

CHAMPIONNAT DE FRANCE D'ENDURO

La Fédération Française de Motocyclisme met en compétition en 2004 le Championnat de France d'Enduro. Toute personne physique ou morale qui organise ou qui prend part à cette compétition est sensée connaître le présent règlement. Elle s'engage à se soumettre sans réserve à toutes ses prescriptions.

Aucune clause du règlement particulier de l'épreuve ne peut être ni contraire ni complémentaire au présent règlement.

Après l'ouverture des engagements, aucune modification ne devra 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.

Si une lacune est constatée, elle devra 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 1ER JUIN DE L'ANNEE PRECEDENTE. Les épreuves retenues pour 2004 se dérouleront aux dates suivantes :

28-29 février	M.C. DU ROUBIGOU – Cancon (47)
01-02 mai	SCAER M.V. – Scaër (29)
19-20 juin	M.C. BOUSSAQUIN – Boussac (23)
10-11 juillet	TEAM MOTO PASSION – Digne (04)

Aucune épreuve ne pourra compter pour un Championnat de Ligue.

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

Des titres de Champions de France seront décernés aux vainqueurs des classements par cylindrée dans les trois catégories.

Les titres ne seront décernés qu'aux pilotes ayant marqué des points dans au moins cinq manches.

ART. 3 CONCURRENTS

CAPACITE

Le nombre de concurrents admis à prendre le départ ne devra pas être supérieur à 5 par kilomètre de circuit, avec un maximum de 300 partants.

Ce critère d'admission correspond au nombre d'engagés que doit accepter le club organisateur à condition que les engagements parviennent dans les délais.

Les Inters, Nationaux 1, 50 cc et Féminines qui auront envoyé leur engagement pour toutes les épreuves du Championnat seront engagés en priorité. Le complément, à concurrence de 300, sera effectué avec les Nationaux 2 (priorité aux pilotes engagés pour toutes les épreuves du Championnat).

OUVERTURE DU CHAMPIONNAT

Pourront disputer le Championnat de France, les licenciés de nationalité française titulaires d'une licence internationale ou nationale NCA et titulaires du permis correspondant à leur machine, ou titulaires du CASM pour les pilotes âgés de 14 à 16 ans pour la catégorie 50 cc.

Un pilote étranger possédant une licence annuelle type NCA délivrée par la F.F.M. pourra participer aux épreuves de Championnat de France.

Ne pourront toutefois concourir aux titres de Champion de France que les étrangers détenteurs d'une licence annuelle délivrée par la F.F.M. et pouvant justifier, avant la première épreuve du Championnat, d'une résidence en France depuis au moins trois années consécutives ou de la détention d'une licence F.F.M. depuis au moins trois années consécutives pour les non-résidents sur le territoire français. Ils devront en avoir fait la demande par écrit avant la première épreuve auprès du Service Sportif de la F.F.M..

Les licenciés de nationalité française, titulaires d'une licence Inter cross durant les trois années consécutives antérieures à l'année en cours, et ceux figurant sur la liste Inter enduro devront obligatoirement s'engager en Inter.

Dans chaque catégorie respective, les licenciés Trial figurant sur une liste de notoriété Trial et licenciés Cross ne pourront marquer des points dans les deux dernières épreuves que dans la mesure où ils seront classés dans deux épreuves précédentes du Championnat.

Les pilotes figurant sur la liste Experts de Trial devront s'engager en catégorie Nationale 1.

Les listes de notoriété figurent en Annexe.

Les licences NCB et une manifestation sont interdites.

ART. 4 CLASSEMENT

a) DE L'ÉPREUVE : Chaque jour, les organisateurs établiront les classements suivants pour chaque catégorie :

Championnats :

- Inter 125 cc – 250 cc 4T
- Inter + 125 cc
- Inter + 250 cc 4 T

- National 1 125 cc – 250 cc 4T
- National 1 + 125 cc
- National 1 + 250 cc 4T

- National 2 125 cc – 250 cc 4T
- National 2 + 125 cc
- National 2 + 250 cc 4T

Trophées :

- Vétérans (37 ans au 1er janvier de l'année en cours)
- Féminines
- Juniors extraits de la catégorie nationale 2 125 cc (avoir moins de 19 ans au 1^{er} janvier) et s'être inscrits par écrit avant la première épreuve auprès du Service Sportif de la F.F.M.
- 50 cc (moins de 19 ans au 1^{er} janvier)

b) DU CHAMPIONNAT : **Les points des classements par cylindrée pour les trois catégories acquis chaque jour par les pilotes français sans tenir compte, le cas échéant, des résultats des concurrents étrangers, seront attribués selon le barème suivant : 20, 17, 15, 13, 11, 10, 9, 8, 7, 6, 5, 4, 3, 2, 1.**

En catégories Inter, Nationale 1 et Nationale 2, le classement général sera établi sur la totalité des manches, chaque journée de course étant considérée comme une manche.

En cas d'ex-aequo, les concurrents seront départagés en fonction du nombre de places de premier, de places de second, etc.

c) DES TROPHEES : les points des Trophées seront attribués suivant les mêmes modalités que pour le Championnat.

d) Les Vétérans devront opter pour la catégorie Vétérans ou Nationale 2, mais ne pourront cumuler les deux classements.

Règle particulière en cas de concurrence de date avec une épreuve de Championnat d'Europe : les pilotes participant à une épreuve de Championnat d'Europe le jour d'un Championnat de France se verront attribuer les points qu'ils marqueront lors de cette épreuve comme indiqué ci-dessous :

- Pour la 1^{ère} épreuve du Championnat de France, les points marqués au Championnat d'Europe seront automatiquement acquis.
- Pour les autres épreuves, avoir déjà marqué au minimum un point.
- Pour les épreuves se déroulant sur deux jours, les points de l'Europe seront multipliés par deux.

ART. 5 CHANGEMENT DE CATEGORIE

Les pilotes qui n'ont pas marqué de points dans les classements par classe dans leur catégorie durant les deux années précédentes pourront redescendre en catégorie immédiatement inférieure suite à une demande écrite.

Les pilotes Inters et Nationaux 1 n'ayant pas marqué de points dans les classements par classe pendant deux années consécutives descendront systématiquement dans la catégorie inférieure. Toutefois, les Inters ne pourront descendre plus bas qu'en National 1.

Les 2 premiers des classements de chaque classe National 1 2004 monteront en catégorie internationale en 2005.

Les 5 premiers des classements de chaque classe National 2 2004 (hors Vétérans) monteront en catégorie Nationale 1 en 2005.

Sous réserve d'acceptation de la Commission, un pilote National 1 ou National 2 peut souhaiter courir en catégorie supérieure ; il doit manifester son choix (qui est irréversible) au plus tard avant le 15 octobre.

Un pilote National 1 ou National 2 qui refuse son passage dans la catégorie supérieure ne pourra pas marquer de points au Championnat durant deux ans.

ART. 6 ACCUEIL ADMINISTRATIF

L'accueil administratif et le contrôle technique se dérouleront le vendredi. Les heures et lieux devront figurer sur le règlement

A leur arrivée sur le lieu de l'épreuve, les concurrents régulièrement engagés doivent se présenter à l'accueil administratif munis de :

- la confirmation de leur engagement,
 - le permis de conduire,
 - la carte grise du motorcycle,
 - procès verbal de réception établi par le service des mines (pour les réceptions à titre isolé),
- (les W garage et les WW ne sont pas autorisés ; les motos devront répondre à la Législation française en terme d'immatriculation et plus particulièrement à la validation des cartes grises étrangères -délai de 3 mois à compter de la 1^{ère} date de mise en circulation-),
- la licence,
 - **l'attestation d'assurance de la moto.**

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

En contrepartie, l'organisateur remettra aux concurrents un dossier de l'épreuve comprenant :

- le plan du circuit et des spéciales,
- la feuille de route comprenant les précisions suivantes :

- kilométrages intermédiaires,
- praticabilité du parcours,
- emplacements des contrôles horaires,
- points de ravitaillement
- temps impartis entre chaque contrôle horaire,
- heures de départ.
- les cartons de contrôles horaires et de passage (peuvent être également remis au moment du départ au parc fermé).

ENGAGEMENTS :

Les droits d'engagement sont fixés à 90 € pour les Inters et Nationaux 1 et à 75 € pour les autres catégories pour les épreuves comportant deux spéciales. Ils seront de 95 € pour les Inters et Nationaux 1 et de 80 € pour les autres catégories pour les épreuves comportant trois spéciales.

Les engagements à l'année seront clos 7 semaines avant l'épreuve. Les engagements épreuve par épreuve seront clos au minimum 15 jours avant la date de l'épreuve. Ils devront être ouverts deux mois et demi avant l'épreuve. Les pilotes s'engageant à l'année devront s'acquitter d'une caution de 150 €.

Toute demande d'engagement reçue après la date de clôture sera majorée de 50 € pour tous les pilotes. Cette majoration devra être régularisée au contrôle administratif.

La demande d'engagement devra être formulée sur un imprimé qui sera délivré par les Services de la Fédération sur simple sollicitation. Elle sera également disponible sur le site internet : <http://www.ffmoto.org>. Les pilotes s'engageant à toutes les épreuves devront adresser leur demande d'engagement à l'adresse suivante : F.F.M., Catherine JUILLIET, 74 avenue Parmentier, 75011 PARIS. Les pilotes s'engageant dans 1 jusqu'à 4 épreuves devront adresser leur engagement directement aux clubs organisateurs.

Les numéros de course devront être attribués en fonction de la date d'envoi des bulletins d'engagement. Les enveloppes doivent être conservées.

Les droits d'engagement seront remboursés, dans le mois qui suit l'épreuve, dans la mesure où le pilote prévient l'organisateur de son forfait. Le certificat médical doit être expédié à l'organisateur au plus tard le vendredi précédent l'épreuve, cachet de la poste faisant foi.

ART. 7 MOTOCYCLES

Les motocycles devront être rigoureusement conformes aux prescriptions du Code de la Route, sous la responsabilité du concurrent durant l'épreuve.

Les poignées ou manettes devront être boulées ; les repose-pieds ne devront pas présenter d'aspérités dangereuses.

Les machines devront porter trois plaques à numéro, une de chaque côté de la roue arrière et une à l'avant.

A l'avant, la plaque devra être de forme elliptique ou rectangulaire et de dimensions suffisantes pour recevoir les numéros réglementaires.

Couleur des plaques :

- **Catégories Inter :**
 - Plaque rouge..... numéros blancs
- **Catégorie Nationale 1 :**
 - Plaque jaune..... numéros noirs
- **Autres catégories :**
 - Plaque verte..... numéros blancs

Quel que soit le mode de marquage des numéros, le pilote reste responsable de leur lisibilité.

Hauteur minimum des numéros : **70 mm.**

Le port des plaques à numéros fournies par les organisateurs est obligatoire. La publicité de ces plaques est rachetable moyennant 300 € auprès de la F.F.M. L'espace libéré devra rester vierge.

Tous les motocycles devront obligatoirement être équipés de pneus type FIM, homologués (DOT ou E) et catalogués sur les roues avant et arrière.

Les motos devront répondre aux critères suivants :

- Motos réceptionnées par type dans le cadre de la législation française par les importateurs ou fabricants et figurant au catalogue (présentation de la carte grise : les WW et les W garage sont interdits (Réf. arrêté du 1.12.59, titre 3, art. 34 portant application du décret n° 55-1366 du 18/10/55 paru au J.O. du 8/12/59).
- Motos réceptionnées à titre isolé dans le cadre de la législation française (présentation du certificat de conformité à la notice descriptive (modèle 7) carte grise et plaque d'identification sur le cadre de la moto frappée du Service des Mines).

Les importateurs ou fabricants devront fournir à la Commission Technique de la F.F.M. la liste de leurs motos réceptionnées par type et figurant à leur catalogue.

Ils devront également fournir un modèle du certificat de conformité par type, ainsi que la liste de correspondance des numéros de type avec le modèle. Exemple : Honda MD07 = MTX 200, Yamaha 49U = IT 200 CECI AVANT LE 31 JANVIER 2004.

Pour les modèles présentés sur le marché après la date du 31 janvier, une demande devra être formulée auprès de la Commission Technique avec présentation du certificat de conformité.

ART. 8 VERIFICATIONS TECHNIQUES

Après l'accueil administratif, les pilotes doivent présenter, à l'heure indiquée sur la confirmation d'engagement, leur machine dûment homologuée, dans un parfait état de propreté, au contrôle technique.

Pour les machines homologuées à titre isolé, les concurrents devront présenter le certificat de conformité en même temps que la carte grise.

La conformité avec les documents ci-dessus mentionnés (art.6), sera 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

Les garde-boue arrière plats style cross sont interdits. Le numéro d'immatriculation de la machine doit figurer sur une plaque solidement fixée au garde-boue arrière de la machine (pas écrit à la main directement sur le garde-boue). La plaque d'immatriculation ou sa copie doit être en matière souple, non coupante et ne doit pas dépasser la largeur du garde-boue arrière.

Un protège chaîne en sortie de boîte devra obligatoirement être présent.

Le coupe-circuit devra être en état de fonctionnement et positionné à gauche ou à droite à proximité des poignées.

De plus, le pilote devra présenter un casque homologué marquage NF étiquette verte ou ECE 22.04 ou ECE 22.05, adhésifs blancs chiffres bleus n° 4 et n° 5. Deux types d'homologation sont maintenant reconnus en France : la conformité à la norme française (NF S 72.305) seule en vigueur jusqu'à aujourd'hui (étiquette NF verte) et la conformité à la nouvelle réglementation européenne 04, 05. La norme 05 comporte une lettre : P. protection intégrale, J. Jet face ouverte, NP. modulable. (le règlement n° 22, amendement 04), dont la marque d'homologation est composée d'un cercle à l'intérieur duquel se trouve la lettre E, suivie du numéro distinctif du pays qui a accordé l'homologation, et du numéro d'homologation. L'étiquette doit être cousue sur le système de rétention du casque. Ex : E2 – 042439. Cette marque d'homologation indique que le type de ce casque a été homologué conformément au règlement européen en France (E2) sous le numéro d'homologation 042439. La marque d'homologation est composée d'un rectangle à l'intérieur duquel est placée une lettre E suivie du numéro distinctif de l'état ayant délivré l'homologation. Sous ce rectangle figure le numéro d'homologation qui commencera par 04 ou 05 (E x = x étant le numéro du pays où a été délivrée l'homologation). **Les casques ayant un appendice aérodynamique (aileron) sont interdits, sauf ceux qui sont homologués.**

La béquille est facultative, mais le pilote doit alors prévoir une béquille amovible pour le placement dans le parc fermé.

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.

Avant l'entrée dans le parc fermé à la fin de chaque jour, le Commissaire Technique, sous la supervision d'un Membre du Jury, peut contrôler n'importe quelle machine. Le temps passé pour ce contrôle sera neutralisé.

Le coureur peut demander autant de contrôles de niveau sonore qu'il le désire pendant les 30 minutes allouées.

Le coureur sera prié, après 30 minutes, de présenter sa machine à l'officiel chargé du contrôle du niveau sonore des machines. A la fin des 30 minutes, si le niveau sonore est au-dessus des normes prescrites, il sera exclu du départ pour le jour suivant.

Si le silencieux est changé pendant la journée, il sera marqué avec une peinture de couleur différente au prochain contrôle horaire. A la fin de la journée, un contrôle du niveau sonore sera effectué pendant les 30 minutes allouées. Si le test est positif, le silencieux sera marqué avec la peinture officielle. Dans le cas contraire, le pilote sera exclu.

ART.10 CONTROLE TECHNIQUE

- a) Pendant l'épreuve, les motocycles pourront être examinés à n'importe quel moment pour s'assurer qu'aucune moto ou pièce marquée n'a été changée.
- b) A l'issue de l'épreuve, les Commissaires vérifieront si aucune irrégularité n'a été commise.

SANCTIONS

Changement de machine	disqualification
Absence d'une pièce marquée	disqualification
Fraude de cylindrée	disqualification du championnat de l'année en cours.

ART.11 PARC FERME

Le contrôle terminé, le pilote doit conduire sa machine immédiatement au parc fermé, la laisser et ressortir aussitôt sans la bâcher.

A partir de cet instant, ni le pilote, ni son assistant ne seront 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, devra être effectué impérativement moteur arrêté (comme dans la zone de départ ou dans le parc travail).
Quinze minutes avant l'heure de départ, le pilote pourra récupérer son motocycle dans l'attente de le déplacer vers le parc de travail 10 minutes avant.

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

SANCTIONS

- Fumer	disqualification
- Laisser des détritrus	1 minute
- Pénétrer moteur en marche	disqualification (parc fermé)
- Mise en marche du moteur	disqualification (parc fermé)
- Travailler sur son motocycle ou sur un autre	disqualification
- Recevoir des outils ou des pièces	disqualification

ATTENTION

A la fin de la première journée, les machines seront rentrées au parc fermé. Afin que le gardiennage se fasse dans les meilleures conditions, le parc fermé devra être entièrement clôturé dans la mesure du possible, prévu sur un revêtement en dur et, la nuit, gardé et éclairé.

ART.12 PARC DE TRAVAIL

Il est contigu au parc fermé et c'est là que s'effectuent les préparatifs de la course avant les deux départs. L'entrée du parc de travail ne sera autorisée à un concurrent et à une personne de son assistance que dix minutes avant son heure de départ.

C'est là que le concurrent pourra effectuer :

- ravitaillement en carburant en huile et en eau,
- nettoyage, vidange, entretien,
- réparation ou changement des pièces non marquées,
- toute opération de changement ou de gonflage de pneus.

Ces opérations pourront être effectuées avec les outils et les pièces transportées sur la moto ou fournis par l'assistance.

L'utilisation d'un tapis environnemental ou autre système efficace est obligatoire à l'endroit où l'organisateur autorise l'assistance et le ravitaillement en carburant.

Les dimensions minimum du tapis seront au moins égales à l'empattement du motocycle et à la largeur du guidon.

Dès que le pilote sort du parc de travail pour prendre le départ, l'assistance doit en sortir également.

SANCTIONS

- fumer	disqualification
- laisser des détritux	1 minute
- mise en marche du moteur	1 minute
- Non-utilisation du tapis environnemental	
1 ^{ère} sanction	1 minute
2 ^{ème} sanction	5 minutes

ART. 13 REPARATIONS

Elles sont autorisées au parc de travail et aux emplacements prévus aux contrôles horaires entre les drapeaux blancs et jaunes.

Mais, à partir du moment où le pilote transporte sur lui ou sur sa machine les pièces de rechange, il peut réparer n'importe où sur l'itinéraire.

ATTENTION :

Le changement de roue est interdit.

L'assistance est autorisée à fournir des outils sur l'itinéraire.

EN REVANCHE :

- le ravitaillement ne peut être effectué qu'aux emplacements prévus à cet effet par l'organisateur,
- l'aide extérieure est très strictement limitée à un certain nombre d'opérations et à certains emplacements prévus à cet effet, comme précisé au sein des articles suivants.

SANCTIONS :

Pièces de rechange reçues sur le parcours en dehors
du parc de travail et des contrôles horaires

disqualification

ART. 14 RAVITAILLEMENT EN CARBURANT

ATTENTION :

Le ravitaillement en carburant est autorisé au parc de travail, pendant le temps de mécanique au dernier contrôle 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 devra être effectué impérativement moteur à l'arrêt. Aucun carburant ne peut être transporté par le pilote ou sur sa moto, autrement que dans le réservoir.

SANCTIONS :

- | | |
|--|------------------|
| - Ravitaillement moteur en marche | disqualification |
| - Ravitaillement effectué sur le parcours
hors des contrôles horaires de ravitaillement | disqualification |
| - Récipient supplémentaire pour transport de
l'essence | disqualification |
| - Fumer | disqualification |

ART. 15 AIDE EXTERIEURE

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

L'aide extérieure, autorisée dans le parc de travail et aux contrôles horaires dans la zone d'assistance située entre les drapeaux blancs et jaunes de début et de fin de contrôles horaires, est très limitée, à savoir :

- fourniture de l'outillage, des pièces non marquées et des chambres à air,
- gonflage, dégonflage des pneus, contrôle de la pression et actes s'y rapportant,
- vidange moteur et boîte de vitesse et actes s'y rapportant,
- ravitaillement en carburant, en huile et actes s'y rapportant,
- en cas de danger et pour dégager la piste,
- niveau de liquide de frein et de refroidissement,
- nettoyage des plaques à numéros et stickers.

ATTENTION :

Le graissage de la chaîne doit être effectué exclusivement par le pilote.

L'assistance peut fournir les outils sur l'itinéraire, mais pas les pièces de rechange.

La fourniture et le changement des pneus ne peut se faire qu'au dernier C.H. du premier jour ou au parc de travail au début de la seconde journée.

Toute intervention sur le système de suspension par l'assistance est interdite sur la moto.

SANCTIONS :

Hors des limites prévues et hormis les activités précisées ci-dessus, toute aide extérieure entraînera la disqualification du pilote.

ART. 16 DEBUT DE LA COURSE

Chaque matin, les pilotes pourront pénétrer dans le parc fermé quinze minutes avant l'heure prévue pour leur départ.

Aucun travail ne peut être effectué sur une moto dans le parc fermé.

Dix minutes avant l'heure de départ, le pilote poussera sa moto dans le parc de travail pour y effectuer les préparatifs nécessaires : faire le plein d'essence, etc.

Dans toute la zone parc et départ, le déplacement des machines doit se faire moteur à l'arrêt.

ART. 17 DEPART

Pour la première épreuve, les pilotes partiront par classe dans l'ordre des numéros

Pour la seconde épreuve, les pilotes partiront par catégorie et par classe.

Les départs s'échelonnent toutes les minutes par tranche de deux ou trois pilotes. **Dans le groupe Inter et National 1, il devra être laissé deux minutes entre chaque classe de cylindrée.**

ORDRE DES DEPARTS :

Les numéros de course seront attribués de la façon suivante :

Inter et National 1 :

Le numéro 1 n'est pas attribué.

125 cc 2T/250 cc 4T : 2 à 49

+ 125 cc 2T : 51 à 99

+ 250 cc 4T : 101 à 149

National 2 :

50 cc : 150 à 169

Féminines : 170 à 199

125 cc 2T/250 cc 4T : 200 à 299

+ 125 cc 2T : 300 à 499

+ 250 cc 4T : 500 à 599

Vétérans : 600 à 699

Les numéros des Inters seront attribués en fonction des classements par cylindrée 2003.

Les pilotes absents lors de la première épreuve perdront le bénéfice de leur numéro qui ne sera ni réattribué, ni remplacé.

Les autres numéros seront attribués par la F.F.M. suivant l'ordre d'arrivée des engagements avant le 10 janvier pour les pilotes inscrits à l'année. Le numéro 13 ne sera attribué que sur demande écrite du pilote.

PRESENTATION AU DEPART :

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

Au début de chaque étape journalière, les coureurs recevront 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 subira 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 plus d'une minute en retard seront pénalisés de 60 secondes par minute. La minute dans laquelle ils sont arrivés sur la ligne de départ, sera considérée comme nouveau temps de départ et, avant que cette minute expire, ils devront observer la procédure de départ stipulée ci-dessus. Les coureurs qui arrivent avec plus de 30 minutes de retard seront exclus.

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 deuxième 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, sera pénalisé de 10 secondes.

Il pourra 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 si celui-ci 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 disqualification par le Jury.

ECLAIRAGE :**IMPORTANT :**

L'éclairage de la moto devra fonctionner lors du départ de chaque jour. Un panneau "phare allumé" placé devant la zone de départ rappellera cette obligation. Tout concurrent dont la lumière ne fonctionne pas devra la réparer au plus tard après avoir satisfait à la procédure de départ.

Au départ des 1^{er} et 2^{ème} jours, la machine doit avoir obligatoirement une plaque phare en état. Toute moto ne répondant pas à cet article sera disqualifié si la réparation s'avère impossible. Le pilote dispose d'une demi-heure après la mécanique du samedi soir pour réparer l'éclairage (même principe que pour les échappements).

SANCTIONS :

Ligne des 20 mètres non franchie aux conditions ci-dessus	10 secondes
Mise en marche du moteur dans la zone de départ avant le signal du Commissaire	1 minute
Eclairage non réparé	disqualification

ART. 18 ITINERAIRE

Il est composé de :

- parcours de liaison à réaliser à une vitesse imposée et comprenant **4 contrôles horaires recommandés** ; le temps maximum de course ne devra pas excéder 7 h 30 mn avec les temps B,
- de tests spéciaux.

Le kilométrage doit comporter 420 kms pour les catégories Inters et Nationaux 1 (tolérance plus ou moins 10 %) en deux jours comprenant seulement 20 % de voies goudronnées au maximum sur 3 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.

TEMPS IMPARTIS :

Les temps intermédiaires seront identiques à tous les tours.

Les Inters et les Nationaux 1 disposeront des mêmes temps impartis. Les autres catégories pourront disposer d'un temps différent selon la difficulté du terrain.

Dimanche, l'arrivée du premier concurrent ne devra pas, dans tous les cas, excéder 16 heures avec les temps A.

Les Inters effectuent 3 tours le samedi et le dimanche, les Nationaux 1 3 tours le samedi et 2 tours le dimanche, les Nationaux 2, les Vétérans, les 50 cc et les Féminines 2 tours. Les Nationaux 1 utilisent le même parcours que les Inters.

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

N.B. Le circuit des Inters et des Nationaux 1 pourra être allégé de certaines difficultés pour les autres catégories.

ART. 19 SIGNALISATIONS

Compte tenu que l'épreuve se déroule sur des chemins ouverts à la circulation, les concurrents doivent impérativement respecter les signalisations du Code de la Route et celles mises en place par l'organisateur.

Il est interdit de quitter l'itinéraire indiqué sur les feuilles de route et fléché, pour quelque raison que ce soit. Chaque jour, bleu le premier et rouge le second, une couleur de fléchage différente sera employée. 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
- cas 2 : deux sens de circuit, bleu le premier, rouge le second.

Aucune réclamation à ce sujet ne sera 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	disqualification
- Sortir du chemin balisé par piquets, cordes ou banderoles	disqualification
- Emprunter le circuit à l'envers	disqualification
- Ne pas respecter les règles de la circulation	disqualification

Des exemples de toutes les flèches, panneaux, qui seront utilisés sur le parcours doivent être exposés à côté de l'horloge de départ. De toute façon, les indications conventionnelles qui doivent être obligatoirement reprises sont les suivantes :

Drapeaux rouges : placés devant la table de contrôle des C.H. et des C.P.

Drapeaux jaunes : placés de façon visible 20 mètres avant la table de contrôle, ils indiquent la fin de la zone d'assistance ; ayant passé ces drapeaux avec la machine, le pilote doit obligatoirement pointer.

Drapeaux blancs : placés à 200 mètres de chaque côté de la route, ils indiquent le début de la zone de contrôle.

Les pièces détachées ne pourront être fournies qu'aux C.H. entre les drapeaux blancs et jaunes. Le ravitaillement ne pourra s'effectuer qu'aux C.H. entre les drapeaux blancs et jaunes.

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

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

ART. 20 CONTROLES HORAIRES

Il est obligatoire d'utiliser le tapis environnemental. La dimension minimum du tapis sera au moins égale à l'empattement du motocycle et à la largeur du guidon.

Les contrôles horaires seront 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 sera effectué par des horodatrices qui, en timbrant les cartons de pointage, d'un matériau type F.F.M., permettront 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.

Chaque contrôle horaire ne devra pas être séparé de son suivant immédiat de plus de 30 kms et 45 mns en temps A pour les Inters, hors temps spéciales.

Les moyennes retenues, qui devront varier en fonction de la praticabilité de chaque tronçon intermédiaire, ne devront jamais excéder 50 km/h.

Dès l'instant où le pilote, avec sa moto, aura franchi le drapeau jaune, il devra 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 avant de la moto du concurrent franchit la ligne entre les deux drapeaux jaunes.

Un concurrent qui franchit la ligne entre les deux drapeaux jaunes doit être automatiquement pointé à l'heure du franchissement de cette ligne.

L'organisateur doit mettre en œuvre tous les moyens afin de pouvoir contrôler l'heure réelle du passage des concurrents entre les deux drapeaux jaunes. La feuille de pointage tenue au contrôle horaire doit comporter l'heure du passage au drapeau jaune du concurrent ; la personne chargée de pointer le carton du pilote doit y inscrire la même heure."

ATTENTION :

Le pilote est seul responsable de son pointage. Aucune réclamation concernant l'action d'un commissaire ayant fait tel ou tel acte ne sera retenue.

SANCTION :

Retard de plus d'une demi-heure à un C.H : mise hors course (il peut toutefois continuer la course jusque la décision finale du Directeur de course). Elle s'apprécie à chaque C.H. à partir de l'heure idéale de pointage.

Retard de plus d'une heure pour les Féminines et les 50 cc mise hors course

Non utilisation du tapis environnemental

1^{ère} sanction 1 minute

2^{ème} sanction 5 minutes

ART. 21 CONTROLES DE PASSAGE

Les contrôles de passage seront 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 seront signalés par des drapeaux bleus placés de part et d'autre de la route, 200 mètres avant le poste de contrôle.

L'arrêt est obligatoire au drapeau rouge devant la table.

SANCTIONS :

Manquer un contrôle de passage disqualification

Se faire pointer sans marquer l'arrêt 1 minute

ART. 22 CARTONS DE CONTROLE

Pour assurer le déroulement de la partie régularité de l'épreuve et permettre d'établir par la suite des classements, un carton unique est prévu.

Ce carton type F.F.M. doit être remis aux pilotes durant les vérifications administratives ou à l'entrée du parc fermé.

ATTENTION :

Il incombe aux pilotes de les faire viser à tous les contrôles et de les remettre à celui de l'arrivée en s'assurant que chaque timbrage est bien imprimé (contrôles horaires) ou que chaque poinçon est bien découpé (contrôles de passage).

SANCTIONS :

Modifier ou ajouter un pointage disqualification

Ne pas être pointé à un C.H. disqualification

Perte du carton de pointage 1 minute

ART. 23 CALCUL DES PENALITES HORAIRES POUR RETARD

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

Toute avance ou tout retard enregistré à un C.H. entraîne l'ajustement de l'heure idéale de pointage aux C.H. 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 C.H. suivant ; le retard n'est pas rattrapable.

ART. 24 MESURES EXCEPTIONNELLES**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. Dans ce cas, tous les concurrents devront être prévenus au contrôle horaire de départ, que telle ou telle section est modifiée ou annulée.

NEUTRALISATION PARTIELLE :

Si, pour une cause imprévue (ex : un accident dans la spéciale a bloqué pendant 3 minutes les départs de cette spéciale), le Directeur de Course ou l'officiel présent pourra indiquer sur le carton la durée de la neutralisation.

NEUTRALISATION COMPLETE D'UN CONTROLE :

Si, par exemple, un contrôle a été mal placé par rapport au plan de la course, le Directeur de Course devra 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.

DEMANDE DE TOLERANCE SPECIALE :

Les tolérances accordées sur l'horaire du pilote ont pour objet de compenser les retards qui peuvent se produire normalement sur la route et aucune demande de tolérance supplémentaire relative à ces retards ne sera prise en considération.

Cependant, 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 supplémentaire lui sera accordée.

Le prétexte d'avoir été gêné par un autre concurrent ne peut être accepté comme excuse valable.

ART. 25 SPECIALES

Chaque épreuve pourra comporter deux types de spéciales : une banderolée et une en ligne.

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

La première spéciale doit avoir lieu sur un parcours de 3 à 6 kilomètres et doit être proche du contrôle précédent. Elle ne devra pas comporter d'endroits difficilement praticables.

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

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

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

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

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

Afin de faciliter le travail des chronomètres, le départ et l'arrivée doivent être situés aussi près que possible l'un de l'autre, sauf pour la spéciale en ligne.

La spéciale en ligne pourra être ou non chronométrée au premier tour. Le Directeur de course, en accord avec le Jury, devra le préciser avant le départ de chaque manche.

Un service de secours devra 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	30 minutes
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	disqualification

ART. 26 1ère JOURNEE - FIN DE JOURNEE

Le CH pré-finish est délimité entre un drapeau jaune barré d'une croix à l'entrée du CH et un drapeau rouge placé à la table de pointage.

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 pourra être remplacée.

Dès que les pilotes auront franchi le CH pre-finish, ils disposeront d'un certain temps pour opérer les réparations nécessaires sur leur machine

Soit : **Inter et Nationaux 1** **15 minutes**
 Autres catégories **20 minutes**

Plan de disposition du CH PREFINISH et dernier CH ci-dessous

ART. 27 ORGANISATION DE LA FIN DE LA PREMIERE JOURNEE

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

Pour tous les pilotes, la procédure suivante est applicable :

- a) Immédiatement après le pointage au C.H. d'arrivée, les pilotes pousseront leur moto vers la zone des vérifications techniques contiguë.
- b) En cas d'abandon ou de retard supérieur à 30 mn (ou 60 mn pour les catégories 50 cc et Féminines) ayant entraîné la mise hors course, les pilotes désireux de prendre part à la course du lendemain devront se présenter au C.H. d'arrivée avant l'expiration d'un délai fixé à une heure (1 h 30 mn pour les catégories 50 cc et Féminines) décompté à partir de leur heure idéale de pointage d'arrivée. Ils devront obligatoirement procéder aux contrôles techniques.
- c) Tout changement de moto 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

ART. 28 FIN D'EPREUVE

Le conducteur devra retirer sa moto une demi-heure après l'heure théorique d'arrivée du dernier concurrent de sa catégorie et de sa classe de cylindrée sur présentation de la carte grise.

Pendant ce temps, les commissaires chargés de la vérification technique devront 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.

Les trois premiers pilotes classés devront obligatoirement assister à la remise des prix, à condition qu'elle soit organisée avant 19 heures.

Pour les Inters et les Nationaux 1, en cas d'absence non justifiée auprès du Délégué FFM ou du Président du Jury, une amende forfaitaire de 100 € sera appliquée. En cas de non paiement dans les huit jours, les points marqués lors de l'épreuve seront retirés.

SANCTIONS :

Motocycle remplacé	disqualification
Absence d'une ou plusieurs pièces marquées	disqualification
Sortir la moto moteur en marche, du parc fermé	1 minute

ART. 29 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'elle 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. 30 OFFICIELS

- A) Des chronométrateurs officiels chargés d'assurer le chronométrage des épreuves spéciales seront désignés par la FFM pour toute épreuve de Championnat.
- B) La désignation du Directeur de Course nommé par la Ligue du club organisateur est subordonnée à l'accord de la Commission qui peut, si elle le juge nécessaire, en nommer un de son choix. Il doit être désigné au moins deux Directeurs de Course Adjoints qui auront la responsabilité des spéciales. Le Directeur de Course devra être titulaire du spécifique 2ème degré.
- C) Un Délégué et un Membre du jury seront désignés par la Commission d'enduro pour chaque épreuve du Championnat. Un Commissaire 2^{ème} degré devra être désigné par la Ligue.
- D) Un commissaire licencié devra être désigné pour chaque contrôle horaire afin de veiller à la sécurité et à l'application du règlement.
- E) Un commissaire technique licencié sera désigné pour chaque épreuve par la F.F.M.. La L.M.R. du lieu d'organisation devra obligatoirement désigner en complément deux autres Commissaires Techniques licenciés.
- F) La Commission se réserve de déléguer sur place une personne pour vérifier les choix d'itinéraire et les temps impartis. Les frais seront pris en charge par la F.F.M.

JURY

Le Jury des Commissaires Sportifs tiendra au minimum trois réunions, la première se déroulant le vendredi soir. Il est composé d'un Commissaire Sportif, de deux Membres de la Commission Nationale dont un sera le Président du Jury. Le Directeur de course devra assister aux réunions de jury, mais n'aura pas le droit de vote. D'autres officiels pourront être admis avec voix consultative. Le club organisateur est chargé de la rédaction du rapport du Jury. Ce rapport devra être affiché.

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

- le secrétaire du Jury
- le Commissaire technique de la F.F.M.
- un Commissaire technique de l'organisation
- 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 promoteur du Championnat de France d'Enduro
- le ou les responsables du tracé du circuit et des spéciales.

Le Commissaire technique F.F.M., ainsi que le médecin chef, devront avoir fait par écrit un rapport pour chaque réunion du Jury, ainsi que le responsable du contrôle administratif.

ART. 31 REGLES ENVIRONNEMENTALES

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

- Les pilotes devront respecter les règles environnementales mises en place par l'organisateur.
- Il est obligatoire d'utiliser le tapis environnemental. La dimension minimum du tapis sera au moins égale à l'empattement du motorcycle et à la largeur du guidon.
- 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 haut parleurs vers le public et non vers les riverains,
- Faire des annonces renouvelées au micro pour sensibiliser les pilotes aux règles environnementales et 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.
- Le bulletin d'engagement devra intégrer la phrase suivante : "Je m'engage à respecter les règles techniques, sportives et environnementales de cette épreuve".
- Les programmes ou tout support promotionnel devront inclure quelques lignes adressées au public sur les respect de l'environnement tels que : "des poubelles sont à votre disposition, utilisez-les" ou "ne piétinez pas les cultures", etc.

ART. 32 RECAPITULATIF DES SANCTIONS

SUR L'ITINERAIRE

Sortir volontairement du parcours fléché	disqualification
Passer en dehors d'une section banderolée	disqualification
Emprunter le circuit à l'envers	disqualification
Ne pas respecter les règles de la circulation	disqualification
Sortir du chemin balisé par piquets, cordes ou banderoles	disqualification
Recevoir des pièces en dehors des contrôles horaires	disqualification

CONTROLE TECHNIQUE

Machine non conforme ou non présentée	refusée au départ
Niveau sonore au-delà de 92 db	refusée au départ
Changement de machine	disqualification
Absence d'une pièce marquée	disqualification
Fraude de cylindrée	disqualification du Championnat de l'année en cours

PARC FERME

Fumer	disqualification
Laisser des détritres	1 minute
Pénétrer moteur en marche	disqualification
Mise en marche du moteur	disqualification
Travailler ou ravitailler sur son motocycle ou un autre	disqualification
Recevoir des outils ou des pièces	disqualification

PARC DE TRAVAIL

Fumer	disqualification
Laisser des détritres	1 minute
Mise en marche du moteur	1 minute
Non utilisation du tapis environnemental	
1 ^{ère} sanction	1 minute
2 ^{ème} sanction	5 minutes

REPARATIONS

Pièces de rechange reçues sur le parcours en dehors du parc de travail et des contrôles horaires	disqualification
--	------------------

RAVITAILLEMENT

Moteur en marche	disqualification
Effectué sur le parcours en dehors des C.H.	disqualification
Récipient supplémentaire pour le transport de l'essence	disqualification
Fumer	disqualification
Non utilisation du tapis environnemental	
1 ^{ère} sanction	1 minute
2 ^{ème} sanction	5 minutes

LUMIERE

Non fonctionnement de la lumière au départ	remise en état pour pouvoir prendre le départ
--	---

AIDE EXTERIEURE

Reques contrairement au règlement	disqualification
-----------------------------------	------------------

DEPART

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
Test manqué	10 secondes
Eclairage non réparé	disqualification

CONTROLES

Retard de plus d'une demi-heure à un CH sur l'heure théorique de pointage	disqualification (il peut toutefois continuer la course jusque la décision finale du Directeur de course). Elle s'apprécie à chaque CH à partir de l'heure idéale de pointage (sauf pour les Féminines et les 50 cc : 1 h)
Manquer un contrôle de passage	disqualification
Se faire pointer à un CP sans marquer l'arrêt	1 minute
Modifier ou ajouter un pointage	disqualification
Ne pas être pointé à un C.H.	disqualification
Non utilisation du tapis environnemental	
1 ^{ère} sanction	1 minute
2 ^{ème} sanction	5 minutes'

SPECIALE

Couper volontairement le balisage de la piste	30 minutes
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	disqualification

FIN DE LA COURSE

Mise de la moto en parc fermé moteur en marche

disqualification

Sortir du parc fermé moteur en marche

disqualification

Absence d'une ou plusieurs pièces marquées
(par exemple : changement de roue)

disqualification

Motocycle remplacé

disqualification

Annexe**LISTE DE NOTORIETE ENDURO 2004****CATEGORIE INTERNATIONALE**

Cette liste est composée des :

Pilotes ayant marqué des points les deux années précédentes dans les classements par cylindrée, des 5 premiers du Scratch National 1 2003, des pilotes ayant obtenu une dérogation pour participer au Championnat de France 2004 dans cette catégorie et des pilotes licenciés Inter Cross durant les 3 dernières années consécutives ayant terminé aux 10 premières places Scratch du Trophée de France des Sables :

ALBEPART Emmanuel	FRETIGNE David
ALBERT Olivier	GAU Michel
ALGAY Gilles	GAUTHIER Julien
ANDRE Raphaël	GERMAIN Marc
ARVIS Sébastien	GOBLET Jean-François
BAUDRY Julien	GUILLAUME Christophe
BAYLE Jean-Michel	GUILLAUME Franck
BERGE Thierry	GUILLAUME Sébastien
BERGER Jean-Marie	HEMERY Jérôme
BERNARD Eric	JORIOT Marc-Olivier
BESNIER Arnaud	JORIOT Nicolas
BETHYS Thierry	LACHENAL Philippe
BLANC Freddy	MARCHINI Michel
BOUFFIOUX Laurent	MEMMI Jean-Etienne
CHAVE Olivier	MIQUEL Damien
COISY Benjamin	MOUSSE Jean-Claude
CORNAIRE Jérôme	PAIN Olivier
COSTES Alain	PAULET Guillaume
COSTES Dominique	PELLETERET Johann
CROIZET Christophe	PETERHANSEL Stéphane
CURVALLE Jordan	PLANET Fabien
DEMEESTER Arnaud	PORTE Guillaume
DENIS Sébastien	REBUFIE Olivier
DEPARROIS Nicolas	ROGIER Frédéric
DESPRES Cyril	SAINCT Richard
DUBAC Julien	SAMOFAL Olivier
DUCLOS Alain	VERHOEVEN Frans
DUFAY Steve	VERNIER David
DUZELLIER Pierre	VERSACE Hervé
ESQUIROL Cyril	VINET Samuel
FORICHON Hugues	

CATEGORIE NATIONALE 1 :

Cette liste est composée des :

Pilotes Nationaux 1 ayant marqué des points les deux années précédentes dans les classements par cylindrée, des 10 premiers du Scratch National 2 2003 des Inters n'ayant pas marqué de points les deux années précédentes dans les classements par cylindrée, des ex-pilotes inters, des pilotes ayant obtenu une dérogation pour participer au Championnat de France 2004 dans cette catégorie et des pilotes (hors licencié cross depuis les 3 dernières années consécutives) ayant terminé aux 10 premières places Scratch du Trophée de France des Sables :

AGUILAR Pierre	GERMAIN Peter
ALIBERT Frantz	GILBERT Jean-Charles
ALLAUX Christophe	HAUQUIER David
AUSSOURD Cédric	HENAFF Stéphane
BAFFELEUF David	JARDON Laurent
BARBARA Steeve	KRAUS Vincent
BARRE Nicolas	LAJOURMARD Cédric
BARTHAZON Emmanuel	LEBRUN Sylvain
BEAULIEU Alain	LEMARCHAND Steve
BERTRAND Patrick	LIBESSART Franck
BOISSERIE Stéphane	LUQUET Vincent
BOSSI Yannick	MALOSSE Laurent
BOURGEOIS Marc	MALUSKI Kristy
BROUSSON Nicolas	MARCENAC Geraud
BRUSSET Laurent	MEILLAT Christophe
CAILLOL Sébastien	MERLANDE Dominique
CAMBIER Vincent	MICHAUD Philippe
CANTEL Alban	MICHNOWSKY Nicolas
CASTELLA Pierre-Marie	MIROIR Jean-Luc
CASTERA David	MOISSON Thierry
CHAMBAUD Alain	MONGARNY Jonathan
CHARBONNEL Laurent	MOUNIER David
COLOMBAN Julien	MOURGUES Patrice
COLOMBAN Loïc	MUGNIER Thibaut
COSTES Thierry	NERVA Jean
COUE Sébastien	NUQUES Serge
COUPRIE Romain	OLLIVE Jean-François
CUBAYNES Olivier	PAGANON Nicolas
DA SILVA Stéphan	PALLUT Frédéric
DANGLARD Brice	PANNETIER Laurent
DAUMAS Guillaume	PAPELARD Yvan
DE CAMARET Rémi	PAQUIENT Jean-Michel
DEBOFFE François	PAULET Florent
DELBERT Jacques	PELLERIN Jean-François
DELETTRE Frédéric	PERRIN Jérôme
DENEGRE David	PIDOUX Laurent
DEUDON Yves	PISANO Mickaël
DICKELY Pierre	PONS Fabrice
DUBAND David	QUEIREL Benoit
DUFAY Steve	QUINONERO Pierre
ESTELLE Christophe	RAJAUT Stéphane
FAURE Sébastien	RASCALON Thierry
FLOIRAC Guillaume	RAYNAUD Bernard
FLOIRAC Stéphane	ROGIER Laurent
GADIOUX Francis	ROGUET Gilles
GELEBART Gilles	ROSSELET JORDAN Johann
GENIN Antoine	SANZEY Guillaume

SAULNIER Damien
SAVOIE Patrick
SENECHAL Yannick
TCHERNIAVSKY Yvan
TEULADE-CABANES Mathieu
THIBAL Benoit
THIOLLIER Vincent
TOCABEN Sébastien

TOURTE Thierry
TRACCAN Thierry
VERDET Aurélien
VIDAL Sébastien
VIDAL Sébastien
VUILLAUME Stéphane
WAUTERS Bruno

COUPE DE FRANCE DES REGIONS D'ENDURANCE TOUT TERRAIN

ART. 1 DEFINITION

La Fédération Française de Motocyclisme met en compétition pour l'année 2004 la Coupe de France des Régions d'Endurance Tout Terrain suivant la formule deux pilotes/une ou deux motos.

La Coupe de France des Régions d'Endurance Tout Terrain se déroulera le :

12 septembre A.M. SURGERES – St-Pierre-d'Amilly (17)

La Coupe se déroulera sur une épreuve d'une durée de cinq ou six heures. Elle constitue une épreuve unique sur une journée.

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 CATEGORIES

L'Endurance Tout Terrain est ouverte aux licenciés inters, aux nationaux NCA. Les pilotes devront obligatoirement avoir 16 ans révolus avant la date de l'épreuve.

- Un titre de Vainqueur de la Coupe de France des Régions sera décerné à l'équipage de Ligue vainqueur toutes catégories et toutes classes confondues.
- Des classements seront établis par Ligues. Les pilotes non envoyés par les Ligues, les licenciés une manifestation figureront dans un classement séparé et ne participent pas à la Coupe de France des Régions.

ART. 3 ENGAGEMENTS

Les engagements sont ouverts aux :

- équipages par Ligues (engagés par les Ligues). Les Ligues fixeront elles-mêmes les conditions de sélection de ces équipages, et présenteront les engagements accompagnés des droits pour les équipages sélectionnés.
- équipages par clubs,
- équipages féminins,
- équipages engagés par les importateurs ou constructeurs. En cas de surnombre, les inscriptions définitives seront arbitrées par la Commission d'Enduro.

Les engagements de tous les équipages devront parvenir à l'organisateur au moins un mois à l'avance. Passé ce délai, le club organisateur pourra, dans la limite des places non pourvues, engager d'autres équipages. Un concurrent ne peut faire partie que d'une seule équipe à la fois.

Les droits d'engagement sont fixés à 77 € par équipage.

ART. 4 CONCURRENTS

L'Endurance T.T. est ouverte aux équipages composés de deux pilotes licenciés à l'année, inters et nationaux NCA. Chaque pilote devra être en possession de sa licence en cours de validité et de son permis de conduire ou de son certificat d'aptitude au sport délivré par la Ligue. Les licenciés nationaux NCB et une manifestation seront acceptés dans la limite des places laissées vacantes par les Ligues un mois avant l'épreuve et ne pourront pas être classés pour le titre.

ART. 5 NUMEROS

Les numéros de course seront attribués par l'organisateur en priorité aux équipages de Ligues, le cachet de la poste faisant foi. Ces numéros, de dimensions réglementaires (hauteur mini 120 mm), seront 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.

ART. 6 MOTOCYCLES

Seront admises les machines conformes aux normes F.F.M. équipées notamment d'un silencieux inférieur à 98 décibels.

ART. 7 VERIFICATIONS TECHNIQUES

Avant de prendre part aux essais, les machines seront présentées au contrôle technique et mises en parc fermé. Celles qui ne seront pas conformes aux normes et au présent règlement seront refusées. Trois présentations sont autorisées. Une marque de peinture sera apposée sur le cadre, le silencieux et le bloc-moteur, ainsi que sur un extincteur obligatoire pour chaque équipage.

Les pilotes devront porter un casque d'un modèle homologué.

Toute machine dépassant les normes sera refusée au départ. Pendant l'épreuve, toute machine dont le pot d'échappement est devenu défectueux pourra être arrêtée. L'échappement devra 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 : | |
| 1er avertissement | 1 tour |
| 2ème avertissement | disqualification |

ART. 8 ESSAIS

Des essais libres seront organisés le dimanche matin. Ils devront permettre à chaque pilote de parcourir au moins un tour de circuit. Ils ne seront ouverts qu'aux machines ayant satisfait au contrôle technique. Un temps mort d'une heure séparera la fin des essais du début de l'épreuve.

Des essais chronométrés pourront être organisés afin de déterminer l'ordre de placement sur la ligne de départ. Les pilotes nationaux NCB et une manifestation partiront après les nationaux NCA et les Inters.

ART. 9 PARC FERME

Les motos des cinq premiers classés seront placées en parc fermé à la fin de l'épreuve.

SANCTIONS :

Effectuer quoi que ce soit en relation avec le motocycle : disqualification

ART. 10 LIGNE DE DEPART

La mise en place des motos sur la ligne de départ se fera impérativement moteur arrêté.

Sur l'ordre du Directeur de course, les pilotes amèneront leur machine directement à l'emplacement désigné sur la ligne de départ où les motos seront 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 sera accordée aux concurrents. Le départ sera donné impérativement dans les cinq minutes suivant cette période sur le signal du Directeur de course. Tout travail et tout ravitaillement sur le motorcycle sont interdits dès le début de la mise en place sur la ligne de départ.

ART. 11 PISTE

Le circuit aura une longueur de 10 kilomètres minimum et de 15 kilomètres maximum, y compris la ligne droite des stands, clôturée, dans laquelle seront installés les boxes. La largeur minimum de la piste sera de 4 mètres et la largeur de la ligne de départ de 20 mètres.

La ligne droite des stands devra être d'une longueur égale à autant de fois 1,5 mètres que de stands occupés et d'un minimum de 100 mètres. Elle devra faire face directement à la ligne droite de départ.

Le poste de chronométrage sera situé avant l'entrée des stands et précédera immédiatement le parc fermé.

Le relief du terrain ne doit pas être trop accidenté. La piste devra 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.

Le circuit sera visité par un Délégué au moins un mois avant l'épreuve.

Couper volontairement le circuit balisé disqualification

ART. 12 ORDRE DES DEPARTS

Les numéros seront attribués par ordre d'arrivée des engagements, avec priorité aux pilotes des Equipes de Ligues, le cachet de la poste faisant foi.

L'ordre des départs sera déterminé par tirage au sort ou en fonction des essais chronométrés. Les équipages de Ligues seront prioritaires.

Dans tous les cas, les équipages composés d'un ou deux nationaux NCB ou une manifestation partiront après.

ART. 13 DEPART

Le départ sera donné style Le Mans. Les pilotes devront avoir un genou à terre. Le signal sera donné par le Directeur de Course au moyen du drapeau tricolore. Les pilotes franchiront à pied la distance les séparant de leur machine. Ils devront 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 motorcycles en réparation.

SANCTIONS

Au départ, machine mise en route par une autre personne que le pilote 1 tour

Démarrage "à la poussette" avant le signal du Directeur de Course 1 tour

ART. 14 CHANGEMENT DE PILOTES

Chaque pilote ne pourra piloter pendant plus de deux heures consécutives sa machine. Il devra impérativement respecter un temps d'arrêt minimum d'une demi-heure entre deux relais. Le non-respect de cette pause sera sanctionné par l'exclusion de l'équipage. Tout changement de pilotes devra s'effectuer au stand de ravitaillement.

CAS PARTICULIER

Le pilote ayant été accidenté sur une partie du circuit pourra être remplacé par son équipier à l'endroit où l'accident a eu lieu. Ce remplacement se fera toujours après avis du Directeur de Course.

ART. 15 STANDS

Les stands doivent être séparés de la piste par un couloir de décélération.
Chaque stand aura une grandeur minimum de 10 mètres carrés et sera séparé de son voisin.

Les équipages doivent occuper impérativement les stands qui leur sont désignés.

Les concurrents doivent rouler à vitesse réduite dans le couloir de décélération. Les infractions seront sanctionnées par un avertissement et par une pénalisation d'un tour en cas de récidive.

La 3ème constatation entraînera l'exclusion.

Par mesure de sécurité, chaque équipage devra posséder un extincteur en état de fonctionnement.

Il est interdit de fumer dans les stands sous peine de disqualification.

ART. 16 ASSISTANCE DANS LES STANDS

La machine pourra être réparée par un mécanicien et les pilotes. Les personnes admises sur les stands seront limitées aux pilotes, au mécanicien, au chef de stand, au panneateur, à l'exclusion de toute autre personne, sous peine de sanction.

SANCTIONS :	1ère infraction	avertissement
	2ème infraction	1 tour

ART. 17 RAVITAILLEMENT

Les concurrents devront obligatoirement utiliser un carburant du commerce.

Les ravitaillements s'effectueront obligatoirement au stand, moteur arrêté. Toute installation fixe de type "derrick" ou similaire est interdite.

SANCTIONS

- Ravitaillement en dehors des stands :

1ère infraction.....	1 tour
2ème infraction.....	disqualification

- Ravitaillement moteur en marche :.....	disqualification
--	------------------

ART. 18 REPARATIONS

Le cadre de la moto, le bloc-moteur et le silencieux seront marqués par touches de peinture avec numéro inscrit à l'intérieur.

Toutes les autres pièces pourront être changées. Les réparations devront être effectuées au stand.

En dehors du stand, les pilotes devront faire eux-mêmes leur mécanique, seuls les outils et pièces leur étant fournis. En cas de panne sur le circuit, le pilote pourra regagner la ligne de départ. Il pourra repartir après avis du Directeur de course. Une pénalité de 2 tours sera appliquée à l'équipage.

Seuls les dépannages de fortune, bougies, chaînes, etc... pourront 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 devront 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 :

1ère infraction	1 tour
2ème infraction	disqualification

ART. 19 FIN DE COURSE

Dès l'arrivée, les cinq premières machines devront 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 sera établi en fonction du nombre de tours et du temps effectué par chaque équipage.

Pour raison de sécurité, le Directeur de course pourra moduler la durée de la course.

Procédure d'arrivée :

La course est considérée comme achevée et l'abaissement du drapeau se fera 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. A défaut de remplir cette condition, le dernier tour entamé ne sera pas compté.

ART. 20 CLASSEMENTS

Le classement se fera de la façon suivante :

- 1) nombre de tours
- 2) temps

C'est l'équipage ayant effectué le plus grand nombre de tours qui sera déclaré vainqueur.

En cas de non franchissement de la ligne dans les vingt minutes, il sera attribué à l'équipage un temps forfaitaire de vingt minutes.

ART. 21 REGLEMENTATION

Cette compétition sera organisée conformément aux prescriptions du Code Sportif de la F.I.M., du Règlement National de la F.F.M., aux clauses de l'annexe 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 €.

Lorsqu'elle 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. 23 OFFICIELS

- A) Un chronométrateur sera désigné automatiquement par la Fédération. Le coût est à la charge du club organisateur. Le club doit fournir deux personnes en complément pour aider le chronométrateur.
- B) Un directeur de course titulaire du 2^{ème} degré pourra être désigné par la Commission d'Enduro. Ses frais seront pris en charge à 50 % par le club et à 50 % par la F.F.M..
- C) Un délégué fédéral, qui sera le Président du Jury, sera désigné par la Commission d'Enduro pour la Coupe de France. Leurs frais seront pris en charge à 50 % par le club et à 50 % par la F.F.M..
- D) Un Commissaire Technique licencié sera désigné par la F.F.M.. La L.M.R. du lieu d'organisation devra obligatoirement désigner en complément un autre Commissaire Technique licencié.

E) La Commission se réserve le droit de déléguer sur place un pilote chevronné pour vérifier le parcours.
Les frais seront pris en charge par la F.F.M..

ART. 24 REGLES ENVIRONNEMENTALES

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

- Les pilotes devront respecter les règles environnementales mises en place par l'organisateur.
- Il est obligatoire d'utiliser le tapis environnemental. La dimension minimum du tapis sera au moins égale à l'empattement du motorcycle et à la largeur du guidon.
- 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 haut parleurs vers le public et non vers les riverains.
- Faire des annonces renouvelées au micro pour sensibiliser les pilotes aux règles environnementales et 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.
- 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.
- Le bulletin d'engagement devra intégrer la phrase suivante : "je m'engage à respecter les règles techniques, sportives et environnementales de cette épreuve".
- Les programmes ou tout support promotionnel devront inclure quelques lignes adressées au public sur le respect de l'environnement tels que : "des poubelles sont à votre disposition, utilisez-les", "ne piétinez pas les cultures", etc.

SANCTIONS :

Non utilisation du tapis environnemental :

1 ^{ère} sanction	1 minute
2 ^{ème} sanction	5 minutes

COUPE DE FRANCE DES REGIONS D'ENDURO

ART. 1 DEFINITION

La F.F.M. met en compétition en 2004 la Coupe de France des Régions d'Enduro qui se disputera par équipes sur une seule épreuve d'une journée. Les équipes devront être engagées par les Ligues.

ART. 2 GENERALITES

Les règles, les dispositions, les pénalisations ou les sanctions sont celles usitées habituellement en Championnat, à l'exception de celles qui seront dûment précisées au sein du présent règlement.

ART. 3 OUVERTURE

La Coupe de France des Régions d'Enduro est ouverte prioritairement :

- aux Ligues régionales responsables de la sélection de leurs équipes établies à partir de trois pilotes licenciés dans la Ligue.
- aux clubs affiliés représentés par trois pilotes titulaires d'une licence délivrée par le club.
- aux teams (marchands de motos, importateurs, écurie, etc...) composées par trois licenciés de leur choix.

Seuls les licenciés inters ou nationaux NCA peuvent y participer.

Chaque Ligue, chaque club, chaque team 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 licenciés une manifestation ne sont pas admis à figurer dans une équipe, même à titre de remplaçants.

Les numéros sont attribués dans l'ordre d'arrivée des demandes. Les enveloppes devront être conservées par le club.

ART. 4 RECOMPENSES

Un Challenge sera attribué à l'équipe de Ligue gagnante (tous types confondus) qui devra la remettre en compétition l'année suivante. Des Trophées seront attribués à l'équipe gagnante composée d'un 125 cc ou 250 cc 4T, d'un + de 125 cc et d'un + 250 cc 4T. Le trophée ne sera remis que si trois équipages minimum sont au départ.

Une coupe et trois répliquats seront offerts à la Ligue, au club et au team vainqueurs ainsi qu'à leurs trois représentants.

ART. 5 CALENDRIER

A DEFINIR

ART. 6 CLASSEMENTS

Un classement distinct sera établi pour chaque type d'équipes. Celles-ci seront classées dans l'ordre croissant des points par addition des pénalisations individuelles de chacun des trois équipiers.

ART. 7 REPARATIONS-AIDES EXTERIEURES

Les mêmes restrictions que celles imposées au Championnat seront appliquées dans les épreuves de Coupe pour l'assistance. En revanche, les pilotes d'une même équipe pourront s'entraider mutuellement sans encourir de sanctions.

ART. 8 DEPART

L'ordre des départs sera déterminé par tirage au sort effectué par la Commission. Les équipages de Ligues seront prioritaires. Le départ sera donné de minute en minute dans l'ordre chronologique d'arrivée des engagements. Les trois pilotes de chaque équipe partiront ensemble.

ART. 9 ITINERAIRE

Il pourra varier, les difficultés les plus importantes n'étant imposées que progressivement. Le kilométrage total de l'épreuve devra représenter 250 kms au minimum.

ART. 10 TEMPS IMPARTI

Les temps impartis pourront être plus faciles au début de la compétition et se resserrer au fur et à mesure de son déroulement.

ART. 11 PENALISATIONS

Les pénalisations du Championnat seront reprises pour la Coupe. Aussi, les coureurs ou leurs accompagnateurs veilleront à remettre au contrôle d'arrivée les fiches horaires ou de passage.

L'abandon ou la disqualification d'un coureur sera pénalisé de 8.000 points.

ART. 12 ENGAGEMENTS

Les engagements devront parvenir aux organisateurs 15 jours au plus tard avant l'épreuve. Le montant de l'engagement fixé à 120 € devra être versé globalement pour les trois pilotes.

ART. 13 REGLES ENVIRONNEMENTALES

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

- Les pilotes devront respecter les règles environnementales mises en place par l'organisateur.
- Il est obligatoire d'utiliser le tapis environnemental. La dimension minimum du tapis sera au moins égale à l'empattement du motorcycle et à la largeur du guidon.
- 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 haut parleurs vers le public et non vers les riverains.
- Faire des annonces renouvelées au micro pour sensibiliser les pilotes aux règles environnementales et 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.
- 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.
- Le bulletin d'engagement devra intégrer la phrase suivante : "je m'engage à respecter les règles techniques, sportives et environnementales de cette épreuve".
- Les programmes ou tout support promotionnel devront inclure quelques lignes adressées au public sur le respect de l'environnement tels que : "des poubelles sont à votre disposition, utilisez-les", "ne piétinez pas les cultures", etc.

SANCTIONS :

Non utilisation du tapis environnemental :

1 ^{ère} sanction	1 minute
2 ^{ème} sanction	5 minutes

TROPHEE DE FRANCE DE CROSS COUNTRY

DEFINITION

Le Trophée de France de Cross Country 2004 se déroule suivant la formule d'un pilote/une moto sur une durée de 3 h ou 2 h 30 mn.

Toute personne physique ou morale qui organise ou qui prend part à cette compétition est sensée connaître le présent règlement et s'engage à se soumettre sans réserve à toutes ses prescriptions.

Aucune clause du règlement particulier de l'épreuve ne peut être ni contraire ni complémentaire au présent règlement.

ART 1 CALENDRIER

18 avril *	Messeix (63) – M.C. MESSEIX
29 août *	Uzerche (19) – M.C. UZERCHOIS
26 septembre *	St-Geniès (24) – M.C. DU PERIGORD NOIR

* Epreuves comptant pour le Championnat de France Off Road

ART 2 CONCURRENTS

Le Trophée de France de Cross Country est ouvert aux licenciés Inters et Nationaux NCA pour une course d'une durée de 3 h (de 14 h à 17 h), et aux licenciés Nationaux NCB et une manifestation (délivrées sur présentation d'un certificat médical de moins d'un an) pour une course de 2 h 30 mn (de 9 h 30 mn à 12 h). Les pilotes titulaires d'une licence NCB ou d'une licence une manifestation ne seront pas retenus dans le classement du Trophée de France.

Chaque pilote devra être en possession de sa licence en cours de validité et de son permis de conduire ou de son certificat d'aptitude au sport délivré par la ligue.

Les concurrents devront avoir 16 ans révolus avant la première date du Championnat.

ART 3 CATEGORIES

Deux catégories, Inters et Nationaux, seront distinctes, la catégorie Inters regroupant :

- les pilotes de Notoriété Inter Enduro,
- les pilotes participant au Championnat Elite de Motocross,
- la liste de notoriété Cross Country,
- les 5 premiers de la liste de notoriété Cross Country National NCA 2004.

Un titre de Vainqueur de Trophée de France de Cross Country Inters, ainsi qu'un titre de Vainqueur du Trophée de France National NCA (toutes cylindrées confondues y compris les Vétérans) seront décernés en fin de saison aux pilotes ayant marqué le plus de points dans leur classement établi à l'issue de l'ensemble des épreuves.

Les points seront attribués aux 30 premiers Scratch sans tenir compte, le cas échéant, des résultats des concurrents étrangers, selon le barème suivant :

60, 54, 49, 45, 42, 40, 38, 36, 34, 32, 30, 28, 26, 24, 22, 20, 18, 16, 14, 12, 10, 9, 8, 7, 6, 5, 4, 3, 2, 1.

Pour chaque épreuve, des récompenses pourront être attribuées par classe :

- 125cc 2 T,
- +125cc 2 T,
- 4 T
- Juniors âgés de 16 à 23 ans titulaires d'une licence NCB ou une épreuve

En cas d'ex-æquo, les concurrents seront départagés en fonction du nombre de places de premier, de places de second, etc.

ART 4 ENGAGEMENTS

Les engagements des pilotes devront parvenir aux clubs organisateurs, au moins un mois à l'avance. Le droit d'engagement est fixé à 70 € pour les Inters et les Nationaux NCA et à 50 € pour les autres (NCB, licences une manifestation, Féminines, Espoirs et Promotion).

Le nombre de concurrents admis sera défini par le règlement particulier de chaque épreuve et ne devra en aucun cas dépasser 250 pour l'épreuve du matin et 250 pour l'épreuve de l'après midi.

En cas de désistement du fait du pilote, le club est libre de rembourser les droits d'engagements. Les modalités d'application devront être précisées dans le règlement particulier.

ART 5 NUMEROS

Les numéros de course des pilotes hors Championnat Off Road seront attribués à partir du n° 150.

ART 6 MOTOCYCLES

Sont autorisées les machines conformes aux normes F.F.M. Elles devront être équipées d'un silencieux inférieur à 98 db.

Les poignées ou manettes devront être boulées ; les repose-pied ne devront pas présenter d'aspérités dangereuses.

Les machines devront porter deux plaques, de forme rectangulaire, de chaque côté de la roue arrière. A l'avant, elles devront avoir une plaque de forme elliptique ou rectangulaire de dimension suffisante pour recevoir les numéros réglementaires d'une hauteur de 70 mm au minimum.

Couleur des plaques :

- **Catégories Inter :**
 - Plaque rouge..... numéros blancs
- **Catégorie Nationale NCA :**
 - Plaque jaune..... numéros noirs
- **Autres catégories :**
 - Plaque verte..... numéros blancs

Quel que soit le mode de marquage des numéros, le pilote reste responsable de leur lisibilité.

Le port de la plaque frontale, fournie par les organisateurs, est obligatoire. Les pilotes ne répondant pas à cette obligation ne se verront pas verser leur prime d'arrivée.

Tous les motocycles devront obligatoirement être équipés de pneus type FIM ou moto cross.

ART 7 VERIFICATIONS TECHNIQUES

Avant de prendre le départ, les machines seront présentées au contrôle technique. Celles qui ne seront pas conformes aux normes et au présent règlement seront refusées. Trois présentations sont autorisées. Une marque de peinture sera apposée sur le cadre, le silencieux et le bloc moteur, ainsi que sur un extincteur obligatoire pour chaque concurrent.

Toute machine dépassant les normes sera refusée au départ. Pendant l'épreuve, toute machine dont le pot d'échappement est devenu défectueux pourra être arrêtée. L'échappement devra 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 moto cross 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 ^{er} avertissement | 1 tour |
| 2 ^e avertissement | disqualification |

ART 8 ESSAI OFFICIEL

Une séance d'essai obligatoire sera organisée. Lors de cette séance, les concurrents devront effectuer au moins un tour.

Les pilotes qui n'effectueront pas au minimum un tour de reconnaissance pourront se voir refuser le départ par le Jury et, dans tous les cas, prendront le départ seuls, derrière la dernière ligne.

Après le départ des essais officiels, tout changement de moto est interdit.

L'heure de la séance d'essais sera communiquée dans le règlement particulier de l'épreuve ou par tout autre moyen de façon à ce que tous les concurrents puissent en être informés au moins une heure avant le départ de la séance d'essais.

ART 9 PARC FERME

Les motos des cinq premiers classés en Inters et en NCA seront placées en parc fermé à la fin de l'épreuve.

ART 10 LIGNE DE DEPART

La mise en place des motos sur la ligne de départ se fera impérativement moteur arrêté. Les pilotes Inters et inscrits au Championnat de France Off Road seront placés sur la ligne de départ en fonction du classement provisoire (pour la 1^{ère} épreuve) suivant le numéro attribué, les pilotes des autres catégories ou ne participant pas au Championnat de France Off Road seront placés en fonction du numéro attribué. Sur l'ordre du Directeur de course, les pilotes amèneront directement leur machine à l'emplacement qui leur est réservé. Une fois la mise en place des motos sur la ligne de départ, une période de chauffe de cinq minutes sera accordée aux concurrents. Le départ sera 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 11 PISTE

Le circuit aura une longueur de 10 kms minimum et de 15 kms maximum. La largeur minimum de la piste sera de 2 mètres et la largeur de la piste de départ de 27 mètres minimum.

Le poste de chronométrage sera situé avant l'entrée des stands et précédera immédiatement le parc fermé.

Le relief du terrain sera très varié, puisque composé :

- d'une partie terrain de cross
- de parties type spéciale banderolée
- et de parties type liaison enduro

Le circuit sera visité par un Délégué de la Commission nationale ou par une personne désignée par celle-ci au moins un mois avant l'épreuve.

Si un concurrent coupe volontairement le circuit balisé, il sera immédiatement exclu.

ART 12 DEPART

Le départ sera donné par vague de 25 à 35 pilotes toutes les 30 secondes. L'intervalle de temps entre les lignes sera retranché aux concurrents afin de ne pas les pénaliser.

Le signal de départ sera donné par le Directeur de course au moyen d'un drapeau tricolore. Les pilotes seront sur leur moto, moteur coupé. Au signal, ils démarreront leur moto et partiront, puis 30 secondes après même dispositif pour la vague suivante et ainsi de suite.

Si un pilote ne démarrait pas dans les 15 secondes suivant le signal, il serait poussé par les commissaires afin de ne pas gêner les vagues suivantes.

Sanction au départ : anticipation de la mise en route : un tour.

ART 13 ORDRE DES DEPARTS

Pour la course du matin, les numéros des licences NCB et une manifestation seront attribués par ordre d'arrivée des engagements, le cachet de la poste faisant foi. La ligne est attribuée en fonction du numéro. La place sur la ligne sera tirée au sort lors des vérifications administratives par le pilote.

Pour la course de l'après-midi, les Inters s'élanceront en premier, puis viendront les Nationaux NCA par ordre de numéros.

ART 14 STAND

Les stands de ravitaillement doivent être séparés du parc coureurs. Chaque concurrent aura droit à un emplacement d'environ 10m². Il devra y transporter ses jerricans et autre caisse à outils.

Les concurrents doivent rouler à vitesse réduite dans le couloir de décélération. Les infractions seront sanctionnées par un avertissement et par une pénalisation d'un tour en cas de récidive. La 3^{ème} constatation entraînera l'exclusion.

Par mesure de sécurité, chaque équipage devra posséder un extincteur en état de fonctionnement. Il est interdit de fumer dans les stands sous peine de disqualification.

Les pilotes sont obligés de rentrer dans les stands pour effectuer un changement de lunettes, de gants, etc. Ils ne peuvent pas se les faire passer sur la piste sous peine d'une sanction (1 tour de pénalité).

ART 15 ASSISTANCE DANS LES STANDS

La machine pourra être réparée par un mécanicien et le pilote. Les personnes admises sur les stands seront limitées au pilote, au mécanicien, au chef de stand, au panneuteur à l'exclusion de toute autre personne, sous peine de sanction.

Sanctions :	1 ^{ère} infraction	avertissement
	2 ^{ème} infraction	1 tour

ART 16 RAVITAILLEMENT

Les concurrents devront obligatoirement utiliser du carburant sans plomb vendu aux pompes routières.

Les ravitaillements s'effectueront obligatoirement au stand, moteur arrêté. Toute installation fixe du type « derrick » ou similaire est interdite.

Sanctions :

- | | | |
|---|-----------------------------|------------------|
| - ravitaillement en dehors des stands : | | |
| | 1 ^{ère} infraction | 1 tour |
| | 2 ^{ème} infraction | disqualification |
| - ravitaillement moteur en marche : | | disqualification |

ART 17 REPARATIONS

Le cadre de la moto, le bloc moteur et le silencieux seront marqués par touches de peinture avec numéro inscrit à l'intérieur.

Toutes les pièces pourront être changées, sauf celles marquées à la peinture. Les réparations devront être effectuées au stand. En dehors du stand, les pilotes devront faire eux-mêmes leur mécanique, seuls les outils et pièces leur étant fournis. En cas de panne sur le circuit, le pilote pourra regagner la ligne de départ. Il pourra repartir après avis du directeur de course. Une pénalité de 2 tours sera appliquée.

Seuls les dépannages de fortune, bougies, chaînes, etc..., pourront 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 devront pas être effectuées dans les stands, mais dans un endroit mis spécialement à disposition des coureurs par l'organisateur.

Sanctions :

réparation contraire au règlement :

1 ^{ère} infraction	1 tour
2 ^{ème} infraction	disqualification

ART 18 FIN DE COURSE

Dès l'arrivée, les cinq premières machines Inters et Nationaux NCA ou/et participants au Championnat de France Off Road, devront faire l'objet d'un contrôle technique et rester au parc fermé durant 30 minutes. Les motos non rentrées au parc fermé ne seront pas classées.

Pour des raisons de sécurité, le Directeur de course pourra moduler la durée de la course.

La fin de course sera donnée à l'aide du drapeau à damiers sur le concurrent de tête toutes catégories et classes confondues après expiration du temps réglementaire.

ART 19 CLASSEMENTS

Le classement se fera de la façon suivante :

- 1) nombre de tours,
- 2) temps,
- 3) franchissement de la ligne d'arrivée.

Le classement sera établi en fonction du nombre de tours et du temps effectué par chaque pilote. C'est le concurrent ayant effectué le plus grand nombre de tours, après décompte des écarts de départ, qui sera déclaré vainqueur. Pour être classé, un pilote devra effectuer un tiers de la distance parcourue par le premier et avoir franchi la ligne d'arrivée dans les 30 minutes suivant l'arrivée du premier.

ART 20 - REMISE DES PRIX

La remise des prix aura lieu à 18 heures. Une coupe sera remise aux trois premiers de chaque catégorie.

Des primes d'arrivée seront versées suivant le barème ci-après :

* Inters	1 ^{er}	1 800 €
	2 ^{ème}	1 100 €
	3 ^{ème}	600 €
	4 ^{ème}	380 €
* Nationaux NCA	1 ^{er}	610 €
	2 ^{ème}	380 €
	3 ^{ème}	270 €
	4 ^{ème}	152 €

NCB, Espoir 16-23 ans, une épreuve

1 ^{er}	500 €
2 ^{ème}	300 €
3 ^{ème}	152 €

Les primes seront versées aux pilotes le jour même de l'épreuve après la remise des prix.

Attention : Les primes, mentionnées ci-dessus, sont basées sur un barème pour une course ayant un minimum de 200 engagés. Si le nombre de concurrents est inférieur à 200, les primes seront recalculées au prorata du nombre d'inscrits sur la base de 200 engagés et 6 244 € de primes.

ART 21 - REGLEMENTATION

Le Trophée de France est organisé conformément aux prescriptions du Code Sportif National de la F.F.M. et de l'annexe Endurance T.T.

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 €.

Lorsqu'elle 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. 23 OFFICIELS

- A) Des chronométrateurs officiels chargés d'assurer le chronométrage des épreuves spéciales seront désignés par la F.F.M. pour toutes les épreuves.
- B) La désignation du Directeur de Course nommé par la Ligue du club organisateur est subordonnée à l'accord de la Commission qui peut, si elle le juge nécessaire, en nommer un de son choix. Il doit être désigné au moins un Directeur de Course Adjoint. Le Directeur de course devra être titulaire du spécifique 2^{ème} degré.
- C) Un délégué fédéral qui assurera la fonction du Président du Jury sera désigné par la Commission d'Enduro pour chaque épreuve du Trophée. Ses frais seront pris en charge à 50 % par le club et à 50 % par la F.F.M.
- D) Deux Commissaires 2^{ème} degré devront être désignés par la Ligue ; ils seront Membres du Jury.
- E) Un commissaire technique licencié est désigné pour chaque épreuve par la F.F.M.. La L.M.R. du lieu d'organisation devra obligatoirement désigner en complément deux autres Commissaires Techniques licenciés.
- F) La Commission se réserve de déléguer sur place une personne pour vérifier les choix d'itinéraire et les temps impartis. Les frais seront pris en charge par la F.F.M..

JURY

Le Jury des Commissaires sportifs tiendra au minimum deux réunions, la première se déroulant au minimum une heure avant le départ de la course du matin. Il est composé de deux Commissaires sportifs et d'un Membre de la Commission Nationale.

Le Directeur de course devra assister aux réunions de Jury, mais n'aura pas le droit de vote. D'autres officiels pourront être admis avec voix consultative. Le club organisateur est chargé de la rédaction du rapport du jury. Ce rapport devra être affiché.

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

- le secrétaire du Jury
- le commissaire technique de la F.F.M.
- le commissaire technique de l'organisation
- 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 promoteur du cross-country
- le ou les responsables du tracé du circuit

Le commissaire technique FFM, ainsi que le médecin chef, devront avoir fait par écrit un rapport pour chaque réunion du Jury, ainsi que le responsable du contrôle administratif.

ART. 24 REGLES ENVIRONNEMENTALES

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

- Les pilotes devront respecter les règles environnementales mises en place par l'organisateur.
- Il est obligatoire d'utiliser le tapis environnemental. La dimension minimum du tapis sera au moins égale à l'empattement du motocycle et à la largeur du guidon.
- 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 haut parleurs vers le public et non vers les riverains.
- Faire des annonces renouvelées au micro pour sensibiliser les pilotes aux règles environnementales et 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.
- 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.
- Le bulletin d'engagement devra intégrer la phrase suivante : "je m'engage à respecter les règles techniques, sportives et environnementales de cette épreuve".
- Les programmes ou tout support promotionnel devront inclure quelques lignes adressées au public sur le respect de l'environnement tels que : "des poubelles sont à votre disposition, utilisez-les", "ne piétinez pas les cultures", etc.

SANCTIONS :

Non utilisation du tapis environnemental :

1 ^{ère} sanction	1 minute
2 ^{ème} sanction	5 minutes