 25-26 Avril - Le Val d'Argenton (79)        | MC Angevin           |
| 6-7 Juin - Lohéac (35)                      | MC Roazhon Supermot' |
| 4-5 Juillet - Rouen (76)                    | TDG Motors           |
| 25-26 Juillet - Saint-Amand-Colombiers (18) | MC Boischaud         |
| 29-30 Août - Circuit d'Albi (81)            | MC du Circuit d'Albi |
| 12-13 Septembre - Villars S'Écot (25)       | MC Villars S'Écot    |
| 21-22 Novembre - À déterminer               | (Catégorie S1)       |

## CHAMPIONNAT DE FRANCE MX À L'ANCIENNE

|                                  |                              |
|----------------------------------|------------------------------|
| 12 Avril - Moulins (03)          | MC de Moulins                |
| 3 Mai - Vierzon (18)             | Bourges Racing Team          |
| 6 Juin - Bruguères (31)          | MC Bruguères                 |
| 14 Juin - Riom-ès-Montagnes (15) | Quad et Moto Gentiane        |
| 28 Juin - Mandeure (25)          | MC Mandeure                  |
| 13 Septembre - St-Éloi (58)      | MC de Nevers et de la Nièvre |
| 27 Septembre - Le Chêne (10)     | MC des 3 Communes            |

## CHAMPIONNAT DE FRANCE MX DES RÉGIONS

|                               |           |
|-------------------------------|-----------|
| 19-20 Septembre - Cussac (87) | Cussac MC |
|-------------------------------|-----------|

## CHAMPIONNAT DE FRANCE MONTÉE IMPOSSIBLE

|                                      |                       |
|--------------------------------------|-----------------------|
| 28 Juin - Bernex (74)                | MC Bernex Dent d'Oche |
| 19 Juillet - La Bresse (88)          | SM la Bressaude       |
| 16 ou 23 Août - Arette (64)          | MC Arette             |
| 20 Septembre - Lamure S'Azergue (69) | MC la Croix Borsat    |

## CHAMPIONNAT DE FRANCE SIDECAR CROSS ÉLITE

|                                |                    |
|--------------------------------|--------------------|
| 22 Mars - Rozoy S/Serre (02)   | MC Rozoy           |
| 29 Mars - Gueugnon (71)        | MC Dardon Gueugnon |
| 6 Avril - Quinsaines (03)      | MC Montluçon       |
| 26 Avril - Villars S'Écot (25) | MC Villars S'Écot  |
| 14 Mai - Torcé-en-Vallée (72)  | GS de Torcé        |
| 24 Mai - Brou (28)             | MC Brou            |
| 20-21 Juin - Pontigné (49)     | MC Baugeois        |
| 5 Juillet - Blargies (60)      | MC Blargies        |
| 22-23 Août - Ahun (23)         | AM Creusoise       |
| 6 Septembre - Huismes (37)     | MC Huismes         |

## CHAMPIONNAT DE FRANCE QUAD CROSS DES RÉGIONS

|                            |             |
|----------------------------|-------------|
| 17 Mai - Saint-Brieuc (22) | MC Briochin |
|----------------------------|-------------|

## CHAMPIONNAT DE FRANCE QUAD CROSS ÉLITE

|                     |         |
|---------------------|---------|
| 29 Mars - Faye (79) | MC Trac |
|---------------------|---------|

|                                        |                   |
|----------------------------------------|-------------------|
| 6 Avril - Chinon (37)                  | AM Chinon         |
| 26 Avril - La Neuville-aux-Joûtes (08) | MC du Pavillon    |
| 31 Mai - Loudun (86)                   | MC de Loudun      |
| 7 Juin - Plomion (02)                  | MC Marie Voharies |
| 21 Juin - Pontigné (49)                | MC Baugeois       |
| 5 Juillet - Blargies (60)              | MC Blargies       |
| 12 Juillet - Saint-Mamet (15)          | MC Saint-Mamet    |
| 6 Septembre - Huismes (37)             | MC Huismes        |

## ENDURO

### CHAMPIONNAT DE FRANCE D'ENDURO 24MX

|                                     |                               |
|-------------------------------------|-------------------------------|
| 16-17 Mai - Boussac (23)            | MC Boussaquin                 |
| 11-12 Juillet - Vagny (88)          | Moto Verte Htes-Vosges Enduro |
| 29-30 Août - Peyrat-le-Château (87) | MC Paeyratois                 |
| 26-27 Septembre - Vertolaye (63)    | MC Livradois                  |
| 24-25 Octobre - Langogne (48)       | Moto Verte de Haute Lozère    |

### CHAMPIONNAT DE FRANCE CROSS-COUNTRY IPONE

|                                    |                   |
|------------------------------------|-------------------|
| 5 Avril - Porto-Vecchio (2A)       | MC Extrême Sud    |
| 26 Avril - Gorges (50)             | Les Pommes Vertes |
| 31 Mai - Clermont-Puyguillies (32) | MC Clermontois    |
| 14 Juin - Souillac (46)            | MC du Haut Quercy |
| 5 Juillet - Châteauroux (36)       | MC Castellois     |

### CHAMPIONNAT DE FRANCE D'ENDURO KID 24MX

|                                      |                               |
|--------------------------------------|-------------------------------|
| 18 Avril                             |                               |
| Thiberville/St-Aubin-de-Scellon (27) | Club Moto Thibervillais       |
| 9-10 Mai - Auzole (46)               | MC 46                         |
| 20 juin - Le Puy-en-Velay (43)       | MC Le Puy-en-Velay            |
| 25 Juillet - Goudelin (22)           | MC Goudelin Merzer            |
| 19 Septembre - Mende                 | Changefége (48) - MC Lozérien |

## LES CLASSIQUES D'ENDURO

|                                           |  |
|-------------------------------------------|--|
| 28-29 Mars - Val de Lorraine Classic (54) |  |
| 1-2 Mai - Grappe de Cyrano (24)           |  |
| 5-6-7 Juin - Tréfle Lozérien (48)         |  |
| 27-28 Juin - Rand'Auvergne (63)           |  |
| 3-4 Octobre - Aveyronnaise Classic (12)   |  |

### CHAMPIONNAT DE FRANCE D'ENDURO À L'ANCIENNE + TROPHÉE FÉMININ D'ENDURO

|                                     |                              |
|-------------------------------------|------------------------------|
| 2-3 Mai - Aubusson (23)             | Enduro club Aubussonnais     |
| 30-31 Mai - La Tour Blanche (24)    | MC Par Chemins               |
| 27-28 Juin - Monein (64)            | ASM de Pau Moto Verte        |
| 12-13 Septembre - Saint-Junien (87) | ASSJ Verts Crampons          |
| 10-11 Octobre - Marcolès (15)       | Les Tracauternes de Marcolès |

### CHAMPIONNAT DE FRANCE DES RÉGIONS D'ENDURO

|                       |                      |
|-----------------------|----------------------|
| 22 Mars - Chanac (48) | Joe Bar Tout Terrain |
|-----------------------|----------------------|

### CHAMPIONNAT DE FRANCE D'ENDURANCE TT DES RÉGIONS

|                                    |           |
|------------------------------------|-----------|
| 29 mars - Saint-Jean-de-Sault (84) | MC Gordes |
|------------------------------------|-----------|

## TRIAL

### CHAMPIONNAT DE FRANCE TRIAL

|                                   |                           |
|-----------------------------------|---------------------------|
| 4-5 Avril - Maisse (91)           | MC Chatillonnais Boutigny |
| 18-19 Avril - Sommières (30)      | MC Sommiérois             |
| 9-10 Mai - Saint-Denis (11)       | TC de la Montagne Noire   |
| 12-13 Septembre - Quinsaines (03) | MC Montluçon              |
| 17-18 Octobre - Andon (06)        | AMC Grasse                |

### CHAMPIONNAT DE FRANCE MINITRIAL

|                           |                   |
|---------------------------|-------------------|
| 29 Mars - Barbentane (13) | TLC Barbentanaise |
| 12 Avril - Larchant (77)  | UM Nemours        |

# CALENDRIER DES CHAMPIONNATS

COUPES ET TROPHÉES DE FRANCE F.F.M.

|                                         |              |
|-----------------------------------------|--------------|
| 24 Mai - Durenque (12)                  | MC Levezou   |
| 31 Mai - Chalonnes-sur-Loire (49)       | TC Chalonais |
| 12 Septembre (Finale) - Quinsaines (03) | MC Montluçon |

## CHAMPIONNAT DE FRANCE TRIAL VINTAGE

|                                   |                 |
|-----------------------------------|-----------------|
| 24-25 Janvier - Corbère (66)      | TC Catalan 2    |
| 25-26 Avril - Venterol (26)       | MC des Oliviers |
| 30-31 Mai - Les Etilleux (28)     | MC du Perche 2  |
| 27-28 Juin - Pra-Loup (04)        | MC Toulonnais   |
| 5-6 Septembre - Saint-Chéron (91) | MC Saint-Chéron |

## CHAMPIONNAT DE FRANCE DES RÉGIONS

|                            |                   |
|----------------------------|-------------------|
| 4 Octobre - Frontenac (33) | Cagouille Rageuse |
|----------------------------|-------------------|

## TROPHÉE DE FRANCE DES CLASSIQUES

|                                            |                      |
|--------------------------------------------|----------------------|
| 11-14 Juillet - 4 jours de la Creuse (23)  | ATC Saint-Christophe |
| 23-25 Octobre - 3 jours de la Truyère (12) | TC Saint-Mamet       |

## RALLYES ROUTIERS

### CHAMPIONNAT DE FRANCE DES RALLYES ROUTIERS

|                                           |                |
|-------------------------------------------|----------------|
| 2 Mai - Rallye de la Sarthe (72)          | ASM ACO        |
| 20 Juin - Rallye de Corse (2A)            | JMP Racing     |
| 17-18 Juillet - Rallye du Dourdou (12)    | MC Villecomtal |
| 11-12 Septembre - Rallye des Coteaux (07) | RAMP           |
| 17 Octobre - Rallye de Charente (16)      | C.O.R.R.C      |

## COURSES SUR PISTE

### CHAMPIONNAT DE FRANCE DE SPEEDWAY

|                                 |               |
|---------------------------------|---------------|
| 8 Mars - Lamothe-Landerron (33) | DMC Lamothais |
| 28 Mars - Marmande (47)         | MC Marmandais |
| 12 Septembre - Macon (71)       | AMC Macon     |

### CHAMPIONNAT DE FRANCE SIDE-CAR

|                                 |                   |
|---------------------------------|-------------------|
| 8 Mars - Lamothe-Landerron (33) | DMC Lamothais     |
| 1 Mai - Morizès (33)            | MC Morizès        |
| 8 Mai - La Réole (33)           | MC Réolais        |
| 27 Juin - Saint-Macaire (33)    | MSC Macarien      |
| 14 Août - Miramont (47)         | MC Val de Guyenne |
| 12 Septembre - Macon (71)       | AMC Macon         |
| 26 Septembre - Marmande (47)    | MC Marmandais     |

### CHAMPIONNAT DE FRANCE DE LONG-TRACK

|                              |               |
|------------------------------|---------------|
| 1 Mai - Morizès (33)         | MC Morizès    |
| 27 Juin - Saint-Macaire (33) | MSC Macarien  |
| 26 Septembre - Marmande (47) | MC Marmandais |

### CHAMPIONNAT DE FRANCE ROOKIE

|                                 |               |
|---------------------------------|---------------|
| 8 Mars - Lamothe-Landerron (33) | DMC Lamothais |
| 28 Mars - Marmande (47)         | MC Marmandais |
| 1 Mai - Morizès (33)            | MC Morizès    |
| 27 Juin - Saint-Macaire (33)    | MSC Macarien  |
| 12 Septembre - Macon (71)       | AMC Macon     |
| 26 Septembre - Marmande (47)    | MC Marmandais |

### CHAMPIONNAT DE FRANCE DE FLAT-TRACK

|                              |                   |
|------------------------------|-------------------|
| 28 Mars - Marmande (47)      | MC Marmandais     |
| 5 Avril - La Réole (33)      | MSC Macarien      |
| 18 Avril - Miramont (47)     | MC Val de Guyenne |
| 1 Mai - Morizès (33)         | MC Morizès        |
| 27 Juin - Saint-Macaire (33) | MSC Macarien      |

### LIGUE NATIONALE DE SPEEDWAY / PROMO CUP / YOUTH CUP

|                          |                   |
|--------------------------|-------------------|
| 5 Avril - La Réole (33)  | MSC Macarien      |
| 11 Avril - Morizès (33)  | MC Morizès        |
| 18 Avril - Miramont (47) | MC Val de Guyenne |

### CHAMPIONNAT DE FRANCE KIDS

|                                 |                   |
|---------------------------------|-------------------|
| 8 Mars - Lamothe-Landerron (33) | DMC Lamothais     |
| 28 Mars - Marmande (47)         | MC Marmandais     |
| 5 Avril - La Réole (33)         | MSC Macarien      |
| 11 Avril - Morizès (33)         | MC Morizès        |
| 18 Avril - Miramont (47)        | MC Val de Guyenne |
| 1 Mai - Morizès (33)            | MC Morizès        |
| 27 Juin - Saint-Macaire (33)    | MSC Macarien      |
| 12 Septembre - Macon (71)       | AMC Macon         |
| 26 Septembre - Marmande (47)    | MC Marmandais     |

## TOURISME

### CHAMPIONNAT DE FRANCE DE TOURISME

|                                     |                 |
|-------------------------------------|-----------------|
| 11-12 Avril - Sommières (30)        | MC Sommiérois   |
| 27-28 Juin - Frotey-Les-Vesoul (70) | MC Haut-Saônois |
| 3-4 Octobre - La Jarne (17)         | MC Rochelais    |

### ÉTAPES INTERMÉDIAIRES

|                                                 |                              |
|-------------------------------------------------|------------------------------|
| 28 Février-1 <sup>er</sup> Mars - Chassieu (69) | MC de Lyon et du Rhône       |
| 6-7 Juin - Cannes (06)                          | MC Cannes                    |
| 13-14 Juin - Saint-Rome-de-Dolan (48)           | MC Riviéris                  |
| 20-21 Juin - À déterminer                       |                              |
| À déterminer - Avignon (84)                     | MC Avignon et Vaucluse       |
| 22-23 Août - À déterminer                       | MC Tourisme Sud Parisien     |
| 29-30 Août - Sommières (30)                     | MC Sommiérois                |
| 4-6 Septembre - Orbéc (14)                      | Club Moto Thiberville        |
| 18-20 Septembre - Mauléon-Licharre (64)         | Esprit MC 64                 |
| 26-27 Septembre - À déterminer                  | Les Anges Gardiens de Nantes |

### CHAMPIONNAT DE FRANCE DES RÉGIONS DE TOURISME

|                             |            |
|-----------------------------|------------|
| À déterminer - Le Teil (07) | MC du Teil |
|-----------------------------|------------|

## MOTOBALL

### CHAMPIONNAT DE FRANCE ÉLITE 1

|                 |            |
|-----------------|------------|
| 28-29 Mars      | Journée 1  |
| 25-26 Avril     | Journée 2  |
| 2-3 Mai         | Journée 3  |
| 16-17 Mai       | Journée 4  |
| 30-31 Mai       | Journée 5  |
| 6-7 Juin        | Journée 6  |
| 4-5 Juillet     | Journée 7  |
| 11-12 Juillet   | Journée 8  |
| 8-9 Août        | Journée 9  |
| 15-16 Août      | Journée 10 |
| 22-23 Août      | Journée 11 |
| 29-30 Août      | Journée 12 |
| 19-20 Septembre | Journée 13 |
| 3-4 Octobre     | Journée 14 |

### COUPE DE FRANCE

|               |        |
|---------------|--------|
| 4-5 Avril     | 1/4 A  |
| 11-12 Avril   | 1/4 R  |
| 13-14 Juin    | 1/2 A  |
| 20-21 Juin    | 1/2 R  |
| 5-6 Septembre | Finale |

### TROPHÉE DES CHAMPIONS ÉLITE 1

|               |        |
|---------------|--------|
| 10-11 Octobre | Finale |
|---------------|--------|

### TROPHÉE DES CHAMPIONS ÉLITE 2

|               |        |
|---------------|--------|
| 17-18 Octobre | Finale |
|---------------|--------|

Le lieu est fixé en fonction de l'équipe évoluant à domicile.

\*Calendrier prévisionnel au 15/01/2026

## CALENDRIER 2026 DES GRANDS ÉVÈNEMENTS MOTO ET QUAD EN FRANCE\*

### ➤ **Février**

**Du 13 au 15 février** : Enduropale / Quaduro du Touquet Pas-de-Calais / Championnat du Monde FIM de Courses sur Sable – Le Touquet Paris-Plage (62)

**Du 26 février au 1<sup>er</sup> mars** : Salon du 2 Roues de Lyon - Lyon Eurexpo - Lyon (69)

### ➤ **Mars**

**6 mars** : Championnat du Monde FIM de X-Trial - Le Colisée - Chalon-sur-Saône (71)

**7 mars** : Championnat du Monde FIM Super Enduro - Douai (59)

### ➤ **Avril**

**Du 17 au 19 avril** : Championnat du Monde FIM Hard Enduro - Alestrem - Alès (30)

**18 & 19 avril** : Championnats du Monde FIM de Side-Car Cross / Quad Cross - Castelnau-de-Lévis (81)

**Du 16 au 19 avril** : Championnat du Monde FIM d'Endurance – 24H Motos – Le Mans (72)

### ➤ **Mai**

**2 & 3 mai** : Championnat d'Europe de Trial - Massais (79)

**Du 8 au 10 mai** : Championnat du Monde FIM des Courses sur Route MotoGP / Moto2 / Moto3 – Grand Prix de France – Le Mans (72)

**9 & 10 mai** : Coupe d'Europe Mini Enduro - Auzole (46)

**16 mai** : Championnat d'Europe de Speedway - Qualifications - Lamothe-Landerron (33)

**23 & 24 mai** : Championnat du Monde FIM Motocross MXGP / MX2 / WMX - Championnat d'Europe EMX125 - Grand Prix de France - Lacapelle-Marival (46)

### ➤ **Juin**

**Du 19 au 21 juin** : Championnat du Monde Side-Car - Pau Arnos (64)

### ➤ **Juillet**

**4 juillet** : Championnat d'Europe de Speedway par paires - Mâcon (71)

**13 juillet** : Championnat du Monde de Long-Track - Marmande (47)

**Du 17 au 19 juillet** : Championnat du Monde FIM EnduroGP - Grand Prix de France - Saint-Agrève (07)

**Du 24 au 26 juillet** : Championnat du Monde FIM MotoJunior - European Moto4 - Moto2 Europe - Magny-Cours (58)

### ➤ **Août**

**Du 20 au 23 août** : 72H de Pont-de-Vaux / Mondial du Quad - Pont-de-Vaux (01)

**29 & 30 août** : Championnat du Monde FIM TrialGP / Trial2 / Trial3 - Grand Prix de France - Cahors (46)

### ➤ **Septembre**

**Du 4 au 6 septembre** : Championnat du Monde FIM de Superbike / Supersport / Sportbikes – Magny-Cours (58)

**5 septembre** : Championnat du Monde de Long-Track - Morizès (33)

**Du 17 au 20 septembre** : Championnat du Monde FIM d'Endurance - Bol d'Or / Bol d'Argent / Bol Classic - Le Castellet (83)

**26 & 27 septembre** : Side-Car Cross des Nations & Quad Cross des Nations - Gueugnon (71)

### ➤ **Octobre**

**3 & 4 octobre** : FIM Motocross des Nations - Ernée (53)

**10 & 11 octobre** : Championnat d'Europe Enduro à l'ancienne - Marcolès (15)

### ➤ **Novembre**

**21-22 Novembre** : Supercross de Paris - Paris La Défense Arena (92)

\*Calendrier prévisionnel au 05/01/2026



# DRAPEAUX EN USAGE SUR LES ÉPREUVES MOTOCYCLISTES

## SIGNAUX D'INFORMATION



Signal de départ d'une course. Fermeture de la piste aux non-compétiteurs.



Fin de la course ou des essais.  
**Vitesse** : Ouverture de la piste aux non-compétiteurs.



Signal de dépassement.



Le piste est libre de tout danger.

## SIGNAUX SPÉCIFIQUES



**Vitesse** : Un véhicule est ralenti sur la piste, le dépassement de celui-ci est autorisé.



**Vitesse** : Gouttes de pluie affectant la surface de cette section du circuit.



**Vitesse** : Poneau présentés avec l'ensemble des drapeaux jaunes agités quand un safety-car emprunte la piste. Le dépassement du safety-car est interdit. Le dépassement entre pilotes est interdit.



**Courses sur piste** : Annonce le dernier tour.

## SIGNAUX DE DANGER



**Motocross fixe** : Danger immédiat, ralentir et défense de dépasser.  
**Agité** : Danger immédiat, ralentir et défense de dépasser. Le pilote n'est pas autorisé à sauter, les roues de la moto doivent rester en contact avec le sol.



Piste glissante, changement d'adhérence.  
**Vitesse** : Changement d'adhérence pour toute autre raison que la pluie.



**Motocross - fixe** : Personnel médical sur la piste, roulez avec une extrême prudence. Défense de dépasser et le pilote n'est pas autorisé à sauter.



**Motocross - agité** : Ce drapeau est utilisé pour appeler les secours. Roulez avec une extrême prudence, défense de dépasser et le pilote n'est pas autorisé à sauter.

## SIGNAUX D'INJONCTION



Signal d'interruption d'une course ou d'une séance d'essai.



Signal d'arrêt pour le motocycle portant ce numéro. Le pilote doit rentrer aux stands et ne pourra plus repartir.



Le pilote portant le numéro indique par le commissaire doit immédiatement quitter la piste.

## PRÉSENTATION DES DRAPEAUX



Drapeau fixe



Drapeau agité en 8



Double drapeau jaune agité



Drapeau agité de haut en bas



Passion

# Économisez sur le tarif, pas sur la protection

Assurance Moto

jusqu'à 25 %<sup>(1)</sup>  
de réduction



OFFRE  
CITOYENNE

Rendez-vous en agence et sur [passion.axa.fr](https://passion.axa.fr)

AXA Passion partenaire officiel de la Fédération Française de Motocyclisme

(1) Jusqu'à 25% de réduction appliquée sur le tarif d'assurance moto pour tout conducteur principal détenant déjà un contrat d'assurance auto, moto ou scooter chez AXA.

**AXA France IARD** - S.A. au capital de 214 799 030 € - 722 057 460 RCS Nanterre • **AXA Assurances IARD Mutuelle** - Société d'assurance mutuelle à cotisations fixes contre l'incendie, les accidents et risques divers - Siren 775 699 309 • AXA France IARD est mandataire exclusif en opérations de banque d'AXA Banque - N° ORIAS 13000245 ([orias.fr](https://orias.fr)) • Sièges sociaux : 912, Terrasses de l'Arche - 92727 Nanterre Cedex • **AXA Assistance France Assurances** - S.A. de droit français au capital de 24 099 560,20 €, immatriculée au Registre du Commerce et des Sociétés de Nanterre sous le numéro 451 392 724 et dont le siège social est situé 6, rue André Gide - 92320 Châtillon • **Juridica** - La filiale spécialisée en assurance de protection juridique d'AXA France. S.A. au capital de 14 627 854,68 €, 572 079 150 RCS Versailles. Siège social : 1, place Victorien Sardou - 78160 Marly-le-Roi. **Entreprises régies par le Code des assurances** • **Club 14** est une association, déclarée le 4 septembre 1981 sous le numéro 81-1832. Siret 338 666 050 00038. Siège : 87, avenue François Arago - 92022 Nanterre Cedex • **AXA Banque** - S.A. au capital de 146 017 296 € - 542 016 993 RCS Créteil • **AXA Banque Financement** - S.A. au capital de 33 855 000 € - 348 211 244 RCS Créteil. Sièges Sociaux : 203/205, rue Carnot - 94138 Fontenay-sous-Bois Cedex. Intermédiaires en assurance pour le compte d'AXA France Vie et AXA France IARD - N° ORIAS 07 025 377 et 07 025 368 - [orias.fr](https://orias.fr). Coordonnées de l'Autorité de contrôle prudentiel et de résolution (ACPR) - 4, place de Budapest - CS 92459 - 75436 Paris Cedex 09. Le détail des procédures de recours et de réclamations et les coordonnées du service dédié sont disponibles, pour la banque et l'assurance, sur le site [axa.fr](https://axa.fr).

