



REGLEMENT TROPHÉE DEPARTEMENTAL CANTAL DE MOTO TOUT TERRAINS
(Motocross & course sur prairie)
SAISON 2024

Préambule

Le trophée départemental du Cantal de Moto Tout terrain est composé de courses sur prairie et de courses sur circuits de motocross :

o Courses sur prairies

Les courses sur prairie se déroulent sur un terrain naturel en circuit fermé délimité par des banderoles sans aménagement d'obstacle.

o Courses sur circuit de motocross

Les courses se déroulent sur des circuits de motocross réalisés par des matériaux naturels (terre, sable,...) et composés de sauts. Les terrains sont homologués par arrêté préfectoral et répondent aux articles 15 & 16 des Règles Techniques et de Sécurité de la FFM.

Le calendrier du Trophée Cantal (voir site : www.motoclubdesvolcans.fr) précise le type de course en fonction de son lieu.

Pour toutes questions non réglées par le présent règlement, il convient de se référer au règlement général motocross de la ligue AuRA.



SOMMAIRE

| | |
|---|---|
| Règlement Général..... | 3 |
| o Article 1 : Participants..... | 3 |
| o Article 2 : Les catégories..... | 4 |
| o Article 3 : Engagements..... | 4 |
| o Article 4 : Déroulement d'une course..... | 4 |
| o Article 5 : Respect des horaires..... | 5 |
| o Article 6 : Contrôle technique..... | 5 |
| o Article 7 : Classement et calcul des points..... | 5 |
| o Article 8 : Réclamations | 6 |
| o Article 9 : Récompenses..... | 6 |
| o Article 10 : Fonctionnement des entrées du public et des accompagnateurs..... | 6 |

Règlement Général

Le présent règlement :

- précise les conditions d'organisation des manifestations de sports moto,
- est applicable à toutes les rencontres du trophée départemental Cantal,
- est conforme aux règlements techniques définis par la FFM,
- est pensé et rédigé en concertation entre les différents responsables,
- prend en compte une égalité de droits et de devoirs entre les sportifs et les dirigeants.

Son application doit être franche et spontanée. Aucune association participant au Trophée Départemental Cantal ne peut introduire dans ses règlements des clauses contraires aux règlements nationaux.

Application des règlements

En s'engageant, les concurrents et les dirigeants déclarent qu'ils connaissent parfaitement le présent règlement et qu'ils s'engagent à le respecter.

En cas de force majeure, des aménagements pourront être apportés au déroulement des courses. La mise en place de ces aménagements se fera en coordination avec le directeur de course, les commissaires et les sportifs.

• Article 1 : Participants

Les participants devront être titulaires d'une licence FFM de l'année en cours, dûment homologuée, du CASM ou du guidon (minimum argent).

Les pilotes souhaitant participer au trophée départemental Cantal devront s'inscrire au trophée sur le site internet du Moto Club des Volcans : www.motoclubdesvolcans.fr au plus tard le 29 février 2024, dans la catégorie de leur choix (voir article 2). Il n'est pas possible de s'inscrire dans 2 catégories différentes. Lors de leur inscription au championnat, les pilotes choisiront un numéro de course qui sera valable pour toutes les courses du trophée et qui sera obligatoirement compris entre 1 et 999.

IMPORTANT : Pour la saison 2023-2024 tout pilote titulaire d'une licence (Quad/85cm³/125cm³/OPEN) non-inscrit au championnat avant le 29 février 2024 pourra, s'il le souhaite et **en fonction des places disponibles** participer à une ou plusieurs épreuve(s) du Trophée Cantal en étant uniquement classé sur l'épreuve concernée, en contrepartie d'un engagement au tarif de 40€/pilote/course. Il choisira son numéro en fonction des numéros disponible dans sa catégorie, entre 1 et 999.

• Article 2 : Les catégories

Les catégories seront établies comme suit :

- Moto 50 cm³ : de 6 ans (révolus) à 8 ans, avec une licence INJ, LUE, NJ.CEX. Ils devront être en possession d'au moins le guidon de Bronze.
- Moto 65 cm³ : de 7 ans (révolus) à 11 ans, avec une licence INJ, LUE, NJ.CEX. Ils devront être en possession du guidon d'Argent ou d'Or.
- Moto 85 cm³ : de 9 ans (révolus) à 15 ans, avec une licence INJ, LUE CEX, NJ et NCO, en possession du guidon d'Argent ou d'Or pour les pilotes âgés de moins de 12 ans et du CASM pour ceux âgés de 12 ans et plus.
- Quad toutes cylindrées : à partir 13 ans (révolus) avec CASM,



- Moto 125 cm³ : à partir de 13 ans (révolus) avec CASM,
- Open : motos de cylindrée autre que 125 cm³ ; ouvert à partir de 15 ans (révolus) avec CASM.

Les pilotes n'auront pas la possibilité de rouler dans 2 catégories différentes le même jour. Si un minimum de 6 pilotes n'est pas atteint lors de la clôture des inscriptions, la manche ne roulera pas lors de la course (à l'exception des catégories 65 et 85 cc).

L'âge du pilote s'apprécie au 01 janvier 2024, le pilote changeant d'âge en cours d'année peut terminer le championnat dans la catégorie dans laquelle il l'a commencé.

• Article 3 : Engagements

Les demandes d'engagement à une course devront être faites 8 jours calendaires avant la date de l'épreuve, elles seront à réaliser sur le site du Moto Club des Volcans www.motoclubdesvolcans.fr avec paiement de 30€ en ligne. Passé ce délai, ils auront encore possibilité de s'inscrire jusqu'à 4 jours avant la course avec une majoration de 10€.

POUR LES PILOTES EXTERIEURS AU CHAMPIONNAT, ils s'inscriront sur le site du Moto Club des Volcans dans la rubrique prévue à cet effet où ils pourront choisir leur numéro de course et réaliser le paiement en ligne de 40€.

Les pilotes inscrits au championnat ont la primeur sur les pilotes hors championnat (même si ces derniers s'inscrivent avant), jusqu'au délai de majoration, soit jusqu'aux 8 jours calendaires avant l'épreuve. Passé ce délai, les inscriptions se réalisent dans l'ordre d'arrivée, peu importe que le pilote soit inscrit ou pas au championnat.

Dans les 4 derniers jours précédents la course, les inscriptions ne seront plus possibles Si toutefois un pilote non inscrit à la course se présente le jour de la course son accès sera refusé à défaut d'un paiement immédiat de l'engagement alors fixé à 50€, et sous réserve de place disponible.

• Article 4 : Déroulement d'une course

Chaque épreuve se déroule selon le programme suivant :

- ✓ Contrôle administratif : se référer aux horaires du club organisateur.
- ✓ Contrôle technique: se référer aux horaires du club organisateur.
- ✓ 1 séance d'essais libres.
- ✓ 1 séance d'essais chronométrés.

Un pilote ne peut prendre le départ de la première manche de la journée qu'à condition d'avoir fait au minimum un tour d'essai.

✓ 2 manches comptant pour le classement de la journée et pour le classement général (pour les pilotes inscrits au championnat).

IMPORTANT : les essais ne pourront débuter qu'en présence des organismes de secours et du médecin.

Le club organisateur adapte le programme de la journée en fonction de l'amplitude horaire et du nombre de séries en compétition.

• Article 5 : Respect des horaires

Le Moto Club des Volcans est maître du programme de la journée et établit pour chaque course un planning avec des horaires de passage pour chaque catégorie de concurrents.

Ce planning sera mis en ligne sur le site internet du Moto Club des Volcans la semaine précédant la course et sera distribué aux pilotes le matin de chaque course à leur arrivée, lors du contrôle administratif.

Les organisateurs et les pilotes s'engagent à respecter les horaires de manière stricte pour le bon déroulement de la journée, sauf en cas de force majeure (exemple : interruption prolongée de la course pour l'intervention des secours).

En ne respectant pas ces horaires, les pilotes s'exposent à se voir refuser leur participation à la journée.

• Article 6 : Contrôle technique

Avant le début de chaque épreuve, les concurrents doivent se présenter personnellement au contrôle technique muni de leur passeport moto complété.

L'équipement des pilotes et les machines doivent respecter les réglementations techniques du règlement général motocross de la ligue AuRA.

IMPORTANT : En cas d'intempéries, les pilotes se doteront d'un dossard avec leur numéro inscrit noir sur Blanc (exemple : feuille A4 avec n° du pilote, glissée dans une pochette plastifiée et épinglée au dos du maillot) ou maillot floqué au numéro de course actuel. Si le pilote porte un kway (ou veste) sur son maillot, il faut que le flochage soit sur le vêtement extérieur (même si le vêtement est transparent). A défaut de dossard, si le numéro sur la plaque est illisible, le pilote ne sera pas pointé et sera considéré comme non partant c'est-à-dire qu'il ne marquera pas les points de la manche.

Aucun remboursement d'engagement ne sera fait si la moto ne passe pas à la vérification Technique.

• Article 7 : Classement et calcul des points

| CATEGORIE OPEN / 125 CC / 85 CC / 65 CC / 50 CC / QUAD | |
|--|------------------|
| PLACE | NOMBRE DE POINTS |
| 1 ^{er} | 25 points |
| 2 ^{ème} | 22 points |
| 3 ^{ème} | 20 points |
| 4 ^{ème} | 18 points |
| 5 ^{ème} | 16 points |
| Puis de point en point jusqu'au dernier | |

VETERAN : Au sein du classement OPEN, un classement Vétéran est réalisé (il n'y a pas de manche Vétéran, les pilotes roulent dans la catégorie OPEN). Est considéré comme Vétéran, tous les pilotes nés jusqu'au 31 décembre 1983, soit ayant plus de 40 ans au 01 janvier 2024.



Pour le classement d'une épreuve, les cas d'égalité de points sont départagés en fonction du classement de la 2^{ème} manche pour les catégories Quad, 65 cm³, 85cm³ et 125cm³ et Open.

Pour le classement général final du Trophée, les concurrents ex-æquo sont départagés en fonction du classement de la manche finale du Trophée.

• Article 8 : Réclamations

Le club organisateur est chargé de la SECURITE et de la police sur les circuits de MOTOCROSS ou de course sur PRAIRIE, il est responsable des désordres qui pourraient résulter avant, pendant ou après les épreuves, de l'attitude des sportifs ou du public.

Tout comportement antisportif, manquement aux règlements, tricherie, non-respect des drapeaux, agressivité envers les autres concurrents, les officiels ou tout autre personne, accrochage volontaire d'un autre concurrent occasionné par un pilote, un membre de sa famille ou de son entourage ne pourra être toléré et entraînera inmanquablement une demande de sanction envers le concurrent fautif. Les pilotes doivent respecter les ordres des commissaires sur le circuit et dans le parc-pilotes sous peine de sanction.

En cas de réclamation(s), celle(s)-ci sera (ont) remise(s) au Directeur de Course et uniquement à ce dernier, en main propre par le pilote concerné, dans la demi-heure qui suit l'affichage des résultats. Un chèque de caution de 75.00€ doit obligatoirement être joint avec chaque réclamation écrite.

En cas de problème sur une épreuve, seul le ou les pilotes concernés seront entendus par le jury, sans les parents. En ce qui concerne les mineurs, ils devront être assistés par une personne majeure, licenciée FFM.

• Article 9 : Récompenses

Les trois premiers pilotes de chaque catégorie sont récompensés (coupe, médaille, trophée, fanion, lot...etc.). Le jeu doit primer sur l'enjeu. Les prix attribués ne seront pas donnés en espèces ou en nature.

Pour la remise des prix, les pilotes vainqueurs de la journée sont tenus de récupérer leur récompense. En cas d'absence non justifiée, le pilote ne pourra pas récupérer sa récompense.

• Article 10 : Fonctionnement des entrées du public et des accompagnateurs

- Chaque pilote pourra bénéficier d'une entrée gratuite pour un accompagnateur à condition qu'il inscrive le nom de ce dernier lors de son inscription à chaque course sur le site du Moto Club des Volcans.

IMPORTANT : L'accompagnateur, à son arrivée, annoncera son nom et le nom du pilote qu'il vient voir. Si le pilote l'a correctement inscrit sur le site, l'accompagnateur pourra bénéficier de son entrée gratuite.

- Sur le même principe, chaque pilote de la catégorie 85 cm³, 65 cm³ et 50 cm³ pourra disposer de deux entrées gratuites en inscrivant le nom des 2 accompagnateurs lors son inscription à chaque course.

- Dans tout autre cas de figure, le tarif de l'entrée est fixé à 6€/personne.



REGLEMENT DES CHAMPIONNATS DE MOTOCROSS AUVERGNE-RHONE-ALPES 2024

Pour les clauses non évoquées dans le présent règlement, se référer aux règlements et aux règles générales de la discipline motocross de l'année en cours ainsi qu'au code sportif de la FFM et aux règles fédérales techniques et de sécurité.

Sur le site <http://www.lmaura.org/> et sur l'annuaire de la Ligue de l'année en cours.

La Ligue motocycliste Auvergne-Rhône-Alpes organise des championnats de motocross. Ils seront principalement réservés aux pilotes adhérents et licenciés dans un Club de la Ligue Motocycliste Auvergne-Rhône-Alpes affilié à la Fédération Française de Motocyclisme (FFM).

ARTICLE 1 – DIFFERENTS CHAMPIONNATS

LA LIGUE MOTOCYCLISTE AUVERGNE-RHONE-ALPES met en compétition pour la saison **2024** les Championnats suivants :

| Dénomination des Chpts de ZONES | Classes et Cylindrées | Ages |
|---------------------------------|--|---|
| 50cc | Classe 1 : 50cc | 6 à 8 ans |
| 65cc | Classe 1 : 65cc | 7 à 9 ans 10 à 11 ans |
| 85cc | Classe 1 66cc à 85cc | 9 à 11 ans 12 à 15 ans |
| 125cc | Classe 2 125cc 2 Temps | A partir de 13 ans |
| MX1 | Classe 3 et 4 de 151cc à 500cc 2T de 251cc à 650cc 4 T | A partir de 15 ans |
| MX2 | Classe 2 de 100cc à 150cc 2T de 175cc à 250cc 4 T | A partir de 15 ans > de 125cc A partir de 13 ans <= de 125cc |
| Féminines | Classe 2 125cc 2 Temps Classe 2 de 100cc à 150cc 2T de 175cc à 250cc 4 T Classe 3 et 4 de 151cc à 500cc 2T de 251cc à 650cc 4 T | A partir de 13 ans A partir de 15 ans > de 125cc A partir de 15 ans |
| Vétérans | Classe 2 – 3 et 4 | A partir de 40 ans |
| Dénomination des Chpts de LIGUE | Classes et cylindrées | Ages |
| Motos Anciennes | 125cc à 500cc de 1968 à 1983 | A partir de 18 ans |
| Quads | 125cc à 700cc | A partir de 13 ans |
| Quad Educatif | 50cc Centrifuge 65 2T ou 90 4T 90 2T ou 150 4T | A partir de 6 ans A partir de 7 ans A partir de 9 ans |

ARTICLE 2 – GENERALITES

Le déroulement de ces Championnats se fera **dans le respect du code sportif de la FFM, des Règles Techniques et de Sécurité (RTS) fédérales. Pour toute question non réglée par le présent règlement, il conviendra de se reporter aux règles générales de la discipline Motocross publiées sur le site internet de la FFM.**

Le présent règlement est susceptible d'être modifié en cours de saison par avenant, à la seule discrétion de la Commission de motocross.

Les championnats se dérouleront dans 3 zones/trophée du Cantal désignées

- Zone OUEST : (03-15-42-43-63) => Massif Central Forez
- Zone EST : (01-69-73-74) => Pays de Savoie, Ain et Rhône
- Zone SUD : (07-26-38) => D A I Drôme Ardèche Isère
- Zone CANTAL : (15) => Trophée du Cantal

Attention, le lieu du siège social du club détermine sa zone de rattachement.

Les **responsables** des zones précitées seront chargés des différents classements de leur zone et devront veiller à la conformité de l'épreuve. **Ils pourront désigner** un responsable pour officier sur les épreuves des Championnats de **zones** en tant que Président de jury. **Celui-ci devra être membre de la commission motocross et aussi devra être titulaire des formations et licences requises.**

Tout club organisateur d'une épreuve est responsable du bon déroulement de la manifestation et à ce titre devra mettre à disposition le personnel nécessaire (Directeur de Course, Commissaires Sportifs, Commissaires de Piste, Equipe d'entretien de piste, Contrôleurs Techniques ...)

Les officiels désignés ne s'occuperont que de la partie sportive de la manifestation

Tout club organisateur d'une épreuve de championnat d'une des 4 zones accepte et s'engage à respecter le présent règlement.

En cas d'annulation, le club organisateur préviendra le secrétariat de la ligue qui en informera les pilotes et les officiels désignés.

En cas de force majeure le jour de la course, le Jury de l'épreuve votera pour l'annulation ou non de l'épreuve.

Le remboursement des pilotes ne sera effectué que si l'épreuve est annulée avant les séances d'essais libres et ce, dans les conditions prévues par engage-sports.

En cas de report de date d'une épreuve

- Le report de date d'une épreuve sera validé par la Commission Motocross sous réserve qu'une autre épreuve ne soit pas organisée à la date reportée dans un rayon de 150 km. Exception sera faite en cas d'accord écrit du club ayant prioritairement inscrit l'épreuve à la date choisie pour le report.
- Les pilotes resteront inscrits pour la date de report. Ceux qui ne pourront pas participer devront avertir le secrétariat de la Ligue par mail.

Les Championnats sont réservés en priorité aux licenciés de la Ligue Auvergne-Rhône-Alpes inscrits dans les temps (cette condition est valable pour tous les pilotes quel que soit leur classement) et titulaires d'une licence F.F.M. de l'année en cours.

Ils sont ouverts aux Pilotes des Ligues extérieures et licence LAJ (hors classement cumulé) et dans la limite des places disponibles (voir article 4 : Engagement)

Seules les licences à la journée prises sur intranet seront acceptées (aucune licence sur place) et au minima 5 jours avant l'épreuve.

Toute demande d'engagement et numéro pour un pilote avec une licence LAJ devra obligatoirement passer par <https://ffm.engage-sports.com>.

Les pilotes titulaires d'une licence INTER délivrée par un Moto club du ressort territorial de la ligue (uniquement de la ligue AURA) pourront participer aux épreuves. Toutefois, leurs résultats ne compteront pas pour le championnat. Ces pilotes seront classés uniquement à la journée.

Par dérogation à ce qui précède, les pilotes titulaires d'une licence INTER Jeunes pourront être classés aux championnats auxquels ils participent.

Un Pilote ne peut participer qu'à une seule catégorie sur une même épreuve.

Les plateaux 50cc - 65cc - 85cc – 125cc – MX1 – MX2 – Vétérans - Motos Anciennes seront composés d'un maximum de 45 pilotes à concurrence de la capacité d'homologation de la piste et de 30 pilotes maximums pour les Quads à concurrence de la capacité d'homologation de la piste.

ARTICLE 3 – Déroulement de l'épreuve

Le déroulement de l'épreuve sera défini dans chacune des annexes de zone. Il comportera à minima les modalités d'essais, de qualification et de mise en grille.

Les courses pourront s'effectuer, avec une ou plusieurs séries, soit

- par catégorie
- par catégorie regroupée (OPEN)

Une épreuve peut comporter ces deux possibilités.

Un pilote ne peut prendre le départ de la course qu'à condition d'avoir fait au moins un tour d'essai.

Durée des essais et manches

| | |
|------------------|--|
| Essais libres de | 10 mn à 15 mn – 10 mn pour 50cc, Quad Educatif |
| Essais chronos | 15 mn - 10 mn pour 50cc, Quad Educatif |
| Espoir 50cc | 2 manches de 8 mn + 1T |
| Quad Educatif | 2 manches de 10 min + 1T |
| Espoirs 65 cc | 2 manches de 12 mn + 1T |
| Espoirs 85 cc | 2 manches de 15 mn + 1T |
| 125cc | Minimum 2 manches de 15 mn + 1T |
| MX2 | Minimum 2 manches de 15 mn + 1T |
| MX1 | Minimum 2 manches de 15 mn + 1T |
| Vétérans | Minimum 2 manches de 15 mn + 1T |

Championnat Espoir 50cc

Motos admises : Classe 1 - 50cc Centrifuge

Pilotes admis

Les pilotes de 6 ans à 8 ans ne pas avoir 9 ans dans l'année en cours **né au plus-tard en 2016**. Les pilotes devront être âgés de 6 ans minimum le jour de l'épreuve.

Peuvent prétendre participer au championnat tous les pilotes titulaires d'une licence délivrée par la FFM de type INJ, LUE, NJ.CEX. Ils devront être en possession d'au moins le guidon de Bronze.

Les machines de la catégorie 50cc devront être d'origine et le diamètre des roues devra être de 10 ou 12 pouces à l'avant et de 10 pouces à l'arrière.

Championnat Espoir 65cc

Motos admises : Classe 1 - 65cc

Pilotes admis

Les pilotes de 7 ans à 11 ans ne pas avoir 12 ans dans l'année en cours. Les pilotes devront être âgés de 7 ans minimum le jour de l'épreuve.

Peuvent prétendre participer au championnat tous les pilotes titulaires d'une licence délivrée par la FFM du type INJ, LUE, NJ.CEX. Ils devront être en possession soit du guidon d'argent ou d'or, soit du CASM

2 catégories (classement au point pour chaque sous-catégorie)

- 65cc Poussin 7 ans – maximum 9 ans dans l'année en cours, né au plus tard en 2015
- 65cc Pupille 10 ans – maximum 11 dans l'année en cours, né au plus tard en 2013

Championnat Espoir 85cc

Motos admises : Classe 1 - 85cc

Pilotes admis

Les pilotes de 9 à 15 ans ne pas avoir 16 ans dans l'année en cours. Les pilotes devront être âgés de 9 ans minimum le jour de l'épreuve

Peuvent prétendre participer à ce Championnat tous les pilotes titulaires d'une licence délivrée par la FFM du type INJ, LUE CEX, NJ et NCO, en possession du guidon d'argent ou d'or pour les pilotes âgés de moins de 12 ans et du CASM pour ceux âgés de 12 ans et plus.

2 catégories (classement au point pour chaque sous-catégorie)

- 85cc Benjamin 9 ans – maximum 11 ans, né au plus tard en 2013
- 85cc Minime/cadet 12 ans – maximum 15 ans, né au plus tard en 2009

Championnat 125cc

Motos admises : Classe 2 - 125cc 2 Temps

Pilotes admis

Les pilotes devront être âgés de 13 ans minimum le jour de l'épreuve.

Peuvent prétendre participer à ce championnat tous les pilotes titulaires d'une licence délivrée par la FFM du type INJ, LUE CEX, NJ3C LAJ et NCO, en **possession du CASM**.

Championnat MX2

Motos admises : Classe 2 de 100cc à 150cc 2T & de 175cc à 250cc 4 T

Pilotes admis

Les pilotes devront être âgés de 15 ans minimum le jour de l'épreuve. Classe 2 > 125 cc 2T

Les pilotes devront être âgés de 13 ans minimum le jour de l'épreuve. Classe 2 < 125cc 2T

Peuvent prétendre participer à ce championnat tous les pilotes titulaires d'une licence délivrée par la FFM du type INJ, LUE, CEX, INT, LAJ et NCO, en **possession du CASM**.

Championnat MX1

Motos admises : Classe 3 et 4 de 151cc à 500cc 2T & de 251cc à 650cc 4 T **et moto électrique**.

Pilotes admis

Les pilotes devront être âgés de 15 ans minimum le jour de l'épreuve.

Peuvent prétendre participer à ce championnat tous les pilotes titulaires d'une licence délivrée par la FFM du type INJ, LUE, CEX, INT, LAJ et NCO, en **possession du CASM**.

Championnat VETERANS

Motos admises : Classe 2, 3 et 4

Pilotes admis

Les pilotes devront être âgés de 40 ans minimum le jour de l'épreuve.

Peuvent prétendre participer à ce championnat tous les pilotes titulaires d'une licence délivrée par la FFM du type LUE, CEX, INT, LAJ et NCO, en **possession du CASM**.

4 catégories, selon règlement du Championnat de France Vétérans (classement scratch)

- Bronze de 40 à 46 ans
- Argent de 47 à 53 ans
- Or de 54 à 58 ans

- Platine à partir de 59 ans

Quad Educatif 50cc

Motos admises : Classe 1 - 50cc Centrifuge

Pilotes admis

Les pilotes de 6 ans à 8 ans ne pas avoir 9 ans **dans l'année en cours né au plus tard en 2016**. Les pilotes devront être âgés de 6 ans minimum le jour de l'épreuve.

Peuvent prétendre participer au championnat tous les pilotes titulaires d'une licence délivrée par la FFM de type INJ, LUE, NJ.CEX. Ils devront être en possession d'au moins le guidon de Bronze.

Quad Educatif 65cc

Motos admises : Classe 1 - 65cc

Pilotes admis

Les pilotes de 7 ans à 11 ans ne pas avoir 12 ans dans l'année en cours. Les pilotes devront être âgés de 7 ans minimum le jour de l'épreuve.

Peuvent prétendre participer au championnat tous les pilotes titulaires d'une licence délivrée par la FFM du type INJ, LUE, NJ.CEX. Ils devront être en possession soit du guidon d'argent ou d'or, soit du CASM

2 catégories (classement au point pour chaque sous-catégorie)

- 65cc Poussin 7 ans – maximum 9 ans dans l'année en cours, né au plus tard en 2015
- 65cc Pupille 10 ans – maximum 11 dans l'année en cours, né au plus tard en 2013

Quad Educatif 85cc

Motos admises : Classe 1 - 85cc

Pilotes admis

Les pilotes de 9 à 15 ans ne pas avoir 16 ans dans **l'année en cours**. Les pilotes devront être âgés de 9 ans minimum le jour de l'épreuve

Peuvent prétendre participer à ce Championnat tous les pilotes titulaires d'une licence délivrée par la FFM du type INJ, LUE CEX, NJ et NCO, en possession du guidon d'argent ou d'or pour les pilotes âgés de moins de 12 ans et du CASM pour ceux âgés de 12 ans et plus.

2 catégories (classement au point pour chaque sous-catégorie)

- 85cc Benjamin 9 ans – maximum 11 ans, né au plus-tard en 2013
- 85cc Minime/cadet 12 ans – maximum 15 ans, né au plus-tard en 2009

Pour les trois catégories Quad Educatif type Prototype interdit

ARTICLE 4 – NUMERO DE COURSE – INSCRIPTION et ENGAGEMENT

Numéro de course

La demande de numéro se fera directement et uniquement sur le site engage-sports <https://ffm.engage-sports.com> à partir du **15 décembre 2023**.

Pour les catégories 50, 65 et 85 cc qui sera commune priorité du numéro 2024 de la catégorie 85 cc.

Les pilotes de la ligue ayant un numéro attribué en **2023** seront prioritaires pour le réserver à condition qu'ils en fassent la demande avant le **5 février 2024**, passé ce délai, le numéro sera libre.

ATTENTION, CHAQUE PILOTE DOIT VALIDER SA DEMANDE SUR SON COMPTE ENGAGE-SPORTS

Les numéros de course seront réservés 2 mois. Si le pilote ne s'engage pas sur une épreuve durant cette période, la réservation du numéro de course sera automatiquement annulée et remise sur la liste des numéros disponibles.

Les numéros attribués aux pilotes des Ligues extérieures auront quatre chiffres (125cc, MX2, MX1 et Vétérans) et seront payants pour un montant de 10 €.

Dans chaque catégorie, un numéro ne sera attribué qu'une seule fois.

| Catégories | Grille de numéros pour les pilotes ligue AURA | Grille de numéros pour les pilotes hors ligue |
|------------------------------|---|---|
| 50cc / 65cc / 85 cc | Du n° 1 au n° 999 | Du n° 1 au n° 999 |
| 125cc – MX1 – MX2 – VETERANS | Du n° 1 au n° 999 | Du n° 1000 au n°1999 |
| MOTOS ANCIENNES | Du n° 1 au n° 999 | Du n° 1 au n° 999 |
| QUADS | Du n° 1 au n° 999 | Du n° 1 au n° 999 |
| Quad Educatif | Du n° 1 au n° 999 | Du n° 1 au n° 999 |

Inscription aux épreuves

L'inscription ne pourra s'effectuer que si le numéro a été validé.

Elle se fera à partir du site engage-sports <https://ffm.engage-sports.com> avec paiement par CB uniquement. Ce n'est qu'à partir du moment où l'inscription est validée que le pilote est considéré comme engagé.

Les engagements

- **25€** pour les catégories Espoirs 50cc
- **45€** pour les catégories Espoirs 65cc et Espoirs 85cc
- **55€** pour les autres catégories

La validation des pilotes engagés se fera par le secrétariat de ligue **1 mois avant l'épreuve** avec priorité aux pilotes de la zone concernée.

Si le nombre de pilotes inscrits de la zone concernée est supérieur à la capacité de la catégorie, ceux-ci resteront prioritaires pour les places de réservistes. Ensuite, les pilotes hors zone et hors ligue seront engagés par date d'inscription quelle que soit leur appartenance.

Pilotes souhaitant déclarer forfait

Pour tout forfait un droit administratif de 10 € sera retenu.

Seules les raisons médicales seront acceptées pour prétendre au remboursement du droit d'engagement, le pilote devra fournir un certificat médical détaillé dans les 4 jours suivants son forfait.

Le forfait devra obligatoirement être fait par écrit, e-mail ou courrier. **Aucun remboursement ne sera effectué si le forfait intervient après la clôture des engagements soit le 3ème jour précédant la manifestation.**

Le pilote s'excusant moins de 30 jours avant l'épreuve ne pourra participer à aucune autre épreuve organisée le même jour ou week-end (hors championnat de France, trophée de France, coupe de France, épreuve FIM Europe ou épreuve FIM ou sélection fédérale).

Attention, pour un pilote qui ne se désengagerait pas et donc serait absent sur une épreuve sans avoir déclaré forfait ou prévenu le délégué, la Commission de Motocross de la ligue se réserve le droit pour ses engagements suivants de le passer en liste d'attente ou de ne pas les valider.

ARTICLE 5 – LES PLAQUES

Les chiffres doivent être clairement lisibles. Les numéros réfléchissants sont interdits. Les dimensions doivent être respectées sur les plaques numéros (voir règlement FFM)

| Catégorie | Couleur de plaque | Couleur des numéros |
|--------------------------|-------------------|---------------------|
| 50 / 65cc/ 85cc MINIVERT | BLEU | NOIRE |
| 85cc | BLANCHE | NOIRE |
| 125cc | NOIRE | BLANCHE |
| MX1 (classe 3 et 4) | BLANCHE | NOIRE |
| MX2 (classe 2) | NOIRE | BLANCHE |

| | | | |
|------------------------|--------------|-------------|--------------|
| Motos Anciennes | 125cc | NOIRE | BLANCHE |
| | 250cc | VERTE | BLANCHE |
| | 500cc | JAUNE | NOIRE |
| Quads | | VERTE | BLANCHE |
| Quad Educatif | | BLEU | NOIRE |

ARTICLE 6 – CONTROLE ADMINISTRATIF ET TECHNIQUE – REGLES TECHNIQUES

Vérifications administratives :

Le Pilote devra obligatoirement présenter une pièce d'identité avec sa licence **de l'année en cours**. Ainsi que le livret technique.

Les contrôles seront effectués le samedi sur le circuit et devront débuter au plus tard à 16 H 00 jusqu'à 20 H00 et éventuellement le dimanche matin suivant le règlement particulier de l'épreuve

Tout pilote n'ayant pas satisfait à cette obligation sera considéré comme absent.

Un livret technique lui sera remis sur la première épreuve et devra être présenté obligatoirement sur chaque épreuve, en cas de perte du livret le pilote aura une amende de 5 euros.

Chaque pilote recevra un bracelet et deux bracelets accompagnateurs (accès zone panneautage pour mécanicien et panneuteur avec licence adéquate). L'âge minimum pour l'accès à la zone de panneautage est de 14 ans.

Vérifications techniques :

Les vérifications techniques seront effectuées le samedi sur le circuit et devront débuter au plus tard à 16 H 00 jusqu'à 20H00 et éventuellement le dimanche matin suivant le règlement particulier de l'épreuve, avec attribution des transpondeurs. Le Pilote devra présenter une machine propre. Tout pilote n'ayant pas satisfait à cette obligation sera considéré comme absent.

Le club organisateur devra obligatoirement désigner un Commissaire Technique 1^{er} degré et 2 aides pour aider le Commissaire Technique dans sa tâche.

Il devra prévoir un espace clôturé, suffisamment vaste, disposant d'une entrée aménagée en couloir permettant le passage des machines une à une pour éviter toute bousculade. Il y aura un abri couvert pour effectuer les vérifications (ou éventuellement le démontage des motos).

Se référer au règlement technique des championnats de France de motocross.

Toute ligne d'échappement constituée d'origine d'un réducteur de bruit devra en rester équipée durant toute la durée de l'épreuve.

Aucun remboursement d'engagement ne sera fait si la moto ne passe pas à la vérification Technique.

Les protections coudes/épaules/genoux/hanches : Norme EN 1621-1 sont obligatoires pour les catégories 50cc ,65cc, 85cc et 125cc -18 ans (obligatoire sur les épreuves FIM et FIM Euro).

Normes des équipements 2021

| PECTORALE | DORSALE | GILET INTEGRAL (Pectorale et dorsale intégrées) |
|------------------|-----------------|---|
| Norme EN 14021 | Norme EN 1621-2 | Pectorale : Norme EN 14021 Dorsale : Norme EN 1621-2 |
| ou label FFM | ou label FFM | ou label FFM |

Le casque

Il est obligatoire et doit être homologué aux normes FFM suivant règlement FFM de l'année en cours.

Niveau sonore : Pour les limites maximums, se référer aux RTS – niveau sonore des machines. Toute machine présentant un niveau non conforme aux RTS susmentionnées sera exclue de l'épreuve.

Toute intervention mécanique doit se faire sur un tapis environnemental sous peine de sanction.

ARTICLE 7 – CHRONOMETRAGE

La location du transpondeur n'est pas incluse dans l'engagement.

Deux formules possibles :

1. La location du transpondeur à l'année sera de **50 €** (réservation sur le site de la ligue AURA par carte bancaire) à rendre **à la fin de l'année calendaire ou à renouveler pour l'année 2025.**
2. Location à l'épreuve montant de **15 €** à payer sur place et à rendre le soir de l'épreuve.

En cas de non-restitution du transpondeur ou en cas de restitution d'un transpondeur défectueux à la fin de l'épreuve, les pilotes recevront une facture de **50 €**. A défaut, ils doivent les envoyer dans les trois jours à leurs frais à l'adresse du responsable des transpondeurs.

ARTICLE 8 – POINTS ET CLASSEMENTS

L'attribution des points se fera selon le barème ci-dessous pour les Championnats 50cc, 65cc Poussin, 65cc Pupille, 85cc Benjamin, 85cc Minime/Cadet, 125cc, MX2, MX1, Féminines :

| | | | | | | | | | |
|-------------------|--------|-------------------|--------|-------------------|------|-------------------|------|-------------------|------|
| 1 ^{er} | 25 pts | 11 ^{ème} | 10 pts | 21 ^{ème} | 1 pt | 31 ^{ème} | 1 pt | 41 ^{ème} | 1 pt |
| 2 ^{ème} | 22 pts | 12 ^{ème} | 9 pts | 22 ^{ème} | 1 pt | 32 ^{ème} | 1 pt | 42 ^{ème} | 1 pt |
| 3 ^{ème} | 20 pts | 13 ^{ème} | 8 pts | 23 ^{ème} | 1 pt | 33 ^{ème} | 1 pt | 43 ^{ème} | 1 pt |
| 4 ^{ème} | 18 pts | 14 ^{ème} | 7 pts | 24 ^{ème} | 1 pt | 34 ^{ème} | 1 pt | 44 ^{ème} | 1 pt |
| 5 ^{ème} | 16 pts | 15 ^{ème} | 6 pts | 25 ^{ème} | 1 pt | 35 ^{ème} | 1 pt | 45 ^{ème} | 1 pt |
| 6 ^{ème} | 15 pts | 16 ^{ème} | 5 pts | 26 ^{ème} | 1 pt | 36 ^{ème} | 1 pt | | |
| 7 ^{ème} | 14 pts | 17 ^{ème} | 4 pts | 27 ^{ème} | 1 pt | 37 ^{ème} | 1 pt | | |
| 8 ^{ème} | 13 pts | 18 ^{ème} | 3 pts | 28 ^{ème} | 1 pt | 38 ^{ème} | 1 pt | | |
| 9 ^{ème} | 12 pts | 19 ^{ème} | 2 pts | 29 ^{ème} | 1 pt | 39 ^{ème} | 1 pt | | |
| 10 ^{ème} | 11 pts | 20 ^{ème} | 1 pt | 30 ^{ème} | 1 pt | 40 ^{ème} | 1 pt | | |

L'attribution des points se fera selon le barème ci-dessous pour les Championnats Quads, Moto Anciennes et Vétérans.

| | | | | | | | | | |
|-------------------|-------|-------------------|-------|-------------------|-------|-------------------|------|-------------------|------|
| 1 ^{er} | 45pts | 11 ^{ème} | 23pts | 21 ^{ème} | 13pts | 31 ^{ème} | 3pts | 41 ^{ème} | 1 pt |
| 2 ^{ème} | 40pts | 12 ^{ème} | 22pts | 22 ^{ème} | 12pts | 32 ^{ème} | 2pts | 42 ^{ème} | 1 pt |
| 3 ^{ème} | 37pts | 13 ^{ème} | 21pts | 23 ^{ème} | 11pts | 33 ^{ème} | 1 pt | 43 ^{ème} | 1 pt |
| 4 ^{ème} | 35pts | 14 ^{ème} | 20pts | 24 ^{ème} | 10pts | 34 ^{ème} | 1 pt | 44 ^{ème} | 1 pt |
| 5 ^{ème} | 33pts | 15 ^{ème} | 19pts | 25 ^{ème} | 9pts | 35 ^{ème} | 1 pt | 45 ^{ème} | 1 pt |
| 6 ^{ème} | 31pts | 16 ^{ème} | 18pts | 26 ^{ème} | 8pts | 36 ^{ème} | 1 pt | | |
| 7 ^{ème} | 29pts | 17 ^{ème} | 17pts | 27 ^{ème} | 7pts | 37 ^{ème} | 1 pt | | |
| 8 ^{ème} | 27pts | 18 ^{ème} | 16pts | 28 ^{ème} | 6pts | 38 ^{ème} | 1 pt | | |
| 9 ^{ème} | 25pts | 19 ^{ème} | 15pts | 29 ^{ème} | 5pts | 39 ^{ème} | 1 pt | | |
| 10 ^{ème} | 24pts | 20 ^{ème} | 14pts | 30 ^{ème} | 4pts | 40 ^{ème} | 1 pt | | |

Quel que soit le barème, ne sera pas classé un coureur qui n'aura pas franchi le drapeau à damier.

En cas d'ex-aequo au classement général d'une course, le classement de l'arrivée de la dernière manche servira à les départager.

Aucun report de points (hors quads et motos anciennes) ne sera effectué en cas de concurrence de date avec une épreuve, cette règle s'applique à toutes épreuves quelle que soit sa portée : Championnat de France, Trophée de France, Coupe de France, épreuve FIM Europe, épreuve FIM ou sélection fédérale.

Les points obtenus par les pilotes Hors Ligue et Inter ne seront pas redistribués.

Classements

- Tous les pilotes de la ligue AURA, quelle que soit leur zone : DAI, MCF, PSAR & TROPHEE DU CANTAL seront classés à la journée.
- Tous les pilotes Hors Ligue seront classés à la journée.
Seuls les pilotes de la zone, c'est-à-dire dont la licence dépend d'un club de la zone de la course, seront classés au championnat de Zone.

ARTICLE 9 – REMISE DES PRIX

Les récompenses sont à la charge de l'organisateur.

Minimum les 3 premiers

- 50cc
- 65cc **Poussin et Pupille**
- 85cc **Benjamin et Minime/Cadet**
- 125cc
- MX2
- MX1
- Vétérans scratch
- **Quad Educatif 50**
- **65 Poussin / Pupille**
- **85 Benjamin / Minime**
- **1 ère Féminine de chaque sous-catégorie**

En complément des récompenses ci-dessus, prévoir de récompenser au minimum :

- La première Féminine de chaque catégorie
- **S'il y a 5 féminines classé à la journée 3 coupes à prévoir**
- **Le premier vétéran par catégories (Bronze, Argent, Or et Platine) si pas récompensées dans les 3 premiers du classement scratch journée**

Une remise des prix aura lieu en fin d'année dans chaque zone

ARTICLE 10 – MASTER DE LIGUE

Voir règlement spécifique

ARTICLE 11 – COUPE DES REGIONS DE FRANCE

La sélection des Pilotes sera assurée par l'E.T.R. et validée par le Président de la Ligue pour obtenir une équipe la plus représentative de la Ligue Auvergne-Rhône-Alpes.

Les engagements à la Coupe des Régions seront pris en charge par la Ligue AuRA et les pilotes y participant ainsi qu'un Délégué seront défrayés de leurs frais kilométriques.

Un pilote refusant de participer à la Coupe des Régions de France ne pourra participer à aucune autre course ce même week-end (hors championnat de France ou sélection fédérale).

ARTICLE 12 – JURY

Tous les points non prévus au présent règlement seront tranchés par le Jury conformément aux dispositions du Code Sportif Fédéral.

ARTICLE 13 – RECLAMATIONS

Les classements seront affichés. En cas de réclamation(s), celle(s)-ci sera (ont) remise(s) au Directeur de Course, dans la demi-heure qui suit l'affichage des résultats. Un chèque de caution de 75.00€ (à l'ordre de la ligue) doit obligatoirement être joint avec chaque réclamation écrite.

Tout pilote engagé sur une épreuve se doit d'avoir un comportement correct, il est responsable de ses accompagnateurs autant sur le circuit qu'aux abords du site, avant, pendant et après l'épreuve.

ARTICLE 14 – DRAPEAU

Le premier tour des essais libres de chaque catégorie se fera sous drapeau jaune agité sur tous les postes des commissaires de piste. Les éventuelles sanctions seront appliquées sur la mise en grille des essais chronos.



REGLEMENT CHAMPIONNAT de LIGUE AuRA MOTOS ANCIENNES 2024

Article 1 – Coureurs admis.

Peuvent prétendre participer à ce championnat tous les coureurs titulaires d'une licence délivrée par la FFM, Inter, LUE, IAT, NCO, **MAT (voir Code Sportif art. 2.2.2.8, machines équipées de frein à tambour avant et arrière et jusqu'au millésime antérieur à 1985).**

Les licences à la journée seront acceptées hors classement si autorisée par l'organisateur de l'épreuve.

Ages des pilotes :

Vintage Pré 76, Classic, Pré 83, Pré-90: Age minimum 18 ans dans l'année en cours.

Représentants des pilotes :

Lors de la première épreuve de l'année, les pilotes désigneront deux représentants dans deux catégories.

Numéros de course :

Voir Art 4 règlement général des championnats de Motocross Auvergne Rhône Alpes 2024.

Article 2 – Machines admises.

Cylindrées : de 125cc à 750cc de l'année 1968 à 1989.

Toutes les motos sont acceptées du moment qu'elles respectent les caractéristiques générales d'origine.

1. **Vintage Pré 76** : Machines des origines à l'année modèle 1976.
2. **Classic pré 83** : Machines à partir de l'année modèle 1977 à l'année millésime 1983 constructeur.
3. **Pré-90** : Machines dotées d'au minimum 1 disque et fabriqué de janvier 1984 jusqu'à décembre 1989.

Les organisateurs auront la possibilité d'inviter en **OPEN** des Motos fabriquées de janvier 1990 à fin 1997 équipées de cadre en acier mais elles ne seront pas classées sur les épreuves du championnat.

Article 3 – Vérifications techniques.

Les pilotes présenteront leurs machine(s) et équipements de course en conformité avec les règles techniques du Motocross.

Les motos devront avoir un aspect au plus proche de l'origine.

Les vérifications techniques seront conformes au règlement du championnat de France de Motos Anciennes 2024. (Système fiable d'arrêt du moteur, protection de sortie de boîte, guidon, diamètre fourche, contrôles sonométriques, ...)

Plaques et numéros :

125cc => noires - n° blancs **250cc** => vertes – n° blancs **500cc et +** => jaunes – n° noirs

Article 4 – Déroulement.

1er essai ; une séance d'essais libre de 15 mn.

2ème essai ; 15 mn avec chrono. Il déterminera la place du pilote sur la grille de départ.

2 manches de 15mn + 1 tour.

Article 5 – Entrée en grille.

L'entrée en grille s'effectuera sur la base des essais chronométrés.

Une liste de départ est établie par rapport au classement général de l'année précédente à la 1ère épreuve puis sur la base du classement général à chaque épreuve.

Article 6 – Classement.

Pour être classé, le pilote devra faire un tour complet du circuit (obligation d'un bip du transpondeur) et franchir le drapeau à damier.

Points :

Voir Art 8 règlement général des championnats de Motocross Auvergne Rhône Alpes 2024.

Reports de points pour participation à un championnat de France :

Tout Pilote participant à un Championnat de France ou Coupe, en concurrence de date avec un Championnat de ligue de motocross, dans la même série, se verra attribuer, pour cette épreuve, des points qui seront calculés sur la moyenne des manches de Ligues auxquelles il aura participé sur l'ensemble du Championnat. Ce calcul sera définitif une fois le Championnat de Ligue terminé (évaluatif à partir de la moitié du Championnat de Ligue).

Afin de prétendre à ces points, le pilote devra avoir obligatoirement informé par écrit le secrétariat de la Ligue et le référent de sa participation à un championnat de FRANCE.

Il y a concurrence de dates lorsqu'il y a incapacité matérielle et physique d'être sur les deux épreuves en même temps.

Article 7 – Remise des prix.

Tous les pilotes récompensés doivent être présents.

Seront récompensés à chaque épreuve, les 3 premiers scratchs ainsi que le 1er des catégories :

Platine - Féminine - (5 coupes maximum)

Tout pilote commençant la saison dans une catégorie ne pourra pas en changer en cours d'année sinon les points acquis seraient perdus.

Article 8 – Remise des prix du championnat.

Le classement général du Championnat est établi d'après les résultats de **TOUTES les EPREUVES.**

Les pilotes seront classés en championnat de Ligue Motos Anciennes à condition qu'ils participent à 50% des épreuves du championnat.

Vintage Pré 76: - 3 premiers du classement général scratch.

Classic pré 83: - 3 premiers du classement général scratch.

- Classement Or : de 55 à 69 ans révolus, - le 1^{er}.

- Classement Argent : de 35 à 54 ans révolus, - le 1^{er}.

- Classement Bronze : de 55 à 69 ans révolus, - le 1^{er}.

Pré-90 : - 3 premiers du classement général scratch.

Platine : - 3 premiers du classement général scratch Platine à partir de 70 ans.

Féminine : - 3 premières du classement général scratch.

L'âge retenu pour les pilotes sera celui de l'année en cours, 2024.



CHAMPIONNAT DE LIGUE AuRA QUADS 2024

Machines admises : de 125cc à 700cc

Pilotes admis

Peuvent prétendre participer à ce Championnat, tous pilotes titulaires d'une licence délivrée par la FFM : NCO – NJ3C (CASM Obligatoire) INTER - EUROPEENNE.

Temps de roulage ➔ Nombre de manches à l'appréciation de l'organisateur

➤ **Dans le cas d'une seule série**

- ⇒ 1^{er} essai libre : de 10 à 15 mn
- ⇒ 2^{ème} essai de 15 mn avec chrono. Il déterminera la place du pilote sur la grille de départ.
- ⇒ soit 2 manches de 20 mn + 2 tours
- ⇒ soit 3 manches de 20 mn + 1 tour

➤ **Si l'organisateur choisit de faire rouler 2 séries sur son épreuve**

- ⇒ 1^{ère} essai libre de 10 à 15 mn x 2 séries
- ⇒ 2^{ème} essai chrono de 15 mn x 2 séries. Il déterminera la place du pilote sur la grille de départ.

- ⇒ soit 2 manches de 20 mn + 2 tours (Championnat)
- ⇒ + 2 manches de 20 mn + 1 Tour (consolante)

Récompenses

Seront récompensés les 3 premiers du Championnat **et si présent la 1^{ère} féminine et le 1^{er} Junior (total : 5 coupes x 2 si 2 séries)**

Le Club organisateur pourra s'il le souhaite, récompenser plus de 3 pilotes.

Plaque arrière – Quad :

La plaque arrière doit être montée derrière le pilote, sur la barre d'appui arrière, et être alignée avec la machine (type drapeau).

Le support de montage ne doit pas être plus haut que 150 mm

La plaque arrière doit être faite d'un matériau flexible et facilement cassable.

Barème points et report de points : voir Art 8 règlement général

Coupe des Régions de France Quads : voir article 11 règlement général



ANNEXE REGLEMENT ZONE DAI 2024

Déroulement de l'épreuve :

Contrôle administratif et technique samedi de 16h30 à 19h30 et le dimanche de 6h30 à 8h00.

Pour la 1^{ère} course le tirage sera aléatoire (fait par l'ordinateur) pour toutes les catégories.

Les entrées en grille pour les essais libres se feront selon l'ordre du classement provisoire.

Les chronos serviront à l'entrée en grille pour les deux manches.

Il y a 2 catégories en MX2 : MX2 A (pilotes confirmés) et MX2 B (autres pilotes).

Seul les pilotes du DAI pourront s'inscrire en MX2B.

Classement des MX2 : il y aura un classement pour les A et un pour les B à l'année.

Attention : Tout pilote inscrit en B et qui aura un niveau de course amplement supérieur aux autres se verra automatiquement basculer dans la catégorie A (à condition qu'il reste de la place)

Les 3 premiers MX2 B de l'année précédente devront s'inscrire **obligatoirement** en MX2 A pour la nouvelle saison.

La finale comprendra les 125cc, les MX2 A et les MX1, et comptera comme 3^{ème} manche. **Changement pour les points de la Finale:** 10,9,8,7...1 pour toutes les catégories citées ci-dessus, les suivants marqueront tous 1 point. **Les pilotes non partants ne sont pas remplacés.**

Pour valider la fin de chaque manche, les pilotes devront passer **obligatoirement** le drapeau à damier.

Pour les 50cc : âge des pilotes de 6 à 8 ans (ne pas avoir 9 ans au 01/01 de l'année en cours)

Pour les 65cc : 2 catégories avec classement séparé : Poussin 7 à 9 ans (ne pas avoir 10 ans au 01/01 de l'année en cours) et Pupille 10 à 11 ans (ne pas avoir 12 ans au 01/01 de l'année en cours).

Pour les 85cc : 2 catégories + et - 12 ans avec classement séparé : -12 ans (ne pas avoir 13 ans au 01/01 de l'année en cours)

Pour les Vétérans, il y aura aussi un classement séparé « Or » et « Argent », Argent à partir de 40 ans révolus et Or 50 ans révolus.

Pour le classement à l'année, les points des manches seront redistribués après le retrait des hors classements.

La finale aura lieu suivant la décision de l'organisateur et du jury : elle comprendra un maximum de 45 pilotes suivant la configuration du circuit et au prorata du nombre des participants engagés par catégorie. Elle ne pourra avoir lieu que 45mn après la fin de la manche des derniers qualifiés. Le classement de la journée, pour ces 3 catégories, se fera sur les 3 manches.

Les pilotes, hors-classements et licences à la journée (prises obligatoirement au moins 72h avant la course sur le site de la FFM), participeront à la finale, au podium et seront classés à la journée.

Les pilotes qualifiés qui ne participeront pas à la finale ne seront pas récompensés même si leurs points sont supérieurs.

Catégorie : En cas de catégorie pleine, les 125cc pourront rouler en MX2 et les Vétérans dans la catégorie de leurs cylindrées ou supérieurs. Les pilotes en MX2 auront le choix de rouler soit en MX2 ou en MX1.

Horaires au choix de l'organisateur : Essai libre :10mn, Essai chrono : 15mn ou cumul des essais : 5mn +15mn (gain de temps le matin) valable pour 65cc, 85cc, 125cc, MX1, MX2 A et B, Vétérans. Les 50cc essai libre et chrono :10mn, course : 2 manches de 8mn +1T ; les 65cc : 2 manches de 12mn +1T, autres catégories : 2 manches de 15mn +1T.

Récompenses : En catégories 65cc et 85cc, si les 3 premiers sont des hors classements, prévoir de récompenser en plus les 3 premiers D/A/I.

Tout véhicule électrique ou thermique (petite moto, trottinette) est interdit dans le parc pilotes et la zone spectateurs.



ANNEXE-REGLEMENT DU CHAMPIONNAT MASSIF CENTRAL FOREZ 2024

ART 1 - LES CATEGORIES

| Catégories | 50 cc | 65 cc | 85 cc | 125 cc | OPEN MX1 / MX2 | Vétérans |
|-----------------|-----------|------------|------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| Age | 6 à 8 ans | 7 à 11 ans | 9 à 15 ans | A partir de 13 ans | A partir de 15 ans | A partir de 40 ans |
| Classe Motos | 1 | 1 | 1 | 2 | 2 - 3 - 4 | 2 - 3 - 4 |

ART 2 - GENERALITES

Voir règlement général ligue AURA

ART 3 - Demande Numéro et Engagements

Les principes : Suivre la chronologie détaillée dans le règlement général 2024.

- Demande de Numéro
- Inscription aux épreuves.

Pour les engagements, voir règlement général ligue AURA.

Les licences à la journée ne sont pas acceptées.

Forfait : Pour les pilotes déclarants forfait, procédure identique règlement Ligue AURA.

Prévenir obligatoirement le délégué du championnat.

ART 4 - DEROULEMENT DES EPREUVES

Essais libres, Chrono et manches : Selon le règlement ligue AURA

Pour la première épreuve l'entrée en grille pour les essais libres et chronométrés se fera par tirage au sort.

Des aménagements dans le déroulement de l'épreuve (pratique ou sportif) pourront être décidés par le jury et l'organisateur de la course.

Les courses se dérouleront par catégorie soit : 50, 65, 85, 125, open (mx1 mx2), vétérans.

(Voir calendrier).

ART 5 - CONTROLES ADMINISTRATIF ET TECHNIQUES

Les contrôles auront lieu le samedi après-midi et éventuellement le dimanche matin (voir ci-dessous)

selon les horaires définis par l'organisateur dans le règlement particulier de l'épreuve.

Les pilotes qui ne pourraient pas se présenter aux contrôles le samedi après-midi devront en informer par SMS le délégué du championnat au 06 26 36 45 42 au plus tard le vendredi soir.

ART 6 - CLASSEMENT

Selon les barèmes de points de la ligue AURA.

Pour la catégorie OPEN un classement séparé MX1 et MX2 sera effectué.

Pour la catégorie 125 il y aura un classement séparé -de 18 ans sur les points du scratch

Les pilotes des zones PSAR et DAI de la ligue AURA qui participeront aux épreuves de notre zone seront intégrés uniquement au classement de la journée sans report de points pour les pilotes de la zone.

Les points marqués pilotes hors zone et hors ligue ne seront donc pas redistribués.

Important : Sur une épreuve ou les catégories 125 cc ou vétérans ne seraient pas au programme de la journée, les pilotes pourront s'engager en catégorie OPEN mais ils seront classés dans le championnat OPEN en fonction de la cylindrée de leur machine en catégorie MX1 ou MX2.

ART 7 - REMISE DES PRIX

Pour chaque épreuve : Selon le règlement ligue AURA.

Fin de saison : Une remise des prix aura lieu en fin d'année ou lors de la dernière course.

ANNEXE CHAMPIONNAT PAYS DE SAVOIE, AIN et RHÔNE 2024

Championnats

| Dénomination des CHAMPIONNATS | Classes et Cylindrées |
|-------------------------------|--|
| 50cc | Classe 1 : jusqu'à 50cc |
| 65cc | Classe 1 : de 51cc à 65cc |
| 85cc | Classe 1 : de 66cc à 85cc |
| Open MX1 / MX2, 125cc | Classe 3 et 4 : <ul style="list-style-type: none"> • de 151cc à 500cc 2 Temps • de 251cc à 650cc 4 Temps • Electrique Classe 2 : <ul style="list-style-type: none"> • de 100cc à 150cc 2 Temps • de 175cc à 250cc 4 Temps |
| Féminines | Classe 3 et 4 : <ul style="list-style-type: none"> • de 151cc à 500cc 2 Temps • de 251cc à 650cc 4 Temps • Electrique Classe 2 : <ul style="list-style-type: none"> • de 100cc à 150cc 2 Temps • de 175cc à 250cc 4 Temps |
| Vétérans | Classe 3 et 4 : <ul style="list-style-type: none"> • de 151cc à 500cc 2 Temps • de 251cc à 650cc 4 Temps • Electrique Classe 2 : <ul style="list-style-type: none"> • de 100cc à 150cc 2 Temps • de 175cc à 250cc 4 Temps |

Inscriptions

Les inscriptions sur Engage Sport des catégories MX1, MX2 et 125cc se feront dans la catégorie Open

Entrée en grille

Lors de la 1^{ère} épreuve de la saison, la mise en parc d'attente se fait dans l'ordre chronologique des inscriptions sur Engage-Sport.

Pour les épreuves suivantes, la mise en parc d'attente se fait dans l'ordre du classement général de chaque catégorie à la veille de l'épreuve. Pour les pilotes non classés, ils seront positionnés à la suite des pilotes classés par ordre croissant de numéro.

Les essais chronométrés définissent l'entrée en grille de toutes les manches.

Féminines & Vétérans :

Les pilotes féminines rouleront avec la catégorie vétérans

La mise en parc d'attente pour les essais se fait dans l'ordre du classement général de chaque catégorie en commençant par les Féminines puis les Vétérans

Entrée en grille des manches

Les pilotes féminines rentreront en fonction de leur chrono scratch dans la série

OPEN MX1/MX2/125cc :

Les séries de l'Open incluant les 125cc seront composées par le délégué de zone. Le 1^{er} de chaque catégorie dans la 1^{ère} série, le 2nd de chaque catégorie dans la 2^{ème} série, le 3^{ème} de chaque catégorie dans la 1^{ère} série et ainsi de suite. Même raisonnement s'il y a une 3^{ème} série.

La mise en parc d'attente pour les essais se fait dans l'ordre du classement général de chaque catégorie en alternant par catégorie en commençant par 125cc, puis MX2 puis MX1

Pilotes MX1 & MX2 qualifiés

Si la course a 2 séries d'Open, les pilotes qualifiés dans chaque série représenteront la moitié de la capacité du circuit

Si la course a 3 séries d'Open, les pilotes qualifiés dans chaque série représenteront le tiers de la capacité du circuit

Dans le cas où la division de la capacité du circuit ne donne pas un nombre entier, la série 1 puis la série 2 auront un pilote supplémentaire

Pilotes 125cc

Les pilotes 125cc seront divisés dans les séries open pour les essais libres et chronos

Pour les manches, tous les pilotes 125cc seront regroupés dans la dernière série qui sera complétée par les pilotes non qualifiés MX1 & MX2 les plus rapides

Les pilotes 125cc entreront en premier en fonction de leur chrono sur la grille, les pilotes non qualifiés MX1 & MX2 viendront après en fonction de leur chrono

Entrée en grille des manches

Les pilotes rentreront en fonction de leur chrono dans leur série. Le premier de la série la plus rapide puis le premier de la série suivante, puis le premier de la série la moins rapide, puis le deuxième de la série la plus rapide, puis le deuxième de la série suivante, puis le deuxième de la série la moins rapide et ainsi de suite ...

La série la plus rapide est définie par le meilleur chrono dans la série

Le classement du championnat sera calculé pour chaque catégorie (MX1, MX2, 125cc) cumulant les pilotes en fonction de l'ordre des groupes (A, B et C) selon le barème des points du présent règlement ; *exemple : si le pilote MX2 classé 3^{ème} du groupe B est en fait le 10^{ème} MX2 des groupes A et B cumulés, alors il marquera les points correspondant au barème du règlement général pour la 10^{ème} place.*

Les manches se dérouleront en minimum 20 minutes + 1 tour.

50cc, 65cc, 85cc :

La mise en parc d'attente pour les essais se fait dans l'ordre du classement général de chaque catégorie

La catégorie 65cc sera divisée en 2 sous catégories (poussins et pupille) avec un classement séparé.

Pour les 65cc, les catégories sont alternées en commençant par un poussin puis par un pupille.

La catégorie 85cc sera divisée en 2 sous catégories (benjamin et minime/cadet) avec un classement séparé.

Pour les 85cc, les catégories sont alternées en commençant par benjamin puis minime/cadet.



REGLEMENT TROPHEE DEPARTEMENTAL CANTAL DE MOTO TOUT TERRAIN SAISON 2024

Préambule

Le trophée départemental du Cantal de Moto Tout terrain est composé de courses sur prairie et de courses sur circuits de motocross :

o Courses sur prairies

Les courses sur prairie se déroulent sur un terrain naturel en circuit fermé délimité par des banderoles sans aménagement d'obstacle.

o Courses sur circuit de motocross

Les courses se déroulent sur des circuits de motocross réalisés par des matériaux naturels (terre, sable, ...) et composés de sauts. Les terrains sont homologués par arrêté préfectoral et répondent aux articles 15 & 16 des Règles Techniques et de Sécurité de la FFM.

Le calendrier du Trophée Cantal (voir site : www.motoclubdesvolcans.fr) précise le type de course en fonction de son lieu.

Pour toutes questions non réglées par le présent règlement, il convient de se référer au règlement général motocross de la ligue AuRA.

Règlement Général

Le présent règlement :

- précise les conditions d'organisation des manifestations de sports moto,
- est applicable à toutes les rencontres du trophée départemental Cantal,
- est conforme aux règlements techniques définis par la FFM,
- est pensé et rédigé en concertation entre les différents responsables,
- prend en compte une égalité de droits et de devoirs entre les sportifs et les dirigeants.

Son application doit être franche et spontanée. Aucune association participant au Trophée Départemental Cantal ne peut introduire dans ses règlements des clauses contraires aux règlements nationaux.

Application des règlements

En s'engageant, les concurrents et les dirigeants déclarent qu'ils connaissent parfaitement le présent règlement et qu'ils s'engagent à le respecter.

En cas de force majeure, des aménagements pourront être apportés au déroulement des courses. La mise en place de ces aménagements se fera en coordination avec le directeur de course, les commissaires et les sportifs.

• Article 1 : Participants

Les participants devront être titulaires d'une licence FFM de l'année en cours, dûment homologuée, du CASM ou du guidon (minimum argent).

Les pilotes souhaitant participer au trophée départemental Cantal devront s'inscrire au trophée sur le site internet du Moto Club des Volcans : www.motoclubdesvolcans.fr au plus tard le 29 février 2024, dans la catégorie de leur choix (voir article 2). Il n'est pas possible de s'inscrire dans 2 catégories différentes. Lors de leur inscription au championnat, les pilotes choisiront un numéro de course qui sera valable pour toutes les courses du trophée et qui sera obligatoirement compris entre 1 et 999.

IMPORTANT : Pour la saison 2024 tout pilote titulaire d'une licence non-inscrit au championnat avant le 29 février 2024 pourra, s'il le souhaite et en fonction des places disponibles participer à une ou plusieurs épreuve(s) du Trophée Cantal en étant uniquement classé sur l'épreuve concernée, en contrepartie d'un engagement au tarif de 40€/pilote/course. Il choisira son numéro en fonction des numéros disponible dans sa catégorie, entre 1 et 999.

• Article 2 : Les catégories

Les catégories seront établies comme suit :

- Moto 50 cm3 : de 6 ans (révolus) à 8 ans, avec une licence INJ, LUE, NJ, CEX. Ils devront être en possession d'au moins le guidon de Bronze.
- Moto 65 cm3 : de 7 ans (révolus) à 11 ans, avec une licence INJ, LUE, NJ, CEX. Ils devront être en possession du guidon d'Argent ou d'Or.
- Moto 85 cm3 : de 9 ans (révolus) à 15 ans, avec une licence INJ, LUE, CEX, NJ et NCO, en possession du guidon d'Argent ou d'Or pour les pilotes âgés de moins de 12 ans et du CASM pour ceux âgés de 12 ans et plus.
- Quad toutes cylindrées : à partir 13 ans (révolus) avec CASM,
- Moto 125 cm3 : à partir de 13 ans (révolus) avec CASM,
- Open : motos de cylindrée autre que 125 cm3 ; ouvert à partir de 15 ans (révolus) avec CASM.

Les pilotes n'auront pas la possibilité de rouler dans 2 catégories différentes le même jour.

L'âge du pilote s'apprécie au 01 janvier 2024, le pilote changeant d'âge en cours d'année peut terminer le championnat dans la catégorie dans laquelle il l'a commencé.

• Article 3 : Engagements

Les demandes d'engagement à une course devront être faites 8 jours calendaires avant la date de l'épreuve, elles seront à réaliser sur le site du Moto Club des Volcans www.motoclubdesvolcans.fr avec paiement de 30€ en ligne. Passé ce délai, ils auront encore possibilité de s'inscrire jusqu'à 4 jours avant la course avec une majoration de 10€.

POUR LES PILOTES EXTERIEURS AU CHAMPIONNAT, ils s'inscriront sur le site du Moto Club des Volcans dans la rubrique prévue à cet effet où ils pourront choisir leur numéro de course et réaliser le paiement en ligne de 40€.

Les pilotes inscrits au championnat ont la primeur sur les pilotes hors championnat (même si ces derniers s'inscrivent avant), jusqu'au délai de majoration, soit jusqu'aux 8 jours calendaires avant l'épreuve. Passé ce délai, les inscriptions se réalisent dans l'ordre d'arrivée, peu importe que le pilote soit inscrit ou pas au championnat.

Dans les 4 derniers jours précédents la course, les inscriptions ne seront plus possibles Si toutefois un pilote non inscrit à la course se présente le jour de la course son accès sera refusé à défaut d'un paiement immédiat de l'engagement alors fixé à 50€, et sous réserve de place disponible.

• Article 4 : Déroulement d'une course

Chaque épreuve se déroule selon le programme suivant :

- ✓ Contrôle administratif: se référer aux horaires du club organisateur.
- ✓ Contrôle technique: se référer aux horaires du club organisateur.
- ✓ 1 séance d'essais libres.
- ✓ 1 séance d'essais chronométrés

Un pilote ne peut prendre le départ de la première manche de la journée qu'à condition d'avoir fait au minimum un tour d'essai.

✓ 2 manches comptant pour le classement de la journée et pour le classement général (pour les pilotes inscrits au championnat).

IMPORTANT : les essais ne pourront débuter qu'en présence des organismes de secours et du médecin.

Le club organisateur adapte le programme de la journée en fonction de l'amplitude horaire et du nombre de séries en compétition.

• Article 5 : Respect des horaires

Le Moto Club des Volcans est maître du programme de la journée et établit pour chaque course un planning avec des horaires de passage pour chaque catégorie de concurrents.

Ce planning sera mis en ligne sur le site internet du Moto Club des Volcans la semaine précédant la course et sera distribué aux pilotes le matin de chaque course à leur arrivée, lors du contrôle administratif.

Les organisateurs et les pilotes s'engagent à respecter les horaires de manière stricte pour le bon déroulement de la journée, sauf en cas de force majeure (exemple : interruption prolongée de la course pour l'intervention des secours).

En ne respectant pas ces horaires, les pilotes s'exposent à se voir refuser leur participation à la journée.

• Article 6 : Contrôle technique

Avant le début de chaque épreuve, les concurrents doivent se présenter personnellement au contrôle technique muni de leur passeport moto complété.

L'équipement des pilotes et les machines doivent respecter les réglementations techniques du règlement général motocross de la ligue AuRA.

IMPORTANT : En cas d'intempéries, les pilotes se doteront d'un dossard avec leur numéro inscrit noir sur blanc (exemple : feuille A4 avec n° du pilote, glissée dans une pochette plastifiée et épinglée au dos du maillot) ou maillot floqué au numéro de course actuel. Si le pilote porte un kway (ou veste) sur son maillot, il faut que le flochage soit sur le vêtement extérieur (même si le vêtement est transparent). A défaut de dossard, si le numéro sur la plaque est illisible, le pilote ne sera pas pointé et sera considéré comme non partant c'est-à-dire qu'il ne marquera pas les points de la manche.

Aucun remboursement d'engagement ne sera fait si la moto ne passe pas à la vérification Technique.

• Article 7 : Classement et calcul des points

| CATEGORIE OPEN / 125 CC / 85 CC / 65 CC / 50 CC / QUAD | |
|--|------------------|
| PLACE | NOMBRE DE POINTS |
| 1 ^{er} | 25 points |
| 2 ^{ème} | 22 points |
| 3 ^{ème} | 20 points |
| 4 ^{ème} | 18 points |
| 5 ^{ème} | 16 points |
| Puis de point en point jusqu'au dernier | |

VETERAN : Au sein du classement OPEN, un classement Vétéran est réalisé (il n'y a pas de manche Vétéran, les pilotes roulent dans la catégorie OPEN). Est considéré comme Vétéran, tous les pilotes nés jusqu'au 31 décembre 1983, soit ayant plus de 40 ans au 01 janvier 2024.

Pour le classement d'une épreuve, les cas d'égalité de points sont départagés en fonction du classement de la 2^{ème} manche pour les catégories Quad, 65 cm³, 85cm³ et 125cm³ et Open.

Pour le classement général final du Trophée, les concurrents ex-æquo sont départagés en fonction du classement de la manche finale du Trophée.

• Article 8 : Réclamations

Le club organisateur est chargé de la SECURITE et de la police sur les circuits de MOTOCROSS ou de course sur PRAIRIE, il est responsable des désordres qui pourraient résulter avant, pendant ou après les épreuves, de l'attitude des sportifs ou du public.

Tout comportement antisportif, manquement aux règlements, tricherie, non-respect des drapeaux, agressivité envers les autres concurrents, les officiels ou tout autre personne, accrochage volontaire d'un autre concurrent occasionné par un pilote, un membre de sa famille ou de son entourage ne pourra être toléré et entraînera inmanquablement une demande de sanction envers le concurrent fautif. Les pilotes doivent respecter les ordres des commissaires sur le circuit et dans le parc-pilotes sous peine de sanction.

En cas de réclamation(s), celle(s)-ci sera (ont) remise(s) au Directeur de Course et uniquement à ce dernier, en main propre par le pilote concerné, dans la demi-heure qui suit l'affichage des résultats. Un chèque de caution de 75.00€ doit obligatoirement être joint avec chaque réclamation écrite.

En cas de problème sur une épreuve, seul le ou les pilotes concernés seront entendus par le jury, sans les parents. En ce qui concerne les mineurs, ils devront être assistés par une personne majeure, licenciée FFM.

• Article 9 : Récompenses

Les trois premiers pilotes de chaque catégorie sont récompensés (coupe, médaille, trophée, fanion, lot...etc.). Le jeu doit primer sur l'enjeu. Les prix attribués ne seront pas donnés en espèces ou en nature. Pour la remise des prix, les pilotes vainqueurs de la journée sont tenus de récupérer leur récompense. En cas d'absence non justifiée, le pilote ne pourra pas récupérer sa récompense.

• Article 10 : Fonctionnement des entrées du public et des accompagnateurs

- Chaque pilote pourra bénéficier d'une entrée gratuite pour un accompagnateur à condition qu'il inscrive le nom de ce dernier lors de son inscription à chaque course sur le site du Moto Club des Volcans.

IMPORTANT : L'accompagnateur, à son arrivée, annoncera son nom et le nom du pilote qu'il vient voir. Si le pilote l'a correctement inscrit sur le site, l'accompagnateur pourra bénéficier de son entrée gratuite. Dans tous les autres cas, cet accompagnateur se verra dans l'obligation de payer son entrée au tarif normal, à savoir 6€/personne.

- Sur le même principe, chaque pilote de la catégorie 85 cm³, 65 cm³ et 50 cm³ pourra disposer de deux entrées gratuites en inscrivant le nom des 2 accompagnateurs lors son inscription à chaque course.

- Dans tout autre cas de figure, le tarif de l'entrée est fixé à 6€/personne.

RÈGLEMENT GÉNÉRAL 2024

CHAMPIONNATS DE FRANCE DE MOTOCROSS



MOTO
FÉDÉRATION
FRANÇAISE

ARTICLE 1 - DIFFERENTS CHAMPIONNATS

La F.F.M. met en compétition pour 2024 les Championnats de France suivants :

- 1. Championnat de France Elite Inter MX1**
Classes 3 et 4
- 2. Championnat de France Elite Inter MX2**
Classe 2 et 250cc 2 temps
- 3. Championnat de France Junior**
Cylindrée 125cc 2 Temps
- 4. Championnat de France Mx Espoirs 85cc**
Machines de 66cc à 85cc
- 5. Championnat de France Minivert**
Machines de 50cc, 65cc et 85cc
- 6. Championnat de France National 450cc**
Classes 3 et 4
- 7. Championnat de France National 250cc**
Classe 2 et 250cc 2 temps
- 8. Championnat de France National 125cc**
Cylindrée 125cc 2 Temps
- 9. Championnat de France Mx Féminin**
Classes 2, 3 et 4
- 10. Championnat de France Vétéran**
- 11. Championnat de France Mx à l'Ancienne**
- 12. Championnat de France Sidecar Cross Elite**
Machines au-dessus de 350 jusqu'à 750 2 Temps ou de 350cc à 1000cc 4 Temps
- 13. Championnat de France Mx des Régions**
Classes 1, 2, 3 et 4
- 14. Championnat de France Quad Cross Elite**
Machines de 250cc à 525cc 2 Temps et 4 Temps mono ou bicylindre
- 15. Championnat de France Quad Cross des Régions**
Machines de 250cc à 525cc 2 Temps et 4 Temps mono ou bicylindre
- 16. Championnat de France Montée Impossible**
- 17. Championnats de France Supermotard**
- 18. Championnats de France Supercross**
- 19. Trophée de France Lx Tour – Motos Electriques**

Les clubs désirant organiser une épreuve de championnat de France devront en faire la demande par courrier via leur Ligue Régionale auprès de la Commission Nationale de Motocross.

Lors du congrès annuel, la commission attribuera les épreuves FIM et FIM Europe en fonction des demandes des clubs.

ARTICLE 2 - ORGANISATION GENERALE

Les épreuves des différents championnats de France seront automatiquement organisées en diurne (hors Supercross et Supermotard). Les épreuves semi-nocturnes ou nocturnes ne seront pas autorisées.

2.1 - Règlements Particuliers et Rapport de Clôture :

Aucune manifestation ne pourra être organisée sans que les organisateurs aient obtenu au préalable toutes les autorisations légales nécessaires. Se référer au Code Sportif FFM.

2.2 - Amende Financière :

En cas de non-respect total ou partiel du cahier des charges, des règles et règlements FFM ainsi que des décisions du jury une amende financière de 300 € par obligation non respectée sera infligée au club. Cette amende sera déduite de la subvention fédérale.

Les clubs organisant une épreuve de championnat ou trophée devront adresser à la FFM lors de leur candidature, un chèque de caution d'un montant de 1.000 €. En cas d'annulation non motivée, le chèque sera encaissé.

2.3 - Signalisation et Accueil :

- Flécher le circuit l'avant-veille au matin.
- L'accueil des coureurs sera ouvert au minimum jusqu'à 20h00 la veille de l'épreuve.
- Pour chaque pilote, délivrer cinq entrées gratuites en solo et sept entrées gratuites en sidecar :

Avec accès piste :

- **Solo** : 1 pilote ; **Sidecar** : 1 pilote et 1 passager
- 1 mécanicien, titulaire d'une licence délivrée par la FFM de l'année en cours (2 passes pour le sidecar)
- 1 panneauteur (sauf en supercross), titulaire d'une licence délivrée par la FFM de l'année en cours et âgé d'au minimum 14 ans.

Une pièce d'identité sera demandée lors de la délivrance des passes mécaniciens et panneauteurs.

Sans accès piste :

- 2 accompagnateurs
- **3 accompagnateurs en supercross**

2.4 - Secrétariat :

- Prévoir un secrétariat suffisamment étoffé et compétent.
- Prévoir un ordinateur avec imprimante.
- Un photocopieur performant est obligatoire (distribution des résultats aux coureurs et aux journalistes).
- Un téléphone est obligatoire sur le circuit.
- Prévoir un numéro de téléphone auquel les coureurs peuvent s'adresser la veille de l'épreuve en cas d'ennui de dernière minute.
- Prévoir un local pour un éventuel contrôle antidopage.

2.5 – Presse (24 Mx Tour, **Minivert et Supermotard) :**

- Prévoir un local pouvant fermer à clé d'une capacité d'environ 10 personnes, et équipée de tables et de chaises.
- Prévoir un réseau wifi performant.

Pour tous les championnats :

- Constituer des dossiers "Presse" comportant tous les résultats de la journée et qui seront remis aux journalistes dès la fin de l'épreuve.

- Communiquer systématiquement les résultats dans les plus brefs délais à la salle de presse tout au long de la journée (liste officielle des engagés, résultats des essais chronométrés, résultats des manches, classement provisoire du championnat à l'issue de l'épreuve).

ARTICLE 3 - CONTROLE DES EPREUVES

La Commission de Motocross désignera pour chaque épreuve de championnat, un délégué choisi parmi ses membres qui sera chargé en particulier d'établir un rapport sur son déroulement.

Les délégués et arbitres de la commission sont investis de pouvoirs spéciaux leur permettant de remplir leur mission dans les meilleures conditions possibles.

Ils portent également sur les conditions matérielles de sécurité des circuits. Pour les épreuves comportant deux championnats ou trophées, deux délégués pourront être nommés.

Seront obligatoires avant le début des épreuves :

- Visite du circuit avec le dossier de l'expert
- Briefing des coureurs
- Briefing des commissaires de piste

JURY :

Pour chaque épreuve, un jury sera constitué sous la présidence du (ou d'un) délégué du championnat :

Un local indépendant (avec électricité) pouvant contenir une dizaine de personnes à l'abri du bruit est obligatoire.

Membres votant :

- le président du Jury ;
- deux commissaires sportifs titulaires du spécifique 2^{ème} degré de Motocross*

* Les commissaires sportifs seront répartis sur la piste par le délégué et/ou le directeur de course. Ils ne devront avoir aucune autre fonction le jour de l'épreuve.

Membres non-votant :

- le directeur de course ;
- le responsable du contrôle technique
- le responsable du chronométrage
- le médecin
- sur invitation du Président du Jury, toute personne dont la présence est jugée utile.

Il se réunira :

- avant l'épreuve pour demander des aménagements éventuels du circuit, des horaires de l'épreuve, confirmer la liste des coureurs, valider les éventuelles modifications du règlement particulier etc...
- après les essais chronométrés pour homologuer les résultats.
- à l'issue de la dernière manche pour homologuer les résultats.

Un secrétaire de séance sera présent pour ces réunions.

ARTICLE 4 – CIRCUITS

Pour tous les nouveaux organisateurs, si la visite n'a pas encore été faite, les circuits sur lesquels seront organisées les épreuves du championnat, seront visités par un expert sécurité de la Fédération.

Il serait souhaitable que cette visite puisse se faire dans le cadre d'une épreuve l'année précédente, ou sinon, au moins trois mois avant la date de l'épreuve, et les instructions données par cet expert devront être strictement respectées.

La piste devra obligatoirement être terminée dès 14h00 la veille des premiers essais.

En dehors de toutes les modifications ou aménagements d'ordre général ou particulier qui pourront être demandés par l'expert, les circuits devront répondre aux conditions suivantes :

- Longueur minimum : 1.400 mètres.
- Largeur minimum : 5 mètres utilisables (6 mètres en sidecar et quad).

Sur tous les circuits, la largeur de la ligne de départ doit être calculée, au minimum comme suit :

- Motos solos : 1 mètre par coureur avec une marge supplémentaire de 2 mètres.
- Sidecars : 2 mètres par équipage.

Pour les championnats de France solo, les départs seront donnés, si nécessaire, sur deux lignes.
Pour les championnats de France Sidecar et Quad, les départs seront obligatoirement donnés sur deux lignes de 15 machines.

En outre, la longueur de la ligne de départ doit être comprise entre 60 et 125 mètres, sans rétrécissement brusque, sans descente ou obstacle important tel que tremplin, et le premier obstacle après le départ ne doit pas occasionner de bouchon ni présenter de danger (pas de grande montée ou de descente à forte pente, pas de saut ni de fossé).

Il est recommandé de délimiter la piste dans sa continuité par des jalons espacés de 5 mètres maximum.

Le circuit doit être conforme à son homologation et respecter les RTS.

Pour que le circuit utilisé puisse être emprunté par n'importe quel temps, les clubs devront :

- prévoir dans le cas de piste glissante, la possibilité de déviation des parties de terrain rendues difficiles, la longueur du circuit ne devenant pas inférieure à 1.300 mètres.
- s'il s'agit d'un terrain poussiéreux, un système d'arrosage devra obligatoirement être prévu en tout point du circuit qui pourraient souffrir de la poussière, même lorsqu'il s'agit de montées ou de descentes.

En cas de sécheresse, l'arrosage sera commencé dès le jeudi et repris le samedi soir afin d'éviter autant que possible d'arroser le dimanche après-midi.

On évitera d'arroser les zones de freinage et d'accélération. Avant de procéder à un quelconque arrosage le jour de l'épreuve, les organisateurs devront suivre les avis du jury.

- Prévoir un stock de bottes de paille ou de tout autre matériau absorbant les chocs.

En cas de force majeure ou pour un motif valable, le parcours pourra être modifié par le jury avant le départ de l'épreuve à la stricte condition que tous les concurrents en soient avertis au moins 15 minutes avant le départ de la manche. Dans ce cas, prévoir un tour de reconnaissance.

ARTICLE 5 - INSTALLATIONS

5.1 – Parc-Coureurs :

- Le parc-coureurs devra être accessible aux pilotes la veille de l'épreuve à partir de 10h00 minimum.

- Il sera plat et suffisamment grand pour recevoir une centaine de coureurs et ne devra en aucun cas être fermé à clef.
- Prévoir des sanitaires (3 au minimum ; 6 au 24 Mx), des douches chaudes (3 au minimum ; 6 au 24 Mx), leur utilisation devant être gratuite, de l'eau potable et de l'eau en quantité suffisante pour le remplissage des réserves d'eau des camping-cars.
- Prévoir un panneau d'affichage.
- Une sono, de préférence indépendante, est obligatoire dès 14h00 la veille des épreuves.
- Aire de nettoyage comportant au minimum 20 points d'eau est obligatoire.

L'organisateur devra placer les coureurs en les regroupant par championnat, exemple : Sidecar séparé du quad ou National 450cc séparé du National 250cc.

Il est rappelé que les machines doivent être poussées dans le parc-coureurs. Toutefois, en fonction de la configuration du circuit, le délégué pourra aménager cette règle.

Plus aucun bruit ne sera toléré à partir de 23h00 sous peine de sanctions.

5.2 – Zone d'Essais :

Une zone d'essais (itinéraire non fermé, allant d'un point de départ à un point d'arrivée distinct) est obligatoire (50 x 10m).

Celle-ci doit être complètement clôturée et composée de deux pistes adjacentes, séparées et protégées par un des dispositifs suivants : filet, barrière en bois, barrière en plastique et/ou des bottes de paille. Elle devra comprendre une entrée et une sortie.

- Les coureurs ou les mécaniciens ne peuvent tester leurs motocycles que dans la zone d'essais désigné. Les essais dans le parc-coureurs sont interdits.
- Seuls les motocycles présentés aux vérifications techniques et approuvés pour la manifestation sont autorisés dans la zone d'essais.
- Ces tests ne font pas partie du programme officiel de la manifestation et sont effectués aux risques et périls des coureurs et/ou des mécaniciens.
- La zone d'essais désignée doit être utilisée uniquement pour effectuer des tests.
- Les coureurs et les mécaniciens sont responsables de porter au minimum un casque, des bottes et des gants à chaque fois qu'ils testent un motocycle dans la zone d'essais. L'utilisation d'équipements de protection supplémentaires est recommandée.
- Les coureurs et les mécaniciens doivent se conduire de manière responsable et s'assurer qu'ils ne mettent pas en danger ou ne causent aucun dommage à quiconque dans le parc.
- Toute course et conduite agressive ou imprudente dans la zone d'essais est en tout temps interdite et sera pénalisée.
- Les coureurs seront tenus responsables de tout préjudice et/ou dommage causé par eux ou par les mécaniciens dans la zone d'essais.

5.3 – Parc d'Attente :

- Le club devra prévoir 1 commissaire sportif et 1 commissaire technique responsable du parc d'attente assistés d'une personne.
- Le parc d'attente sera prévu à proximité de la ligne de départ, de façon à ce que les coureurs puissent y accéder sans avoir à emprunter la piste. Une pendule avec les secondes en état de marche sera placée bien en évidence à l'entrée du parc (heure fournie par le service de chronométrage).

- Il devra être clos et ne posséder qu'une seule entrée afin d'interdire son accès aux personnes étrangères à l'organisation.
- Il devra être aménagé de manière à ce que les coureurs puissent y poser leur machine (boxes séparés avec des barrières en bois ou métalliques). Les machines devront obligatoirement stationner dans les boxes.
- L'organisateur devra prévoir des plaques numérotées qui y seront posées avant le début de la manifestation.
- Un mécanicien par pilote y sera admis.
- Une cabine WC est obligatoire.

5.4 - Grille de départ :

Pour toutes les épreuves de championnat de France, une grille d'au moins 30 places (40 pour le 24 Mx Tour) à éléments individuels tombant vers les coureurs et un dispositif anti-recul devant être placé à 3 mètres en arrière de la grille sont obligatoires. Pour les départs sur 2 lignes, deux dispositifs anti-recul sont obligatoires.

Une amende sera infligée lorsque, pour une raison ou pour une autre, il n'aura pu en être fait usage de la grille de départ.

Le placement des coureurs sur la ligne de départ, lors de chacune des manches, sera déterminé en fonction du temps du meilleur tour réalisé au cours des essais chronométrés (le meilleur temps est appelé en premier et ainsi de suite) ou des manches qualificatives. Pour les grilles comptant seulement 30 places, les départs se feront sur 2 lignes, les coureurs se mettront en 2ème ligne lorsque la première sera complètement occupée.

Pour les sidecars et les quads, les coureurs de la 2ème ligne devront obligatoirement se positionner dans l'alignement des coureurs de la 1ère ligne.

Les pilotes utilisant des cales devront les apporter et les mettre en place eux-mêmes. Les cales devront être monobloc (une seule partie) et non dangereuse pour les autres pilotes.

5.5 - Zone mécanique et/ou panneautage :

Une zone au bord de la piste, doit être prévue pour les interventions sur les motos et le panneautage par les accompagnateurs des pilotes. Ces actions peuvent se faire dans la même zone ou dans deux zones différentes. Il est strictement interdit de panneauter en dehors de cette zone.

Pour des raisons de sécurité, cette zone doit être bien visible des pilotes et se trouver hors trajectoire. Elle doit comprendre une entrée et une sortie distinctes et doit être contrôlée à tout moment par un commissaire. Seuls les licenciés (minimum LAP), munis d'un bracelet spécifique peuvent entrer dans cette zone.

Cette zone est strictement interdite aux enfants de moins de 14 ans et aux animaux.

5.6 - Chronométrage :

Pour toutes les épreuves de championnat, la présence de chronométreurs désignés par la FFM sera exigée.

Pour tous les championnats le chronométrage informatique est obligatoire et un local indépendant devra être mis à la disposition des chronométreurs (voir cahier des charges).

Une ligne ADSL est obligatoire pour le 24 Mx et le Supermotard et conseillée pour les autres championnats. Elle sera à amener au poste de chronométrage.

5 minutes obligatoires devront être respectées entre le dernier concurrent arrivé et le nouveau départ. Le directeur de course devra demander aux chronométreurs s'ils sont prêts à chaque nouveau départ.

L'organisateur devra prévoir l'utilisation de transpondeurs et de ce fait prévoir le passage de la boucle pour la réception des transpondeurs lors de la conception de la piste au niveau du poste de chronométrage.

A l'attention des coureurs :

Les pilotes sont seuls responsables de la fixation du transpondeur sur leur machine. Ils doivent pour ce faire utiliser un support vendu au tarif de 8 €, et fixer le transpondeur dans le respect des consignes données par les chronométreurs lors de la distribution de ces derniers. En aucun cas, le support ne peut être restitué ni remboursé à la fin de l'épreuve ou de l'année.

Les pilotes doivent restituer les transpondeurs au plus tard à 19h00 le jour de l'épreuve ou une demi-heure après la fin de la dernière manche. Dans la négative, ils doivent les envoyer dans les trois jours au responsable chronométrage ou, à défaut, à la FFM. En cas de non-restitution du transpondeur ou de restitution d'un transpondeur défectueux à la fin de l'épreuve, les pilotes seront redevables d'une somme de 50 €.

Les coureurs récidivistes (2 oublis ou à l'appréciation du responsable) seront sanctionnés **sont passibles** d'une amende **supplémentaire** de 50 €.

ARTICLE 6 - COUREURS

6.1 - Coureurs admis :

Les championnats de France et trophées nationaux de Motocross, sont réservés aux coureurs titulaires d'une licence délivrée par la FFM.

Les épreuves des différents championnats de France FFM sont ouvertes aux coureurs de nationalité étrangère titulaires d'une licence annuelle délivrée par la FFM. Ils pourront figurer au classement cumulé du cycle d'épreuves auquel ils participent et concourir pour le titre de champion de France. Ces coureurs pourront également bénéficier des primes de résultat correspondantes.

6.2 – Ages des coureurs :

La limite d'âge minimum débute à la date anniversaire du coureur. Pour la limite d'âge maximum les coureurs ne devront pas avoir dépassé l'âge maximum au cours de l'année.

Pour les coureurs féminins, l'âge maximum sera repoussé d'un an dans les championnats de France Minivert 65cc, Minivert 85cc, Mx Espoirs 85cc et Junior.

6.3 – Numéros de course :

Pour l'ensemble des championnats de France, les coureurs devront se connecter sur le site des engagements pour réserver leur numéro de course.

Les numéros de course seront réservés 2 mois. Si le pilote ne s'engage pas sur une épreuve durant cette période, la réservation du numéro de course sera automatiquement annulée et le numéro remis sur la liste des numéros disponibles.

Les coureurs ont l'obligation d'avoir leur numéro de course dans le dos (maillot, dossard ou dorsale) et doit être identique à celui indiqué sur le motocycle.

Recommandation :

A la 1ère épreuve, une plaque rouge/numéros blancs devra être arborée par le champion de France en titre. A partir de la 2ème épreuve, une plaque rouge/numéros blancs devra être arborée par le leader du championnat.

6.4 – Comportement et obligations des coureurs :

A tout instant, les coureurs doivent se conformer aux dispositions des règlements FFM.

À tout moment pendant la manifestation, à la demande d'un commissaire technique, les coureurs doivent se présenter ou présenter leur(s) motocycle(s) et/ou équipement(s) au contrôle technique.

C'est la responsabilité des coureurs d'assister à tous les briefings et d'être au courant de toutes les informations données.

Tout comportement antisportif, agressif ou imprudent d'un coureur ou de ses accompagnateurs envers d'autres concurrents, mécaniciens, personnel d'équipe et officiels ou d'autres participants (personnel de l'organisateur, personnel médical, presse, public etc.) sur ou hors de la piste pourra être sanctionné par le jury.

Les coureurs sont responsables de leurs accompagnateurs, lors de toute activité organisée sous l'égide de la Fédération, sur la piste ainsi que dans les enceintes administratives et sportives (parcoureurs, zone panneautage etc.).

Il est interdit aux coureurs et à un de ses accompagnateurs de conduire un véhicule motorisé et/ou vélo sur la piste en-dehors des heures des séances d'essais de qualification officielles et manches.

Les coureurs n'ont pas le droit de s'arrêter sur la piste durant les essais et les manches.

La communication radio ou l'utilisation de télémétrie : du coureur avec son manager, son mécanicien ou toute autre personne est strictement interdite sur toutes les épreuves.

Toute aide extérieure aux coureurs sur la piste est interdite, sauf si elle est apportée par un commissaire désigné par les organisateurs dans le but d'assurer la sécurité.

Les commissaires peuvent apporter de l'aide en soulevant des motocycles et en les déplaçant à un endroit sûr. Tout ajustement ou réparation doit se faire par le coureur, travaillant tout seul sans aide extérieure.

Lorsqu'un coureur reçoit un traitement par le personnel médical, ses accompagnateurs ne sont pas autorisés à interférer ou entraver leur travail. Toute infraction à cette règle pourra être sanctionnée par le jury.

Les coureurs doivent utiliser uniquement la piste balisée. Toutefois, s'ils devaient sortir accidentellement de la piste, ils pourront continuer à une vitesse passablement réduite, sans accélérer de manière dangereuse, jusqu'à ce qu'ils puissent revenir prudemment sur la piste. Ils reviendront sur la piste au point le plus proche de l'endroit où ils l'ont quittée, sans y gagner un avantage.

Des coureurs qui sont accidentellement sortis de la piste et qui accélèrent de manière dangereuse ou coupent une partie de la piste pendant qu'ils sont hors-piste, peuvent être considérés comme avoir gagné un avantage sans avoir gagné une position.

Il convient au directeur de course de déterminer si le coureur a gagné un avantage en quittant la piste accidentellement et en la reprenant.

Les machines jugées trop bruyantes (en raison de la rupture ou à la destruction de la ligne d'échappement) pendant les essais et les courses seront arrêtées par le directeur de course de sa propre initiative ou à la demande du délégué du championnat.

Les coureurs peuvent entrer dans le parc mécanique pour recevoir de l'aide, modifier, ajuster ou remplacer toute pièce de leur équipement de sécurité ou motorcycle.

Aucun remplacement d'équipement de sécurité, ravitaillement ou service mécanique ne peut s'effectuer sur la piste.

Les coureurs doivent toujours entrer dans le parc mécanique par l'entrée. Quand un coureur "manque" l'entrée, il doit continuer dans la direction de la piste pour un autre tour. Entrer dans le parc mécanique par la sortie sera considéré comme une tentative pour obtenir un avantage en coupant le parcours ce qui sera sanctionné par la disqualification des essais et des manches respectifs.

Les coureurs qui entrent dans le parc mécanique doivent rouler d'une façon disciplinée. Ils ne doivent pas rouler à une vitesse excessive ou dépasser d'autres coureurs.

Les coureurs qui coupent leur moteur dans le parc mécanique peuvent recevoir de l'aide pour redémarrer leur motorcycle.

Lors du tour de reconnaissance les coureurs ne sont pas autorisés à entrer dans le parc mécanique. Les ajustements, réparations ou ravitaillements doivent être effectués dans le parc d'attente. Entrer dans le parc mécanique pendant le tour de reconnaissance sera considéré comme une tentative pour obtenir un avantage ce qui sera sanctionné par la disqualification de la manche en question (sauf supermotard).

Les coureurs qui rentrent au parc-coureurs lors d'une manche ne pourront pas reprendre la manche.

Il peut changer de motorcycle tant qu'il n'est pas entré dans le parc d'attente. La sanction pour violation de cette règle est la disqualification.

Lors du tour de reconnaissance, les coureurs qui ne réussissent pas à retourner au parc d'attente avant le départ de la manche, seront disqualifiés de la manche en question.

Si un coureur a des problèmes mécaniques dans le parc d'attente et qu'il ne réussit pas à réparer son motorcycle avant que les coureurs ne se rendent à la grille de départ, il devra suivre les instructions des officiels.

Une fois que la grille a été abaissée, il peut accéder à zone de départ et reprendre la manche. La sanction pour violation de cette règle est la disqualification de la manche en question.

Si un coureur a des problèmes mécaniques sur la grille de départ, il doit attendre de l'aide jusqu'à ce que la grille ait été abaissée. Une fois que la grille a été abaissée, il peut recevoir de l'aide par son (ses) mécanicien(s) à la grille. La sanction pour violation de cette règle est la disqualification de la manche en question.

Lors du franchissement de la ligne d'arrivée, le coureur doit toujours être en contact avec le motorcycle.

Une fois la ligne d'arrivée franchie, les coureurs doivent continuer jusqu'à ce qu'ils soient dirigés et libérer le parc aussi rapidement que possible. Il n'est pas permis de ralentir brusquement ou de s'arrêter dans cette zone à moins d'en avoir reçu l'ordre d'un officiel.

Lorsqu'un pilote s'arrêtera au cours d'une manche ou ne prendra pas le départ d'une manche en invoquant des raisons de santé ou un incident mécanique, le délégué pourra faire examiner le pilote par le médecin de service ou contrôler la machine par le commissaire technique.

Un coureur présent à une manifestation et qui ne participe pas aux essais et/ou aux manches et/ou qui quitte la manifestation doit toujours informer le directeur de course des raisons de sa non-participation.

6.5 - Nombre de coureurs admis :

Le nombre de coureurs ou d'équipages admis à disputer chacune des épreuves de classement est limité à :

- 40 pour les classes solos Elite Inter MX1 / MX2 ;
- 45 pour la classe solo du Championnat de France National 250cc ;
- 45 pour la classe solo du Championnat de France National 450cc ;
- 45 pour la classe solo du Championnat de France National 125cc ;
- 30 pour la classe du Championnat de France Sidecar Cross Elite ; plus 4 réserves ;
- 40 pour les classes des Championnats de France Junior, Mx Espoirs 85cc, Mx Féminin, Mx Vétéran ;
- 40 pour les classes Minivert 50cc, 65cc et 85cc ;
- 30 pour la classe Quad Cross Elite ; plus 2 réserves
- 40 (45) pour les classes du Championnat de France Mx à l'Ancienne.

ARTICLE 7 - ENGAGEMENTS DANS LES EPREUVES DE CHAMPIONNAT

Pour l'ensemble des championnats de France, les coureurs pourront faire une demande d'engagement sur internet : www.ffmoto.org

L'engagement sera validé par le secrétariat motocross après le paiement du droit d'engagement par carte bancaire uniquement. Le droit d'engagement sera de :

- Elite Mx1 et Mx2, Junior et Mx Espoirs 85cc :
Engagement à l'année : **100 €** (par épreuve).
Engagement à l'année possible à ce tarif jusqu'au 10 février 2024 inclus.
Engagement à l'épreuve : **120 €**
- Quad Cross Elite : **110 €**
- Supermotard Prestige S1, S2, S3, Vétéran/Féminine, Challenger:
Engagement à l'année : **120 €** (par épreuve).
Engagement à l'année possible à ce tarif jusqu'au 11 février 2024 inclus.
Engagement à l'épreuve : **140 €**
- Supermotard Prestige S4 :
Engagement à l'année : **90 €** (par épreuve).
Engagement à l'année possible à ce tarif jusqu'au 11 février 2024 inclus.
Engagement à l'épreuve : **110 €**
- Minivert 50cc : **55 €**
- Minivert 65cc et 85cc : **80 €**
- Mx à l'ancienne : **70 €**
- Mx Vétéran : **80 €**
- Pour les autres championnats : **90 €**

Engagement :

Les engagements seront encaissés 30 jours avant l'épreuve. 10 jours avant la manifestation, les engagements seront majorés d'un droit supplémentaire de 50 € (sauf pour les championnats de France quad), 20 € pour le Mx à l'ancienne et le Minivert 50cc. Plus aucune demande d'engagement ne sera acceptée dans les 3 jours précédents la manifestation.

A titre exceptionnel et à l'appréciation du délégué, un pilote pourra être engagé sur place (les coureurs ne pourront être engagés sur place qu'une seule fois dans la saison). Les coureurs devront remplir un bulletin d'engagement et régler l'engagement + la pénalité uniquement en espèces.

En cas de paiement revenu impayé :

Un courriel sera adressé au pilote qui disposera alors d'un délai de 7 jours à réception de celui-ci pour régulariser sa situation. Cette régularisation peut intervenir uniquement par paiement carte bancaire (via le site engage-sports), avec majoration du droit d'engagement du montant des frais bancaires liés à cet impayé (**10€**).

En l'absence de régularisation pendant ce délai, le pilote sera redevable à la FFM du droit d'engagement majoré des frais bancaires générés par l'impayé. Il sera par ailleurs automatiquement désengagé de l'épreuve.

Pilote souhaitant déclarer forfait :

Seules les raisons médicales seront acceptées pour prétendre au remboursement du droit d'engagement, le pilote devra fournir un certificat médical détaillé dans les 4 jours suivants son forfait et au plus tard avant l'épreuve.

Un droit administratif de 10 € sera retenu. En Supermotard et au 24 Mx Tour, les coureurs s'étant engagés à l'année se verront retenir 20 € supplémentaires soit un total de 30 €.

Le forfait devra obligatoirement être fait par écrit, e-mail ou courrier. Aucun remboursement ne sera effectué si le forfait intervient après la clôture des engagements soit le 3ème jour précédent la manifestation.

Le pilote s'excusant moins de 30 jours avant l'épreuve ne pourra participer à aucune autre épreuve organisée le même jour ou week-end. Toutefois, en fonction du motif du forfait, la Commission Nationale de Motocross pourra accorder une dérogation.

Sanctions encourues pour un double engagement :

- a) Perte des primes et points de l'épreuve disputée ;
- b) Perte du droit de l'engagement non respecté ;
- c) Sanction financière de 200 € ;
- d) En cas de récidive, saisine du TNDA

Après toute absence pour raison de santé, la F.F.M. aura la possibilité de convoquer l'intéressé devant un médecin fédéral pour s'assurer de son aptitude à la reprise de la compétition.

ARTICLE 8 - DEROULEMENT DE LA MANIFESTATION

Les épreuves comptant pour un championnat de France seront organisées sur un jour ou deux jours. Le championnat de France Elite sera automatiquement organisé sur 1 jour. Dans le cas où le club organise deux championnats de France le même week-end et le championnat de France Supermotard, les épreuves seront organisées obligatoirement sur deux jours (sauf accord du délégué).

Attention : Lors d'un championnat de France, les clubs ne pourront pas organiser une course annexe de la même catégorie (exemples : Championnat de France National 450cc, le club n'aura pas le droit d'organiser une course avec des machines des classes 3 et 4 ; Championnat de France National 250cc, le club n'aura pas le droit d'organiser une course avec des machines de la classe 2) le même week-end (sauf accord du délégué). Cette règle ne s'applique pas pour les courses de ligue « Open ».

Lors d'un championnat de France, des courses annexes peuvent être organisées mais ne doivent pas perturber les horaires du championnat de France.

La priorité doit être en tout temps donnée au programme du championnat de France. Si nécessaire, le jury pourra faire modifier les horaires des courses annexes ou les annuler.

8.1 – Sécurité :

Le service médical doit être opérationnel dès le début des essais de la manifestation.

Sur le circuit seront présents :

- un médecin (2 urgentistes au 24 Mx Tour et Supercross),
- des secouristes en nombre suffisant,
- 1 ambulance.

La sécurité et la signalisation sur le circuit doit être assurée par des commissaires.

8.2 – Sonorisation :

La sono doit pouvoir fonctionner au plus tard à 14 heures la veille de la manifestation et 30mn avant le départ des premiers essais le jour de la manifestation.

8.3 – Horaires :

Les horaires sont fixés dans les règles particulières de chaque championnat et trophée.

Repos des pilotes : Un intervalle de 1 heure 30 devra être respecté entre la dernière séance d'essais et le départ de la 1ère manche et un intervalle de 45mn minimum devra être respecté entre chaque manche (hors supercross ou autres dispositions prévues dans les règles particulières).

Pour tous les championnats de France, le départ de la dernière manche sera au maximum à 17h30.

Les coureurs n'auront pas la possibilité de rouler dans 2 catégories différentes le même jour.

8.4 – Tests de départs :

Se référer aux règles particulières de chaque championnat.

8.5 – Essais et Manches Qualificatives :

Se référer aux règles particulières de chaque championnat.

Les pilotes arrivant dans la nuit devront avertir le délégué avant 19h30 la veille de l'épreuve afin d'être autorisés à passer aux contrôles administratif et technique le matin de l'épreuve. **Sans nouvelle de leur part, ils seront placés dans les groupes en derniers.**

Les groupes provisoires seront affichés à 20h00 la veille de l'épreuve. Les groupes définitifs seront quant à eux affichés au minimum 45 minutes avant les 1ers essais.

En référence à l'Article 2.2.3.2 du Code Sportif, le Directeur de Course peut refuser à un pilote de prendre le départ pour des raisons de sécurité.

A l'issue des qualifications, les clubs organisateurs pourront organiser une manche pour les non qualifiés (au minimum 15) ou si le nombre de coureurs ne le permet pas, ils pourront les intégrer dans une des courses annexes, sans droit d'engagement supplémentaire.

8.6 – Départ :

En cas d'absence d'un pilote qualifié (blessure, casse mécanique...) le délégué pourra prendre la décision de faire rouler le 1er non qualifié (le pilote ayant obtenu le meilleur temps sans distinction de groupe) pour la manche en question uniquement. Le pilote bénéficiera des prix d'arrivée.

8.6.1 Procédure de mise en place dans le parc d'attente :

Les machines seront placées dans le box qui leur a été réservé en fonction des temps chronométrés réalisés ou en fonction des manches de qualifications.

Jusqu'à H moins 7, les pilotes auront la possibilité de faire un tour de reconnaissance.

Après le tour de reconnaissance, les pilotes ne seront plus autorisés à changer de machine et devront se replacer dans leur box.

Sauf autres dispositions prévues dans les règles particulières, le parc d'attente sera définitivement fermé lorsque la procédure de départ sera lancée. Les pilotes qui arriveront après la fermeture ne seront pas autorisés à prendre le départ sur décision du directeur de course ou du délégué.

8.6.2 Procédure de mise en grille et de départ :

Le responsable du parc d'attente fera mettre les moteurs en marche.

Il fera sortir les pilotes du parc d'attente dans l'ordre de leurs temps chronométrés ou en fonction des courses de qualifications.

Lorsque la première moto quittera le parc d'attente, le processus de départ ne pourra plus être arrêté.

8.6.3 Procédure de départ :

Le départ sera donné obligatoirement à la grille par le directeur de course ou son assistant. Le mécanisme de déclenchement de la grille devra être masqué à la vue de tous.

Avant et au moment du départ, il est interdit à quiconque d'accéder à l'espace situé en avant de la grille.

Avant et au moment du départ, seuls les pilotes pourront accéder derrière la grille et modifier leur place de départ sans utiliser d'outil.

Si des grilles métalliques sont utilisées derrière la grille de départ, l'accès y sera interdit à toute personne (sauf officiels).

En cas de non-respect de ces prescriptions, une amende de 75 € sera infligée au pilote et retenue sur ses prix d'arrivée.

Le responsable du parc d'attente devra faire respecter cette clause.

La roue avant de la moto ne devra pas être à plus de 50cm de la grille à partir du moment où le panneau « 15 secondes » sera présenté.

Dès que toutes les motos seront sur la ligne de départ, le starter présentera immédiatement un panneau indiquant "15 secondes" pendant 15 secondes.

A la fin des 15 secondes, il présentera un panneau indiquant "5 secondes" et la grille de départ sera abaissée entre 5 et 10 secondes après que le panneau "5 secondes" ait été montré.

Le directeur de course signalera au jury, aux fins de sanctions, tout coureur qui partirait avant le signal ; les sanctions prises pourront être d'ordre sportif (déclassement, pénalisation en tours ou temps) et d'ordre pécuniaire (amende).

8.6.4 Faux départ :

Tout faux départ sera indiqué en brandissant un drapeau rouge. Les coureurs ayant pris le départ devront retourner au parc d'attente et un nouveau départ sera donné aussitôt que possible. Le changement de machine n'est pas autorisé.

8.6.5 Durée des manches :

Le temps pour chacune des manches des différents championnats est fixé dans les règles particulières prévues pour chacun d'eux.

L'arrêt de chaque manche sera prononcé lorsque le concurrent de tête franchira pour la première fois la ligne d'arrivée après l'expiration du temps imparti pour la manche.

Si une manche de qualification ou une manche est arrêtée avant la moitié du temps de la manche (hors nombre de tours additionnels), un nouveau départ sera donné dès que possible après la présentation du drapeau rouge.

Les pilotes devront se rendre directement au parc d'attente. Aucun changement de machine ou ravitaillement ne sera accepté.

Les pilotes se placeront sur la grille de départ dans l'ordre des essais chronométrés ou des manches qualificatives. La manche sera recommencée pour la durée du temps restant (hors nombre de tours additionnels). Cette procédure ne concerne pas le championnat de France 24 Mx Tour.

Si une manche est arrêtée après que la moitié du temps imparti se soit écoulé, la manche sera considérée comme terminée. L'ordre final sera déterminé par le classement des coureurs lors du tour précédant l'arrêt de la manche.

A l'exception d'un faux départ, une manche ne peut être recommencée qu'une seule fois. S'il est nécessaire d'arrêter une manche une deuxième fois, et si la moitié du temps imparti ne s'est pas écoulé, la manche sera considérée comme nulle et non avenue.

8.7 – Classement :

Le vainqueur d'une manche est le coureur qui franchit le premier la ligne d'arrivée.

Une manche se termine officiellement à la fin du tour dans lequel le drapeau à damiers a été présenté au vainqueur.

Les coureurs qui suivent le vainqueur seront arrêtés lorsqu'ils passent la ligne d'arrivée.

La prise de temps lors du franchissement d'une ligne de chronométrage est enregistrée à l'instant où la partie la plus avancée du motorcycle franchit la ligne.

Tous les coureurs, qui participent à une manche de qualification et/ou une manche, seront classés dans leur ordre d'arrivée et selon le nombre de tours effectués, c.à.d. tous les coureurs qui terminent la manche dans le même tour que le vainqueur seront classés dans l'ordre où ils passent la ligne d'arrivée, suivis des coureurs avec un tour en moins, puis deux tours en moins, et ainsi de suite.

Un coureur doit franchir la ligne d'arrivée dans les 5 minutes qui suivent l'arrivée du vainqueur, c.à.d. les coureurs ont 5 minutes pour terminer le tour, sinon il ne sera pas pris en compte dans leur résultat.

Le départage des coureurs qui n'ont pas terminé leur tour dans les 5 minutes qui suivent l'arrivée du vainqueur sera réalisé selon le nombre de tours effectués et, en cas d'ex æquo, selon leur ordre d'arrivée à la fin du tour précédent.

Dans le cas où, par erreur, le drapeau à damiers a été présenté après le temps officiel/la distance officielle, le classement sera réalisé sur le temps officiel/la distance officielle.

Dans le cas où, par erreur, le drapeau à damiers a été présenté avant le temps officiel/la distance officielle, le classement sera déterminé au moment où le drapeau à damiers a été présenté.

Tous les résultats doivent être homologués par le jury.

Les résultats ne seront officiels qu'au terme du délai de réclamation.

Si un appel est interjeté, les résultats ne peuvent pas être considérés comme définitifs avant qu'une décision ne soit prise par l'organe compétent.

Pour être classés, les pilotes devront avoir fait au moins 1 tour et avoir franchi au minimum une fois la boucle chronométrage.

Pour chacune des manches de championnat, le barème des "points-championnats" sera le suivant (sous réserve de dispositions propres prévues dans les règles particulières) :

| | Points | | Points | | Points | | Points |
|---|---------------|----|---------------|----|---------------|----|---------------|
| 1 | 25 | 6 | 15 | 11 | 10 | 16 | 5 |
| 2 | 22 | 7 | 14 | 12 | 9 | 17 | 4 |
| 3 | 20 | 8 | 13 | 13 | 8 | 18 | 3 |
| 4 | 18 | 9 | 12 | 14 | 7 | 19 | 2 |
| 5 | 16 | 10 | 11 | 15 | 6 | 20 | 1 |

En cas d'ex æquo au classement général d'une course, on tiendra compte du classement de l'arrivée de la dernière manche.

En cas d'ex æquo au classement du championnat, on prendra pour chacun le nombre de places de premier, deuxième, troisième, etc. jusqu'à obtenir une différence entre les coureurs.

En dernier ressort le dernier meilleur résultat sera déterminant.

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

Tout pilote participant à une épreuve de Championnat FIM ou FIM Europe organisée le même week-end qu'un championnat de France se verra réattribuer des points en championnat de France sous réserve que :

- les épreuves soient de la même spécialité ;
- le pilote soit titulaire d'une licence FIM ou FIM Europe délivrée par la FFM ;
- le pilote soit engagé sur toutes les épreuves du championnat de France **avant la 1^{ère} épreuve du championnat concerné** dans la même classe et ait participé à toutes les épreuves du championnat de France qui ne sont pas en concurrence avec le championnat FIM ou FIM Europe auquel il a participé. En cas de blessure, le pilote devra fournir un certificat médical.
- le championnat de France compte un minimum de 3 épreuves et que le pilote ait effectivement participé à au moins la moitié des épreuves de ce championnat ;
- le report de points soit en tout état de cause limité à trois épreuves maximum.

Ce calcul se fera au prorata des points marqués sur la totalité des manches disputées. Ces points seront rajoutés à l'issue de la finale du championnat de France auquel il est engagé.

Exemple : un pilote n'ayant pu participer à deux épreuves du championnat de France pour cause de concurrence de date, championnat dans lequel il a inscrit une moyenne de 15 points sur l'ensemble des manches disputées, pourra prétendre au bénéfice d'un report de 60 points complémentaires.

Afin de prétendre à ce report de points, le pilote devra également, sur l'épreuve en concurrence de date, remplir les critères sportifs suivants :

Championnat du Monde Mx Féminin :

- Avoir participé au minimum aux essais libres.

Championnat d'Europe EMX 65cc / EMX 85cc / EMX 125cc / EMX 250cc/ EMX Women / Supermoto :

- S'être qualifié pour les manches.

Championnat du Monde MXGP / MX2 / Supercross /Sidecar/Supermoto :

- Avoir marqué au minimum 1 point au classement général du Grand-Prix.

Dans le cas où une épreuve de championnat de France ou de Championnat FIM ou FIM Europe serait organisée hors week-end, la Commission Nationale de Motocross pourra décider, en opportunité, d'accorder également un report de points aux pilotes absents.

Courses par sélection :

Tout pilote ayant été sélectionné par la FFM pour une course par équipe FIM ou FIM Europe en concurrence de dates avec un championnat de France se verra automatiquement réattribuer des points en championnat de France sans distinction de discipline gérée par la commission de motocross ou de catégorie.

8.8 – Prix d'arrivée :

Pour chaque épreuve de Championnat et Trophée, les prix d'arrivée devront être attribués conformément au barème établi par la commission pour l'année 2024 et indiqué dans les règles particulières de chacun d'eux. Les prix d'arrivée devront être obligatoirement versés le soir de l'épreuve. Les pilotes auront jusqu'à 20 heures pour retirer leurs primes (sauf dans le cas d'un pilote blessé). Si les pilotes ne viennent pas retirer leurs primes, les clubs n'auront plus l'obligation de leur verser.

Une remise des coupes devra avoir lieu à l'issue de l'arrivée de la dernière manche pour le classement général de la journée.

La présence des coureurs en tenue correcte est obligatoire. Minimum pantalon et maillot, tenue du team ou combinaison/tenue de course (les shorts, maillots sans manche, tongs sont interdits). La non-observation de cette règle entraînera une amende de 50 €.

8.9 – Sanction / Disqualification :

Toutes les décisions nécessaires au bon déroulement de la manifestation ainsi que les résultats doivent être rendus publics dans les plus brefs délais.

Dans le cas des infractions suivantes constatées par un officiel, (constatation de fait à laquelle aucune réclamation ne sera possible) la notification d'une décision sera :

- Sur la piste : non-respect du drapeau jaune agité ;
- Sur la piste : non-respect du drapeau médical ;
- Sur la piste : rouler hors-piste et tirer un avantage dans l'intention de gagner des places ;
- Sur la piste : non-respect du port des équipements de sécurité ;
- Entrer dans le parc mécanique à une vitesse excessive ;

Sanction : Perte de 5 positions dans les essais respectifs/la manche respective.

- Échouer à un contrôle sonore après les essais/la manche ;

Sanction : Perte de 5 positions dans les essais respectifs/la manche respective.

- Sur la piste : couper le circuit ;
- Sur la piste : s'arrêter pour consulter des tiers ;
- Sur la piste : toute consultation/tout signal entre des tiers et un coureur (en dehors du parc mécanique et/ou panneauteur) ;
- Sur la piste : recevoir de l'assistance autre que d'un commissaire dans l'intérêt de la sécurité ;
- Sur la piste : recevoir de l'assistance pour redémarrer le moteur ou réparer le motorcycle ;
- Sur la piste : ravitailler ;
- Entrer dans le parc mécanique par la sortie de celui-ci ;
- Ne pas se présenter à un contrôle sonométrique ;

Sanction : Disqualification des essais respectifs/de la manche respective.

- Coureurs arrivant tardivement dans le parc d'attente ;
- Entrer dans le parc mécanique pendant le tour de reconnaissance
- Avoir un motocycle de réserve dans le parc mécanique lors du tour de reconnaissance
- Avoir un motocycle de réserve dans le parc mécanique lors d'une manche ;
- Coureurs ayant des problèmes mécaniques dans le parc d'attente qui ne réussissent pas à réparer leur motocycle avant que le drapeau vert n'ait été levé et qui ensuite ne suivent pas les instructions des officiels ;
- Coureurs ayant pris leur place derrière la grille de départ et qui retournent au parc d'attente ;
- Coureurs ayant des problèmes mécaniques à la grille de départ et qui reçoivent de l'assistance avant que la grille n'ait été abaissée ;
- Coureurs revenant tard du tour de reconnaissance au parc d'attente après que le départ a été donné ;

Sanction : Disqualification des essais respectifs/de la manche respective.

- Coureurs dont le carburant ne correspond pas aux exigences techniques ;

Sanction : Disqualification de toute la manifestation.

Les coureurs qui rentrent au parc-coureurs lors d'une manche seront disqualifiés et lors d'essais (libres ou chronométrés) ne pourront pas revenir sur la piste.

Dans les cas ci-dessus mentionnés, les procédures suivantes seront appliquées :

- Le(s) coureur(s) sera (seront) notifié(s) oralement
- Les résultats officiels seront modifiés en conséquence, avec la mention du (des) coureur(s) concerné(s) ainsi que la pénalité imposée.

8.10 – Réclamation :

Les réclamations seront formulées par écrit et présentées au directeur de course selon les clauses du titre III, section 1 du Code Sportif National et accompagnées d'une caution de 75 €.

Lorsqu'elles supposeront un démontage du moteur, il sera exigé une caution de 75 € pour un moteur à deux temps et de 150 € pour un moteur à quatre temps.

Cette caution sera remboursée si la machine démontée s'avère non conforme, ou versée au pilote contraint au démontage, si la conformité est reconnue.

Si des analyses de carburant sont effectuées à la suite d'une réclamation déposée par un concurrent, les frais inhérents à ce contrôle seront à sa charge si le carburant prélevé se révèle être conforme. Si les analyses révèlent une non-conformité du carburant utilisé, le pilote en infraction devra assumer le complet paiement des frais afférents au contrôle réalisé.

La contre-expertise est aux frais du concurrent ayant utilisé un carburant dont la non-conformité a été révélée par les premières analyses.

8.11 - Annulation d'une épreuve :

En cas d'annulation, les droits d'engagement des coureurs seront remboursés si aucun essai n'a été organisé. A partir du moment où les essais libres et/ou qualificatifs ont débuté, aucun remboursement ne sera possible et les droits d'engagement seront reversés aux clubs organisateurs.

Les coureurs ne toucheront aucune prime si l'annulation intervient avant la 1^{ère} manche.

ARTICLE 9 - RECOMPENSES

Les classements des championnats de France de Motocross seront publiés en fin de saison. En application de l'article 2.1.8 du Code Sportif, il est rappelé qu'aucun titre de champion de France ne sera délivré dans une catégorie s'il n'y a pas un minimum de 5 pilotes ayant marqué des points au classement final.

Un titre de champion de France sera décerné au vainqueur des championnats de France :

Motocross : Elite Mx 1, Elite Mx 2, Junior, Mx Espoirs 85cc, Minivert Poussin, Pupille **et Féminin** 65cc, Benjamin, Minime **et Féminin** 85cc, National 450cc, National 250cc, National 125cc, Mx Féminin scratch, Mx Féminin 125cc, Sidecar Cross **Elite**.

Mx Vétéran : Bronze, Argent, Or, Platine

Supercross : Sx 1, Sx 2, Sx Junior

Montée Impossible : Proto et 1^{ère} Féminine

Quad : Elite

Supermotard : Elite S1, S2, S3, Vétéran, Féminine, S4 65cc et S4 85cc/150cc.

Mx à l'ancienne : Vintage : Pré 73 et Pré 77 ; Classic ; Evolution-Prototype ; Pré 90 et Super Evolution.

Un titre de vainqueur de Trophée de France sera décerné au vainqueur des Trophées de France :

Quad : Au scratch Elite : 1^{er} Junior, 1^{ère} Féminine, 1^{er} Vétéran.

Supermotard : Challenger

Lx Tour : Kid, Young, Light, Power, Full et Endurance.

Les 3 premiers de chaque classement recevront un Trophée par l'intermédiaire de leur ligue et la présence des Champions de France est obligatoire à la cérémonie de remise des prix.

ARTICLE 10 - SELECTION POUR LES CHAMPIONNATS FIM ET FIM EUROPE ET LES COURSES PAR EQUIPE

Les coureurs sélectionnés pour un championnat FIM ou FIM Europe ou pour une course par équipe auront l'obligation d'y participer.

Ils devront obligatoirement prévenir les organisateurs auprès desquels ils se seraient préalablement engagés.

Un pilote ainsi choisi qui refuserait de participer à la compétition pour laquelle il a été désigné sans motif dûment justifié ne sera pas autorisé à participer le même jour à une autre épreuve motocycliste qu'elle soit organisée en France ou à l'étranger.

ARTICLE 11 - APPLICATION DU REGLEMENT

Il est rappelé que, conformément au règlement général des manifestations sportives de la F.F.M., le Jury de l'épreuve a toujours le droit de prendre les décisions d'urgence en cas de force majeure ou de sécurité.

Tous les points non prévus au présent règlement seront étudiés par la Commission de Motocross de la F.F.M. Toute contestation ou litige s'y rapportant sera soumis au Tribunal National de Discipline et d'Arbitrage.

Les clubs et les coureurs qui ne respecteraient pas le présent règlement pourront être pénalisés.

ARTICLE 12 – SIGNIFICATION DES DRAPEAUX

| | |
|---|--|
| NATIONAL | Signal du départ d'une course. |
| VERT | Piste libre. |
| DRAPEAU ROUGE | Signal d'interruption d'une manche ou d'une séance d'essai. |
| JAUNE (FIXE) MAINTENU | Danger, ralentir et défense de dépasser. Pour ne pas risquer de lui faire perdre sa signification, l'usage du drapeau jaune immobile ne devra pas excéder le temps nécessaire au dégagement de la piste. |
| JAUNE (AGITE) | Danger immédiat, ralentir et défense de dépasser. Le pilote n'est pas autorisé à sauter, les roues de la moto doivent rester en contact avec le sol. Supercross : un drapeau jaune agité est présenté au poste de commissaire situé le plus à proximité du danger immédiat, ainsi qu'au poste précédent uniquement. Il est interdit de sauter à la présentation du second drapeau jaune agité. |
| BLEU (AGITE) | Un concurrent de la tête de course cherche à doubler un concurrent attardé. Ce dernier doit garder sa trajectoire et le laisser passer. |
| JAUNE AVEC BANDES VERTICALES ROUGES (FIXE) | Utilisé dans les courses mixtes. Attention ! piste glissante, changement d'adhérence. |
| BLANC AVEC UNE CROIX DE ST ANDRE ROUGE (AGITE) | Appel des secours. Danger immédiat. Réduction significative de la vitesse. Défense de dépasser, le pilote n'est pas autorisé à sauter. |
| BLANC AVEC UNE CROIX DE ST ANDRE ROUGE (FIXE) | Personnel médical sur la piste, roulez avec une extrême prudence. Défense de dépasser, le pilote n'est pas autorisé à sauter. |
| NOIR ACCOMPAGNE D'UN NUMERO (FIXE) | Pour le concurrent portant ce numéro, le pilote doit sortir de la piste et ne pourra plus repartir. |
| NOIR AVEC UN DISQUE ORANGE ACCOMPAGNE D'UN NUMERO (FIXE) | Le conducteur portant ce numéro doit immédiatement quitter la piste. |
| A DAMIERS NOIRS ET BLANCS (AGITE) | Signal d'arrêt à la fin de course ou de fin de séance d'essai. |
| Les dimensions des drapeaux doivent être d'environ 750 x 600mm. Pour les épreuves se déroulant la nuit, des panneaux rétro réfléchissants de couleurs identiques remplaceront les drapeaux. | |

ARTICLE 13 – ENVIRONNEMENT

Les clubs organisant une épreuve de championnat ou trophée devront être sensibilisés à tout ce qui touche à l'environnement et devront suivre les obligations et recommandations suivantes :

Obligations :

- Dans le paddock, sous chaque machine, un tapis environnemental est obligatoire. Toute infraction sera pénalisée par une amende de 50 €.
- Prévoir et disposer de containers en nombre suffisant dans le paddock pour les huiles et carburant usagés ou autres matières toxiques. Les pneus usés restent à la charge des coureurs.
- Etre attentif au niveau sonore de la sonorisation et positionner les haut-parleurs en direction du centre du circuit.
- Prévoir des points d'eau à usage des coureurs et de leurs équipes.
- Prévoir des parkings en nombre suffisant pour éviter tout stationnement sauvage.

- Procurer à chaque participant des sacs poubelles.
- Prévoir et disposer des poubelles en nombre suffisant dans le parc public, le paddock et les parkings voitures.
- Informer régulièrement le public des règles à observer relatives à l'environnement par des slogans de sensibilisation et insérer ceux-ci dans le programme de la manifestation.

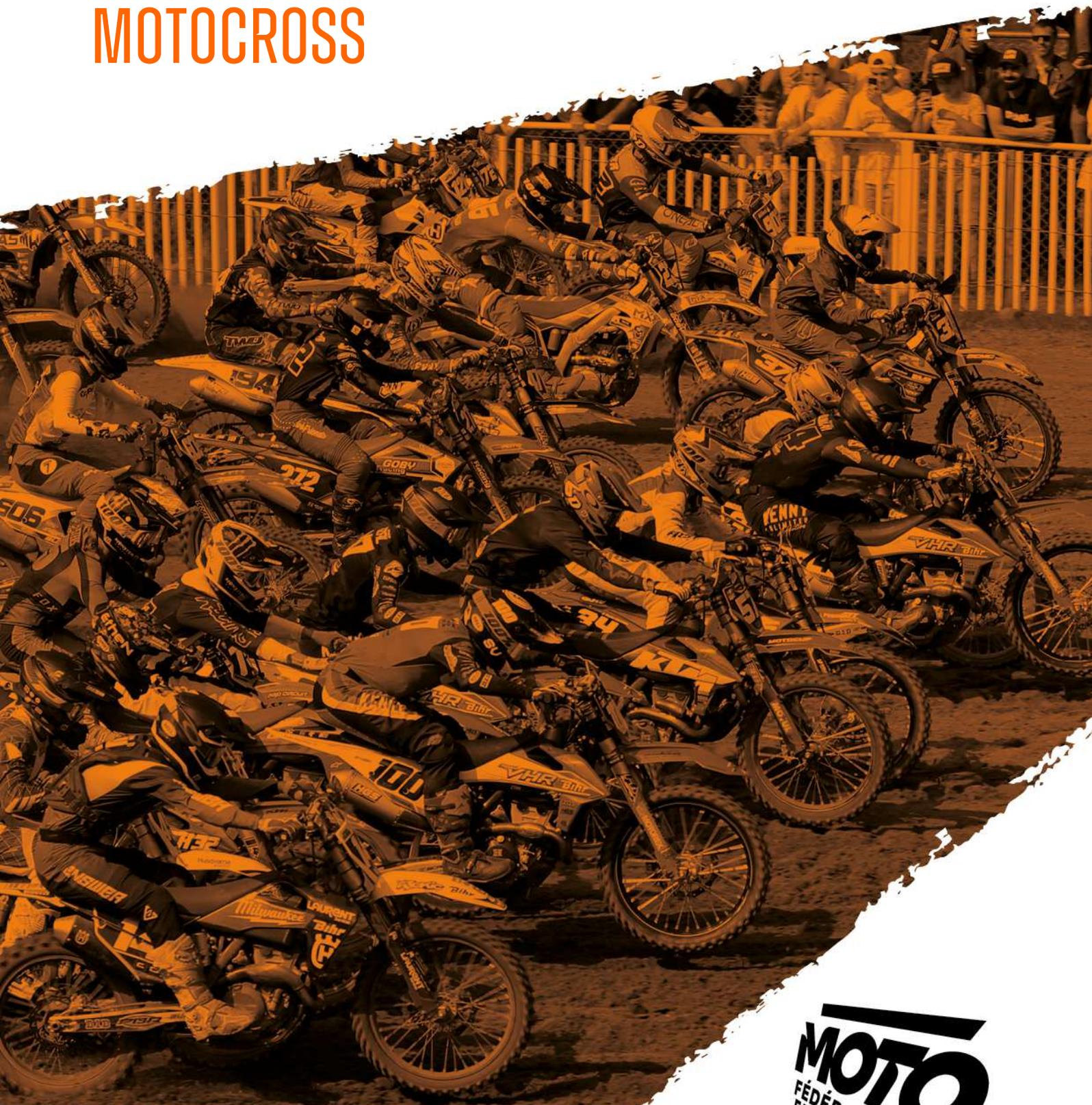
Recommandations :

- Prévoir une aire de nettoyage des motos munie d'un système de décantation pour la collecte des déchets d'hydrocarbures.
- Signaler de façon suffisante l'emplacement des sanitaires pour le public et les participants.
- Signaler de façon suffisante l'emplacement des containers pour les huiles et carburant usagés ou autres matières toxiques.

Pour les points non précisés au présent règlement, se reporter aux règlements FIM.

RÈGLEMENT TECHNIQUE 2024

CHAMPIONNATS DE FRANCE DE MOTOCROSS



MOTO
FÉDÉRATION
FRANÇAISE

ARTICLE 1 - CONTROLE TECHNIQUE

Un commissaire technique, chargé du contrôle des équipements, du marquage et de la vérification des machines, sera obligatoirement désigné par la Commission Nationale de Motocross dans toutes les épreuves de championnat.

1.1 - Obligations de la ligue et du club :

- Le club organisateur devra informer le ou les commissaire(s) technique(s) désigné(s) pour l'épreuve des horaires prévus pour les contrôles techniques.
- La ligue du lieu d'organisation devra obligatoirement désigner un commissaire technique 1er degré et le club 2 aides licenciés pour aider le commissaire technique dans sa tâche. Pour les championnats de France 24 Mx et Supermotard, deux commissaires techniques 1er degré ou 2ème degré et 2 aides licenciés.
- Il devra prévoir un espace clôturé, suffisamment vaste, disposant d'une entrée aménagée en couloir permettant le passage des machines une à une pour éviter toute bousculade. Il y aura un abri couvert avec électricité pour permettre les vérifications (ou éventuellement le démontage des motos).
- Il faudra également prévoir un espace dit "d'intervention" destiné aux mécaniciens pour effectuer les réparations éventuelles.

1.2 - Horaires :

Se reporter aux règles particulières de chaque championnat.

1.3 - Contrôles :

Le commissaire technique en chef a le droit de regarder/contrôler tout équipement ou pièce du motorcycle en tout temps pendant la manifestation.

ARTICLE 2 – EQUIPEMENTS ET VETEMENTS DE PROTECTION OBLIGATOIRES

Les pilotes sont responsables de leur sécurité et se doivent de porter en toute circonstance un équipement de protection individuelle conforme à la réglementation fédérale.

Si une protection n'est pas conforme aux exigences techniques, si elle est défectueuse ou si elle a subi une modification, le commissaire technique devra retirer toutes les marques d'approbation (exemple : étiquette sur les casques) et garder la/ou les protections défectueuses, non réglementaires ou modifiées jusqu'à la fin de la manifestation.

2.1 - Vêtements et protections :

Lors des entraînements et des courses, les pilotes et les passagers devront porter une combinaison ou un pantalon, un maillot à manches longues, des bottes d'une hauteur minimale de 30 cm et des gants en cuir ou matériaux équivalents.

Les protections coudes/épaules/genoux : Norme EN 1621-1 sont obligatoires pour les catégories 50cc, 65cc, 85cc et « 125cc Junior » (obligatoire sur les épreuves FIM et FIM Europe).

2.2 - Protections dorsale et pectorale :

Lors des entraînements et des courses les pilotes et passagers devront porter une protection dorsale et pectorale homologuée. Les protections ne bénéficiant pas du label FFM, devront être conformes aux normes suivantes :

- Pectorale, norme EN 14021 ou EN 1621-3 (Label FFM inclus)
- Dorsale, norme EN 1621-2 (Label FFM inclus)
- Gilet intégral (Pectorale et dorsale intégrées), normes EN 14021 ou EN 1621-3 pour la pectorale et EN 1621-2 pour la dorsale (Label FFM inclus).

2.3 - Protection des yeux :

Le port de lunettes de protection est obligatoire au départ des essais et des manches. Le port de lunettes, visières et visières jetables **avec attache de récupération** (type "roll off" ou "tear off") est autorisé. Les lunettes de protection et les visières doivent être résistantes aux bris. Les visières de casques ne doivent pas faire partie intégrante du casque.

Des protections provoquant des troubles de la vision (verres rayés, etc.) ne doivent pas être employées.

2.4 - Casque :

Il est obligatoire pendant les activités que les participants portent un casque homologué aux normes FIM suivantes :

Europe : ECE 22-06 ou ECE 22-05 'P'

Japon : JIS T 8133 2015

USA : SNELL M 2015 ou 2020

La norme ECE 22-05 'P' est acceptée jusqu'à fin 2026.

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

Le casque ne doit pas présenter de chocs et il est recommandé de le remplacer si la date de fabrication a plus de 5 ans. Les commissaires techniques peuvent, le cas échéant, juger que le casque ne présente plus les caractéristiques requises et refuser celui-ci.

Les casques ayant un appendice aérodynamique (aileron) sont interdits, sauf ceux qui sont homologués d'origine avec cet accessoire.

Les cheveux longs doivent obligatoirement être attachés dans le casque.

Lors du contrôle technique, les casques seront marqués avec une étiquette d'approbation. Si un casque n'est pas conforme aux exigences techniques ou s'il est défectueux, le commissaire technique doit ôter toutes les marques d'approbation et garder le casque jusqu'à la fin de la manifestation. Le coureur doit présenter un autre casque au commissaire technique pour approbation. Pour tout accident avec impact, le casque doit être présenté au commissaire technique pour être contrôlé.

Normes nationales :

ECE 22-06

Le numéro d'homologation doit toujours commencer par 06.

Sous le numéro d'homologation, figure le numéro de série du casque cousu sur la jugulaire ou la garniture intérieure du casque.

Etiquette ECE 22-06



Entourée d'un cercle, la lettre E suivie d'un chiffre indique l'origine du pays d'homologation (Voir tableau ci-dessous).

E1 – Allemagne
E2 – France
E3 – Italie
E4 - Pays-Bas
E5 – Suède

E11 - UK
E12 – Autriche
E13 – Luxembourg
E14 – Suisse
E16 – Norvège

E22 - Russie
E23 – Grèce
E24 - Irlande
E25 - Croatie
E26 - Slovénie

E34 - Bulgarie
E37 - Turquie
E40 - Macédoine
E43 - Japon
E45 - Australie

| | | | |
|-------------------|----------------|---------------------------|------------------------|
| E6 – Belgique | E17 – Finlande | E27 - Slovaquie | E46 - Ukraine |
| E7 - Hongrie | E18 – Danemark | E28 - Biélorussie | E47 - Afrique du Sud |
| E8 - Rep. Tchèque | E19 – Roumanie | E29 - Estonie | E48 - Nouvelle Zélande |
| E9 – Espagne | E20 – Pologne | E31 - Bosnie- Herzégovine | |
| E10 – Yougoslavie | E21 - Portugal | E32 - Lettonie | |

En dessous figure le numéro d'homologation, nombre dont les deux premiers chiffres indiquent le règlement utilisé (**06 pour 22-06 ou** 05 pour 22-05).

Apparue avec le règlement **22-06/22-05**, une lettre indique ensuite le niveau de protection offert par la mentonnière.

Le **J** (comme ci-contre) concerne les jets ou demi-jets, dépourvus de protection maxillaire.

Le **P** assure d'un seuil minimal de protection de la mâchoire.

A l'opposé, NP (protection maxillaire non intégrale) précise que la mentonnière n'a pas répondu au test spécifié.

Quant à la dernière série de chiffres, elle désigne le numéro de série de production.

ARTICLE 3 – NUMEROS DE DOSSARD

Le numéro de départ affiché par un coureur sur son dossard, son maillot ou sa dorsale doit être lisible et identique à celui indiqué sur le motocycle.

La couleur du numéro doit être très contrastée par rapport au fond du dossard.

La hauteur du chiffre doit être de 20 cm minimum.

De plus, le numéro doit être porté pendant les essais et les manches.

Pour toute infraction, le pilote ne sera pas autorisé à entrer sur la piste.

ARTICLE 4 – CLASSES :

Il est précisé que les limites de cylindrées s'établissent comme suit :

| Classes | 2 Temps | | 4 Temps | |
|-----------------|--------------------|---------|----------------|---------|
| | Minimum | Maximum | Minimum | Maximum |
| Classe 1 | de 65 jusqu'à 85cc | | | |
| Classe 2 - MX 2 | 100cc | 150cc | 175cc | 250cc |
| Classe 3 - MX 1 | 151cc | 250cc | 251cc | 450cc |
| Classe 4 - MX 3 | 251cc | 500cc | 451cc | 650cc |
| Sidecar | 350cc | 750cc | 350cc | 1000cc |
| Quad | 85cc | 750cc | 250cc | 750cc |

Les machines électriques pourront participer aux différents championnats de France, à la condition d'avoir au préalable subi une expertise permettant de déterminer la classe dans laquelle elles évoluent.

Les machines pouvant changer de cylindrée en cours de course devront être munies d'un système fiable permettant de contrôler la puissance développée et/ou pouvant bloquer la cylindrée durant la période de la manifestation. La réglementation technique devra être précisée.

ARTICLE 5 - PLAQUES NUMEROTEES

Les plaques numérotées doivent être fabriquées dans une matière flexible uniquement (ex: plastique). La forme de la plaque-numéro frontale est libre.

Cependant, la plaque-numéro frontale doit présenter les dimensions suffisantes pour afficher un nombre à trois chiffres dans la forme stipulée à l'article 5.2 ainsi que le logo de la FFM.

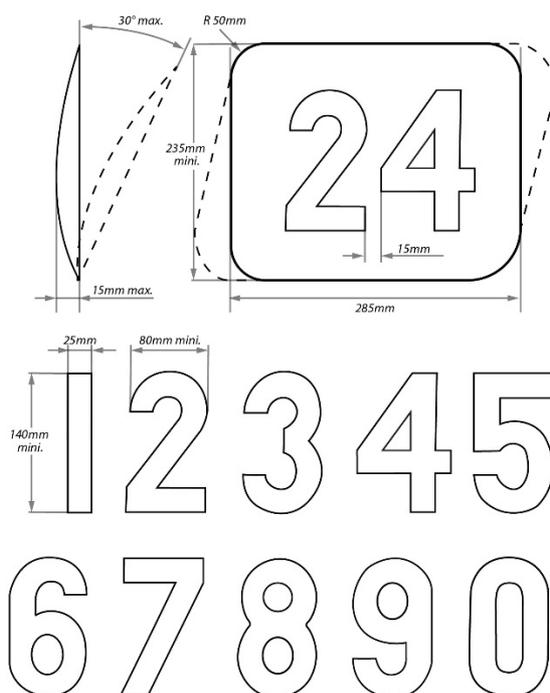
5.1 – Couleurs des plaques numérotées :

Les plaques numérotées devront être aux couleurs indiquées ci-après :

| | |
|--------------------------------|------------------------------------|
| - Minivert 50cc et 65cc | Plaque BLEUE/numéros BLANCS |
| - Minivert 85cc | plaque BLANCHE/numéros NOIRS |
| - 85cc | plaque BLANCHE/numéros NOIRS |
| - 125cc Junior | plaque NOIRE/numéros BLANCS |
| - Classe 2 | plaque NOIRE/numéros BLANCS |
| - Classe 3 | plaque BLANCHE/numéros NOIRS |
| - Classe 4 | plaque BLANCHE/numéros NOIRS |
| - Mx Féminin | plaque BLEUE/numéros BLANCS |
| - Sidecar | plaque JAUNE/numéros NOIRS |
| - Quad | plaque VERTE/numéros BLANCS |
| - Montée Impossible | plaque BLANCHE/numéros NOIRS |

La couleur du fond doit être mate et les chiffres lisibles et peints en couleur mate antireflet.

La forme anglaise des chiffres doit être utilisée. C'est-à-dire, une simple barre pour le « un » et un « sept » non barré.



5.2 - Plaque numéro frontale :

Sur la plaque frontale avant du motocycle doit toujours figurer (Voir schéma) :

1. La couleur du fond conformément à l'article 5.1 du présent règlement.
2. Le numéro du coureur conformément au Règlement Général des Championnats de France de Motocross.
3. La zone de marquage sur la plaque frontale avant doit avoir une hauteur minimale de 210 mm et couvrir la largeur complète de la plaque, avec une zone suffisante pour mettre 3 chiffres (ex. 888) comme spécifié dans le Règlement Général des Championnats de France de Motocross.

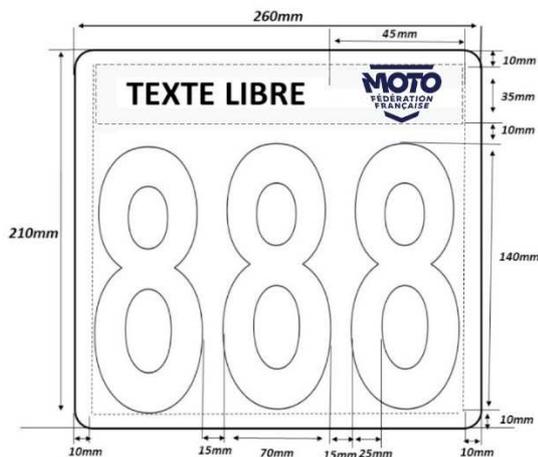
4. Le logo de la Fédération Française de Motocyclisme comme indiqué sur le schéma (minimum 50 mm x 50 mm) et il doit y avoir un espace libre de 10 mm entre le logo et le numéro et le texte libre.
5. Un texte libre est autorisé sur la plaque numéro frontale dans un espace de 50 mm de la partie haute de la plaque-numéro (Voir schéma).

Les chiffres doivent être clairement lisibles. Les numéros à bordure et réfléchissants sont interdits. Les dimensions minimales suivantes doivent être respectées sur la plaque numéro frontale :

- Hauteur du numéro 140 mm minimum (100 mm pour les 65cc)
- Largeur de chaque chiffre 70 mm
- Largeur des traits 25 mm
- Espace entre deux chiffres 15 mm

Schéma Plaque numéro frontale :

Dimension logo FFM : Largeur : 45mm ; Hauteur : 35mm



5.3 - Plaque numéro latérale :

Sur les plaques numéros latérales du motocycle doit toujours figurer :

1. La couleur du fond conformément à l'article 5.1 du présent règlement.
2. Le numéro du coureur conformément au Règlement Général des championnats de France de Motocross.

Les chiffres doivent être clairement lisibles. Les numéros à bordure et réfléchissants sont interdits. Les dimensions minimales suivantes doivent être respectées sur les plaques numéros latérales :

1. Hauteur du numéro 100 mm
2. Largeur de chaque chiffre 70 mm
3. Largeur des traits 25 mm
4. Espace entre deux chiffres 15 mm

5.4 – Plaque arrière – Quad :

La plaque arrière doit être montée derrière le pilote, sur la barre d'appui arrière, et être alignée avec la machine (type drapeau).

Le support de montage ne doit pas être plus haut que 150 mm.

La plaque arrière doit être faite d'un matériau flexible et facilement cassable.

ARTICLE 6 – CONTROLE DU NIVEAU SONORE DES MACHINES

Le commissaire technique devra vérifier la conformité du niveau sonore des machines selon la méthode « 2 m max » détaillée dans l'annuaire 2024.

Le niveau sonore des motocycles devra respecter les normes sonores suivantes :

| Classe | Contrôle préliminaire | Limite de conformité en fin de course |
|-------------------------------|-----------------------|---------------------------------------|
| Classe 1 (65cc / 85cc) | 111 dB/A (109+2) | 112 dB/A (111+1) |
| Classe 2 à 4, Sidecar et Quad | 114 dB/A (112+2) | 115 dB/A (114+1) |

En cas de dépassement de cette limite, les machines ne seront pas autorisées à participer aux compétitions. Une machine refusée au 1er contrôle pourra être présentée plusieurs fois, jusqu'à la fermeture du contrôle technique. Le concurrent a l'obligation de mettre sa machine en conformité.

- Les contrôles des systèmes d'échappement supplémentaires seront effectués à l'issue des contrôles techniques de toutes les machines.
- Un contrôle du niveau sonore peut être effectué sur les machines désignées par le jury de l'épreuve à l'issue de chaque manche.

En cas de dépassement, perte de 5 positions (voir article 8.9 du règlement Général Motocross).

Les pilotes ne se présentant pas à un contrôle sonométrique seront disqualifiés de la manche concernée.

ARTICLE 7 – LIGNE D'ÉCHAPPEMENT

Pour toutes les catégories à l'exception du sidecar, l'extrémité du silencieux ne doit pas dépasser le corps du silencieux de plus de 5mm. Tous les bords tranchants doivent être arrondis avec un rayon minimum de 2mm.

Toute ligne d'échappement constituée d'origine d'un réducteur de bruit devra en rester équipé durant toute la durée de l'épreuve.

ARTICLE 8 - CARBURANT

Les coureurs apporteront leur propre carburant. Chaque véhicule de concurrent devra être muni d'un extincteur aux normes en vigueur.

Sauf spécification contraire, toutes les machines doivent être alimentées par du carburant sans plomb.

Ce carburant sans plomb doit être conforme aux spécifications suivantes :

| Propriété | Unités | Min | Max |
|----------------|-------------------|-------|-------|
| RON | | 95.0 | 102.0 |
| MON | | 85.0 | 90.0 |
| Oxygène | %m/m | | 3.7 |
| Benzène | % v/v | | 1.0 |
| Plomb | G/l | | 0.005 |
| Densité à 15°C | Kg/m ³ | 690.0 | 785.0 |

Air :

En tant qu'oxydant seul de l'air ambiant peut être mélangé au carburant.

Analyses de carburant :

- Les analyses de carburant sont effectuées à la demande des officiels, les frais inhérents à ce contrôle seront à la charge de la FFM si le carburant prélevé se révèle être conforme. Si les analyses révèlent une non-conformité du carburant utilisé, le pilote en infraction devra assumer le complet paiement des frais afférents au contrôle réalisé, à savoir 400€.
- La contre-expertise est aux frais du concurrent ayant utilisé un carburant dont la non-conformité a été révélée par les premières analyses.

En cas de non-conformité du carburant : Disqualification de toute la manifestation.

ARTICLE 9 – PNEUS

Les pneus à spatules dits « Scoop » (nervures radiales continues) et/ou les pneus ayant des crampons d'une hauteur supérieure à 19,5 mm sont interdits. La surface du pneu ne doit pas être équipée d'éléments tels que clous antidérapants, chaînes spéciales, etc... Ces dispositions ne sont pas applicables pour les machines de Montée Impossible.

ARTICLE 10 – CONTROLE DES MACHINES ET IDENTIFICATION

Chaque délégué aura en sa possession le matériel nécessaire au plombage qu'il mettra à la disposition du commissaire technique nommé.

Les concurrents ne pourront participer aux essais libres ou officiels qu'après avoir satisfait aux vérifications techniques.

Les concurrents devront se présenter avec leur(s) moto(s) propre(s) en état de marche, conforme(s) aux règlements, les numéros de course posés, les plombages antérieurs enlevés, les marques de peinture effacées ou recouvertes. Ils devront obligatoirement être en possession de leur livret technique et/ou fiche technique remplie.

Ils devront également présenter leur équipement de course : casque – maillot de course avec leur numéro - protections dorsale et pectorale **et leurs protections coudes/épaules/genoux pour les catégories 50cc, 65cc, 85cc et « 125cc Junior »**.

Le guidon doit être équipé d'une protection rembourrée sur la barre transversale. Les guidons sans barre transversale doivent être équipés d'une protection rembourrée située au milieu du guidon, recouvrant largement les brides du guidon.

Les extrémités exposées du guidon doivent être bouchées avec un matériau solide, ou recouvertes de caoutchouc.

Les machines doivent être munies d'un coupe-circuit monté à gauche ou à droite du guidon pouvant arrêter le moteur (il devra pouvoir être actionné sans lâcher la poignée). **Les coupe-circuits actionnés par un fil non élastique d'un mètre maximum relié au pilote sont autorisés.**

Un garde chaîne doit être installé afin de protéger le pignon de transmission à la sortie de la boîte de vitesse.

10.1 - Identification des machines :

Lorsque les machines auront satisfait aux vérifications dites de sécurité, il sera procédé au plombage du cadre et aux marquages suivants :

- **Le numéro de course du pilote sera inscrit sur la douille de direction.**

- Marquage du système d'échappement complet.

- Marquage des cylindres (marque distinctive pour la 2^{ème} machine).

Ces marquages devront être réalisés du même côté, à l'aide d'un pinceau, d'un marqueur peinture (bombe proscrite) ou par la pose de stickers.

- Les numéros des cadres seront relevés.

En cas d'une deuxième machine, une touche de peinture ou la pose de stickers, avec un signe distinctif sur la douille de direction de cette deuxième machine.

Entre deux manches, il est autorisé de changer tous les sous-ensembles de la moto à l'exception du cadre.

Le commissaire technique devra vérifier les plombs des machines à chaque entrée dans le parc d'attente avant le départ des essais libres, des essais chronométrés et avant le départ de chaque manche.

Le pilote est responsable du plomb apposé sur sa machine. En cas de perte au cours des essais ou des manches, il devra le signaler au commissaire technique qui remplacera le plomb perdu.

10.2 - Concurrent ne possédant qu'une machine :

1. S'il a des ennuis de moteur ou de cylindre, il devra, après changement de ceux-ci, présenter obligatoirement la machine au commissaire technique, ainsi que les parties changées du moteur abandonné (soit cylindre, soit le moteur culasse démontée).

Ces pièces seront conservées par le commissaire technique jusqu'à l'expiration du délai de réclamation.

2. Un pilote n'ayant qu'une machine rendue inutilisable pourra se faire prêter une machine de la même classe que celle qu'il ne peut plus utiliser, et pourra l'utiliser comme si c'était sa deuxième machine après l'avoir fait contrôler et plomber par le commissaire technique avant la fermeture du parc d'attente avant le départ des essais chronométrés et ou des manches.

10.3 - Concurrent possédant deux machines :

Si le concurrent dispose de deux machines, il sera nécessaire de les contrôler et plomber toutes les deux. La première machine contrôlée sera identifiée par un plomb de couleur différente à celui prévu pour la seconde machine. Les cylindres seront marqués d'une touche de peinture avec un signe distinctif pour la seconde machine. Il pourra prêter l'une ou l'autre de ses machines à un pilote de son choix qui devra la présenter au Commissaire Technique.

Le pilote possédant deux machines qui ont été contrôlées et plombées peut permuter à son choix, moteur ou cylindre de l'une ou de l'autre.

Ce pilote pourra utiliser ces deux machines pendant les essais chronométrés et aura la possibilité d'utiliser l'une ou l'autre pour les courses à conditions qu'elles soient de la même classe. Le choix devra se faire avant la fermeture du parc d'attente.

Pour être utilisée lors des essais libres ou chronométrés cette seconde machine doit être présente dans la zone mécanique avec les numéros de course correspondants.

10.4 - Concurrent ayant ses deux machines rendues inutilisables :

En dernier recours, un concurrent ayant ses deux machines rendues inutilisables pourra se faire prêter une machine de la même classe. Les deux machines rendues inutilisables devront être présentées au commissaire technique pour vérification et déplombage.

10.5 - Contrôle des machines :

10.5.1 - *Mise en parc fermé à l'issue de la dernière manche* :

Immédiatement après la fin de la dernière course, les machines des 3 premiers coureurs du classement final de la journée doivent être placées dans le parc fermé pour un contrôle technique. Les machines doivent rester dans le parc fermé 30 minutes (**10 minutes en supermotard**) suivant l'arrivée du vainqueur, sous le contrôle des commissaires techniques, en cas de réclamation ou si un contrôle supplémentaire est exigé.

Le commissaire technique est responsable de la surveillance du parc fermé.

Les concurrents doivent retirer leur machine dans les 30mn après l'ouverture du parc fermé, sauf pour les machines choisies pour le démontage. Passé ce délai, les surveillants du parc fermé ne seront plus responsables des machines qui resteront.

10.5.2 - *Démontage* :

Pour tout démontage effectué à la demande du directeur de course ou du délégué qui s'avère conforme, la FFM participera aux frais occasionnés à hauteur de 40 € pour un 2 temps et 60 € pour un 4 temps.

10.5.3 – *Machines dangereuses* :

Si durant les essais ou la manche, un commissaire technique constate un défaut à une machine et que ce défaut pourrait constituer un danger pour les autres coureurs, il le notifiera au directeur de course et au délégué. Il sera de leur responsabilité d'exclure la machine des essais ou de la manche.

Pour tout ce qui n'est pas précisé dans ce présent règlement le commissaire technique devra se référer au dernier règlement FIM.