

ANNUAIRE 2025 OFFICIEL



ffmoto.org



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

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

marsh.com

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

A business of Marsh McLennan



ANNUAIRE 2025

71^{ème} ÉDITION

SIÈGE DE LA FÉDÉRATION FRANÇAISE DE MOTOCYCLISME

74, avenue Parmentier - 75011 PARIS

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

Les Champions et Vainqueurs de Coupes du monde Français en 2024 :

- » **Kévin Rousseau** : Champion du Monde FIM de Side-Car Vitesse
- » **Étienne Masson** : Champion du Monde FIM d'Endurance classement « pilote »
- » **Gregg Black** : Champion du Monde FIM d'endurance classement « pilote »
- » **Équipe de France** (Hugo Blanjoue / Théophile Espinasse / Léo Le Quéré / Julien Roussaly) : Victorieuse du Concours International FIM des Six Jours d'Enduro - Trophée Mondial
- » **Équipe de France** (Sylvain Bidart / Steve Bonnal / Thomas Chareyre) : Victorieuse du Supermoto des Nations - Catégorie Sénior
- » **Équipe de France** (Tom Bessières / Alexis Hoareau / Tim Szalai) : Victorieuse du Supermoto des Nations - Catégorie Junior
- » **Team National Motos Honda FMA** : Vainqueur de la Coupe du Monde FIM d'Endurance FIM « Superstock » avec Guillaume Raymond. Team manager : Stéphane Haddadj
- » **Alexis Icardo** : Vainqueur de la Coupe du Monde FIM E-Bike Enduro E1
- » **Mathéo Gerat** : Vainqueur de la Coupe du Monde FIM des Courses sur Sable - Junior 1
- » **Paolo Maschio** : Vainqueur de la Coupe du Monde FIM des Courses sur Sable - Junior 2
- » **Pablo Violet** : Vainqueur de la Coupe du Monde FIM des Courses sur Sable – Quads
- » **Nathanaëlle Abgrall** : Victorieuse de la Coupe du Monde FIM des Courses sur Sable – Quads Féminin
- » **Alois Waloszek** : Vainqueur de la Coupe du Monde FIM des Courses sur Sable – Quads Junior
- » **Axel Dutrie** : Vainqueur de la Coupe du Monde FIM des Courses sur Sable – Quads Vétérans
- » **Grégory Deleu** : Vainqueur de la Coupe du Monde FIM des Courses sur Sable – Vétérans
- » **Félix Faure** : Vainqueur de la Coupe du Monde FIM des Courses sur Sable – Vintage 1



Annuaire Officiel de la FFM - 20 €



LA FÉDÉRATION

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

PRATIQUE

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

FORMATIONS

Formation des Officiels	80
Formations des Educateurs Sportifs Motocyclistes	86

LIGUES ET CLUBS

Ligues, Comités Départementaux Motocyclistes et Clubs affiliés.....	91
---	----

RÈGLEMENTS SPORTIFS

Équipements obligatoires par discipline	173
Règles générales d'un contrôle technique	174

VITESSE

Règles générales pour les épreuves de Vitesse	181
Championnat de France Superbike	203
Coupes de France Promosport	233
Championnat de France de la Montagne.....	252
Championnat de France de Dragsters	265
Championnat de France Mini OGP.....	290
Championnat de France Endurance 25 Power.....	303
Championnat de France VMA.....	313
Championnat de France VMA Endurance Classic.....	323
Championnat de France E'TROTT Racing.....	335
Coupe de France Side-Car Classic.....	341

MOTOCROSS

Règlement Général Motocross	351
Règlement Technique Motocross	363
Championnats de France 24MX Tour.....	369
Championnat de France Minivert.....	379
Coupes de France MX Nationales 125cc, 250cc, 450cc	382
Championnat de France MX Féminin	385
Championnat de France MX Vétérans.....	388
Championnat de France MX à l'Ancienne	389
Championnat de France Sidecar Cross Elite	392
Championnat de France MX des Régions	395
Championnat de France Quad Cross Elite	400
Championnat de France Quad Cross des Régions	404
Championnat de France Montée Impossible.....	406
Championnat de France Supermotard	412

ENDURO ET CROSS-COUNTRY

Règles générales pour les épreuves d'Enduro	424
Championnat de France d'Enduro	428
Coupe de France des Régions d'Enduro	448
Coupe de France des Régions d'Endurance Tout Terrain	450
Championnat de France de Cross-Country	456
Championnat de France Enduro Kid	463
Championnat de France d'Enduro à l'Ancienne	468
Trophée de France Féminin	472

TRIAL

Règles générales pour les épreuves de Trial	474
Championnat de France de Trial	476
Championnat de France de Trial Urbain	485
Championnat de France des Régions de Trial	491
Championnat de France Minitrial	493
Règles générales pour le Championnat de France de Trial Vintage	495
Championnat de France de Trial Vintage	497
Trophée Fédéral de Trial Vintage	483
Trophée de France des Classiques de Trial	500

RALLYES ROUTIERS

Championnat de France des Rallyes Routiers	502
Championnat de France des Rallyes Routiers "Classiques" et "Anciennes"	514

COURSES SUR PISTE

Championnat de France de Courses sur piste	518
Championnat de France de Courses sur piste Long-Track Elite	525
Championnat de France de Courses sur piste Long-Track U23	526
Championnat de France de Side-Car de course sur piste	527
Championnat de France Grass-Track Long-Track 250cc	527
Championnat de France 85-190cc Kids Educatif	528
Championnats de France de Speedway Elite	529
Championnat de France de Speedway U23	530
Championnat de France de Speedway 250cc	530
Coupe de France de Speedway "Promotion Cup"	531
Coupe de France de Speedway "Youth Cup 250cc"	531
Coupe de France de Speedway "Youth Cup 85-190cc"	532
Championnat de France de Flat-Track	532
Ligue Nationale de Speedway	534

MOTO-BALL

Règlement sportif	542
-------------------------	-----

TOURISME

Championnat de France de Tourisme	570
Championnat de France des Régions de Tourisme	577
Trophée Alticolis	578
Trophée des Curiosités Touristiques	579

CALENDRIERS

Calendrier des épreuves FFM par disciplines	581
Calendrier des Grands événements motos et quads en France	584

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

Affiliée au Comité National Olympique
le 17 juin 1937.

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

Délégataire du Ministère chargé des Sports.

Les Présidents de la FFM

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

Les Congrès annuels de la FFM

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

LE BUREAU FÉDÉRAL



Sébastien POIRIER
Président



Patrick BERTAUD
1^{er} Vice-Président



Christine SIMON
Secrétaire Générale



Philippe YVERNAULT
Trésorier



Isabelle ANDRIEUX
Vice-Présidente



Stéphanie BOUISSON
Vice-Présidente



Patrick COUTANT
Vice-Président



Thierry POMMIER
Vice-Président



Vincent RIGAUDIAS
Vice-Président

LE COMITÉ DIRECTEUR



Isabelle ANDRIEUX



Nelly ARABEYRE



Emeline BARDOU



Sophie BERNARD



Patrick BERTAUD



Claudie BONGIOVANNI



Ludivine BONHUIL



Michel BONNEAU



Thierry BOUIN



Stéphanie BOUISSON



Rosine BOURDET



Evelyne BRETON



Aline CARRIER



Christophe COMAS



François COURBOULEIX



Patrick COUTANT



Jean-Marc DELETANG



Jean-Pierre FOREST



Christian GOUX



Paul HAENTZLER

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

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

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

Sophie BERNARD
Tél. : 06.74.20.50.98
✉ sophie.bernard966@orange.fr

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Arnaud MASSET
Tél. : 06.86.37.86.32
✉ amasset@imoc.fr

LE COMITÉ DIRECTEUR



Caroline LAMBERT



Patrick LAMOUREUX



Fabienne LE GAD



Arnaud MASSET



Pierre ORTEGA



Stéphane PAULUS



Sébastien POIRIER



Thierry POMMIER



Leslie QUINCE-LEGER



Pascale RESCHKO-JACQUOT



Vincent RIGAUDIAS



Frédéric SCHOTS



Christine SIMON



Chantal SOLNON



Sophie STADLER



Patrick STADLER



Magali TAMON



Nadia TEULE BOULIN



Pierrette THIRARD



Fabrice TILLIER

Pierre ORTEGA

Tél. : 06.60.08.35.62

✉ pierre.ortega8@orange.fr

Stéphane PAULUS

06.24.63.63.99

✉ stephane.paulus91@gmail.com

Sébastien POIRIER

Tél. : 01.49.23.77.03

✉ president@ffmoto.com

Thierry POMMIER

Tél. : 06.86.96.13.22

✉ atpommier@gmail.com

Leslie QUINCE-LEGER

Tél. : 06.25.58.61.16

✉ leslie.quince.espoirsquad@live.fr

Pascale RESCHKO-JACQUOT

Tél. : 06.30.33.92.78

✉ p.jacquot@motoball.fr

Vincent RIGAUDIAS

Tél. : 06.26.39.73.06

✉ contact@vincentrigaudias.org

Frédéric SCHOTS

Tél. : 06 08 51 15 01

✉ negoceauteo@wanadoo.fr

Christine SIMON

Tél. : 06.82.30.73.53

✉ eric.simonch@wanadoo.fr

Chantal SOLNON

Tél. : 06.83.62.95.77

✉ chantals9@hotmail.fr

Sophie STADLER

Tél. : 06.09.71.39.95

✉ sophieraleuse02@gmail.com

Patrick STADLER

Tél. : 06.62.37.28.47

✉ patrickstadler@wanadoo.fr

Magali TAMON

Tél. : 06.80.92.88.20

✉ magali.compta13@gmail.com

Nadia TEULE BOULIN

Tél. : 06.72.96.84.21

✉ boulin.nadia@orange.fr

Pierrette THIRARD

Tél. : 06.15.42.35.05

✉ pierrette.thirard@liguemotograndest.fr



Anne-Marie VILLA-VEGA



Philippe YVERNAULT

Fabrice TILLIER

Tél. : 06.86.49.21.99

✉ ftillier@liguemoto-idf.org

Anne-Marie VILLA-VEGA

Tél. : 06.22.65.90.94

✉ annie50.vv@gmail.com

Philippe YVERNAULT

Tél. : 06.81.91.46.58

✉ philippe.yvernauld.ec@orange.fr

LES MEMBRES HONORAIRES

Raoul BERTRAND
Vice-président Honoraire

François CHEVALIER
Membre Honoraire

Jean-Claude CLAVREUL
Membre Honoraire
Tél. : 06.47.86.76.77
✉ jc.clavreul@wanadoo.fr

Marc JEANSOU
Membre Honoraire
Tél : 06.09.61.88.60
✉ motoclubdunord@hotmail.fr

Antoine JULIEN
Secrétaire Général Honoraire
Tél : 06.03.50.07.67
✉ antoinejulien.od@gmail.com

Charles KRAJKA
Membre Honoraire
Tél. : 06.71.96.31.61
✉ krace@wanadoo.fr

Jacques LEMAITRE
Membre Honoraire
Tél : 06.62.67.15.10
✉ liguemotobourgogne@wanadoo.fr

Jean-Pierre MOREAU
Vice-Président honoraire
Tél. 06.06.83.46.92.40
✉ moreau.jpj@wanadoo.fr

Guy TOURNIER
Membre Honoraire
Tél : 06.81.13.94.58
✉ guy.tournier867@orange.fr

Michel VIGÉ
Membre Honoraire
Tél. : 06.43.83.59.67
✉ vig5@orange.fr

LES PRÉSIDENTS DES LIGUES

Au 31/12/2024



AUVERGNE-RHÔNE-ALPES
Vincent RIGAUDIAS



BOURGOGNE
FRANCHE-COMTÉ
Christian GOUX



BRETAGNE
Patrick BERTAUD



CENTRE VAL DE LOIRE
Philippe YVERNAULT



CORSE
Jean-Mathieu
PADOVANI



GRAND EST
Thierry POMMIER



HAUTS DE FRANCE
Patrick STADLER



ILE DE FRANCE
Fabrice TILLIER



NORMANDIE
Philippe SEHIER



NOUVELLE AQUITAINE
Patrick LAMOUREUX



OCCITANIE
Arnaud MASSET



PAYS DE LA LOIRE
Patrick COUTANT



PROVENCE
Christine SIMON

Outre-mer



GUADELOUPE
Joëlle WATT
(ad intérim)



MARTINIQUE
Thierry LUCHEL



NOUVELLE CALÉDONIE
Elizabeth LEYRAUD



REUNION
Samuel RIVIÈRE

COMMISSION NATIONALE DE VITESSE

Président

Jean-Marc DELETANG

Tél. : 06.85.09.16.37

✉ jmd.ffm@gmail.com



Vice-présidents

Anne-Marie VILLA VEGA et Thomas GUERIN

Secrétariat

Anne BOULLY

Tél. : 01.49.23.77.25

✉ abouilly@ffmoto.com

✉ vitesse@ffmoto.com



Patrick ALZINGRE



Nelly ARABEYRE



Pascal BELIN



Ludvine BONHUIL



Florence DESTHOMAS



Yann ESCROIGNARD



Pierre-Louis GAUTIER



Didier GORY

Patrick ALZINGRE

Tél. : 06.18.26.25.47

✉ patrick.alzingre@wanadoo.fr

Nelly ARABEYRE

Tél. : 06.48.06.77.28

✉ nelly.arabeyre@gmail.com

Pascal BELIN

Tél. : 06.61.77.61.36

✉ belin.pascal058@gmail.com

Ludvine BONHUIL

Tél. : 06.76.27.34.52

✉ ludvine.bonhuil13@gmail.com

Florence DESTHOMAS

Tél. : 07.66.74.64.66

✉ zountools@gmail.com

Yann ESCROIGNARD

Tél. : 06.29.80.09.98

✉ y.escroignard@free.fr

Pierre-Louis GAUTIER

Tél. : 06.37.00.92.88

✉ gautier-pierre@wanadoo.fr

Didier GORY

Tél. : 06.84.74.77.26

✉ dg.gessie@gmail.com

Thomas GUERIN

Tél. : 06.13.01.47.57

✉ tom.guerin42@me.com

Francis GUIER (OCT2)

Tél. : 06.09.04.05.41

✉ guier.francis@gmail.com



Thomas GUERIN



Francis GUIER
(OCT2)



Jean-Michel LAFAY



Stéphane LAUNAY
(OCT2)



Didier LEFEBVRE



Christophe
MATUSZCZAK



Sylvana
NIEREMBERGER



Christian PINOCHET



Anne-Marie
VILLA-VEGA

Jean-Michel LAFAY

Tél. : 06.23.27.14.35

✉ beret_fsbk@lavache.com

Stéphane LAUNAY (OCT2)

Tél. : 06.78.75.84.01

✉ steph-launay@orange.fr

Didier LEFEBVRE

Tél. : 06.60.70.77.71

✉ d.lefebvre10@gmail.com

Christophe MATUSZCZAK

Tél. : 06.30.04.36.55

✉ matuszczak.christophe@wanadoo.fr

Sylvana NIEREMBERGER

Tél. : 06.12.57.74.86

✉ sylvana.asta13@gmail.com

Christian PINOCHET

Tél. : 07.86.94.93.92

✉ krpinochet58@orange.fr

Anne-Marie VILLA-VEGA

Tél. : 06 22 65 90 94

✉ annie50.vv@gmail.com

VICE-PRÉSIDENT HONORAIRE :

Jacques LEMAITRE

Tél. : 06.62.67.15.10

✉ liguemotobourgogne@wanadoo.fr

MOTOS CLASSIQUES ET HISTORIQUES :

Evelyne DESBORDES

Tél. : 06.72.86.25.58

✉ vma-2023@outlook.fr

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

Vice-présidents
Thierry POMMIER et Patrick STADLER

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



Bruno BLAUDY



Xavier BOOG



Jérôme CASSIN



**Christophe
COMAS**



Jean-Luc DELPON



Joël FAIVRE



Jean-Marc FARGE



**Jacky GAILLARD
(OCT2)**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Ingrid GIGAN (OCT2)
Tél. : 07 63 05 44 10
✉ ingridlaunay@orange.fr

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

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

COMMISSION DE MOTOCROSS

**Thibault GIACOMI****Ingrid GIGAN
(OCT2)****Christian GOUX****Marc GUEDON****Cyrille LAINEY****Fabienne LE GAD****André LIOGIER****Emmanuel
LOGEAIS****Patrick MALRIC****Thierry POMMIER****Leslie QUINCE-
LEGER****Thomas RAMETTE****Paul ROCHE****Patrick STADLER****Cyrille LAINEY**

Tél. : 06.21.72.63.22

✉ cyrille.lainey@orange.fr

Fabienne LE GAD

Tél. : 07.57.48.56.80

✉ fabienne.dreanlegad@gmail.com

André LIOGIER

Tél. : 06.30.48.95.24

✉ Liogier.andre@orange.fr

Emmanuel LOGEAIS

Tél. : 06.29.76.07.81

✉ manu.oleron@live.fr

Patrick MALRIC

Tél. : 06.20.12.20.83

✉ pmalric@lmoc.fr

Thierry POMMIER

Tél. : 06.86.96.13.22

✉ atpommier@gmail.com

Leslie QUINCE-LEGER

Tél. : 06.25.58.61.16

✉ leslie.quince.espoirsquad@live.fr

Thomas RAMETTE

Tél. : 06.50.67.74.35

✉ thomas.ramette@me.com

Paul ROCHE

Tél. : 06.85.81.19.64

✉ rochepaulxborsat@gmail.com

Patrick STADLER

Tél. : 06.62.37.28.47

✉ patrickstadler@wanadoo.fr

MOTOS CLASSIQUES ET HISTORIQUES :**Jean-Marc FARGE**

Tél. : 06.80.48.17.50

✉ sarlfarge@netcourrier.com

COMMISSION D'ENDURO ET DES RALLYES TOUT-TERRAIN

Président

Vincent RIGAUDIAS

Tél. : 06.26.39.73.06 - ✉ contact@vincentrigaudias.org

Vice-président

Daniel LHERMET et Didier DUBOIS

Secrétariat

Lou ROUTHIAU

Tél. : 01.49.23.77.11

✉ lrouthiau@ffmoto.com - ✉ enduro@ffmoto.com



Thierry BOZEC



**Thibault
COSTECHAREYRE**



Patrick DAVID



**Daniel
DELOMENEDE**



Didier DUBOIS



**Franck DUPUIS
(OCT2)**



David GRANGÉ



Philippe HOUGNON



**Christophe
LHERMET**



Daniel LHERMET

Thierry BOZEC

Tél. : 06.22.07.00.27

✉ trb-bozec@wanadoo.fr

Thibault COSTECHAREYRE

Tél. : 06.63.52.84.78

✉ thibault.costechareyre@hotmail.fr

Patrick DAVID

Tél. : 06.80.23.44.35

✉ patrick.david79@orange.fr

Daniel DELOMENEDE

Tél. : 06.98.32.13.93

✉ delomenedaniel@gmail.com

Didier DUBOIS

Tél. : 06.88.64.95.95

✉ didier.dubois48@wanadoo.fr

Franck DUPUIS (OCT2)

Tél. : 06.67.67.82.89

✉ franckyamaha49@gmail.com

David GRANGÉ

Tél. : 06.79.83.95.49

✉ davenduro@cegetel.net

Philippe HOUGNON

Tél. : 06.16.92.56.96

✉ philippehougnon@orange.fr

Christophe LHERMET

Tél. : 06.26.01.44.41

✉ christophe.lhermet48@gmail.com

Daniel LHERMET

Tél. : 06.88.10.30.48

✉ lhermet.daniel@wanadoo.fr

Éric MICHEL

Tél. : 06.42.50.28.07

✉ eric.michel028515@gmail.com

Didier TRAVERSA (OCT2)

Tél. : 06.84.18.63.59

✉ traversa.d@orange.fr

MOTOS CLASSIQUES ET
HISTORIQUES :

Daniel DELOMENEDE

Tél. : 06.98.32.13.93

✉ daniel.delomenede@orange.fr



Éric MICHEL



**Didier TRAVERSA
(OCT2)**

COMMISSION DE TRIAL

Président**François COURBOULEIX**

Tél. : 06.42.49.90.49 - ✉ fcourbouleix@wanadoo.fr

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

Tél. : 01.49.23.77.07

✉ lverstraete@ffmoto.com

✉ trial@ffmoto.com

**Thierry AUBERT****Alexandre CERIS****Daniel COQUELIN****Maxime LAFON****Christian PERNOT****Joël POIROT****Pierre RAMONDA****Michel SABOTIER****Téo COLAIRO****Thierry AUBERT**

Tel : 06.62.41.25.65

✉ aubert.t@gmail.com

Alexandre CERIS

Tel : 06.11.97.28.58

✉ alexandre.ceris@icloud.com

Daniel COQUELIN

Tel : 06.60.64.54.02

✉ da.coquelin@orange.fr

Maxime LAFON

Tel : 06.47.06.97.07

✉ l.maxime15@gmail.com

Christian PERNOT

Tel : 06.07.34.90.58

✉ christian.pernot@orange.fr

Joël POIROT

Tel : 07.45.07.71.26

✉ joelpoirot.moto@gmail.com

Pierre RAMONDA

Tel : 06.64.91.53.75

✉ pierreramonda@gmail.com

Michel SABOTIER (OCT2)

Tel : 06.86.96.47.66

✉ michelsabotier@orange.fr

DÉLÉGUÉ DES PILOTES :**Téo COLAIRO**

Tél : 06.19.39.01.02

✉ teotrialracing@gmail.com

COMMISSION DES RALLYES ROUTIERS

Président

Michel BONNEAU

Tél. : 06.75.49.66.36

✉ bonneau.michel@gmail.com

Vice-Président

Thierry DUPUIS

Secrétariat

Lucas VERSTRAETE

Tél. : 01.49.23.77.07

✉ lverstraete@ffmoto.com - ✉ rallyeroutier@ffmoto.com



Thérèse DERRIEN



Thierry DUPUIS



Sandra KIENTZ



Éric LECOMTE
(OCT2)



Éric SERENNE



Philippe TOURNIER



Florian MENERET

Thérèse DERRIEN

Tél. : 06.78.95.83.01

✉ therese.derrien22@gmail.com

Thierry DUPUIS

Tél. : 06.71.52.80.39

✉ tarzasp@yahoo.fr

Sandra KIENTZ

Tél. : 06.21.31.34.87

✉ sunskifiss@gmail.com

Éric LECOMTE (OCT2)

Tél. : 06.69.68.41.72

✉ eric.sandjie@gmail.com

Éric SERENNE

Tél. : 06.13.59.71.29

✉ e.serenne@bbox.fr

Philippe TOURNIER

Tél. : 06.81.41.44.44

✉ philippe.tournier07@icloud.com

DÉLÉGUÉ DES PILOTES :

Florian MENERET

Tél. : 06.79.91.48.80

✉ florian.cfrr@gmail.com

COMMISSION DES COURSES SUR PISTE

Président

Thierry BOUIN

Tél. : 06.10.44.46.80 - ✉ thierry.bouin@me.com

Vice-présidents

Élodie PARADE et Régis DAVANZO

Secrétariat

Lucas VERSTRAETE

Tél. : 01.49.23.77.07

✉ lverstraete@ffmoto.com

✉ ccp@ffmoto.com



Jean-Noël BARES



Patrice CHAVERON



Régis DAVANZO



Christophe GORET



Élodie PARADE



Pauline STELLA



Vincent TOCHEPORT



Stéphane
TRESARRIEU

Jean-Noël BARES

Tél. : 06.09.38.58.99

✉ jnoel.bares@wanadoo.fr

Patrice CHAVERON (OCT2)

Tél. : 06.81.80.66.38

✉ patricejoel.chaveron@sfr.fr

Régis DAVANZO

Tél. : 06.82.45.52.38

✉ regis.davanzo@wanadoo.fr

Christophe GORET

Tél. : 06.73.05.92.24

✉ christoph.goret@sfr.fr

Élodie PARADE

Tél. : 06.09.18.10.65

✉ arolfo.elodie@wanadoo.fr

Pauline STELLA

Tél. : 06.59.52.39.14

✉ stellapauline35@yahoo.fr

Vincent TOCHEPORT

Tél. : 06.27.49.00.26

✉ vincenttocheport@orange.fr

Stéphane TRESARRIEU

Tél. : 06.11.07.10.07

✉ stephane.tresarrieu@sfr.fr

COMMISSION MOTO-BALL

Présidente

Grégory LEMEUNIER

Tél. : 06.46.68.51.63

✉ g.lemeunier@motoball.fr

Vice-présidents

Franck FERRIERE et Claude SABOURIN

Secrétariat

Alexandra MARQUES

Tél. : 01.49.23.77.57

✉ amarques@ffmoto.com

✉ motoball@ffmoto.com



Roger BLANC



Jean-Marie DETRES



Franck FERRIERE



Yvan GEORGE



Gérald MEYER



Claude SABOURIN

Roger BLANC (OCT 2)

Tél. : 06.80.02.97.91

✉ rogerblanc84210@gmail.com

Jean-Marie DETRES

Tél. : 06.67.99.65.53

✉ motofoot8462@hotmail.com

Franck FERRIERE

Tél. : 06.82.19.93.39

✉ franck.ferriere@wanadoo.fr

Yvan GEORGE

Tél. : 06.09.93.87.87

✉ george.yvan@gmail.com

Gérald MEYER

Tél. : 06.10.75.24.06

✉ gerald.meyer5@wanadoo.fr

Claude SABOURIN

Tél. : 06.07.05.10.24

✉ sabourinclaudév1v2@gmail.com

COMMISSION DES COURSES SUR SABLE

Président

Frédéric SCHOTS

Tél. : 06.08.51.15.01

✉ negoceauto@wanadoo.fr

Secrétariat

Lou ROUTHIAU

Tél. : 01.49.23.77.11

✉ lrouthiau@ffmoto.com

✉ sable@ffmoto.com



Isabelle ANDRIEUX



Didier BOTTAZZINI



Carl LECOCQ



Pierre LETEVE



Serge TISON (OCT2)



Pascal VAN MULLEN

Isabelle ANDRIEUX

Tél. : 06 01 63 29 60

✉ isabelle.andrieux@hotmail.fr

Didier BOTTAZZINI

Tél. : 06 64 06 17 27

✉ didierbottazzini@orange.fr

Carl LECOCQ

Tél. : 06 08 77 42 12

✉ fmes.lecocq@orange.fr

Pierre LETEVE

Tél. : 06 75 27 08 37

✉ leteve.pierre@free.fr

Serge TISON (OCT2)

Tél. : 06 83 82 03 62

✉ smj.tison@wanadoo.fr

Pascal VAN MULLEN

Tél. : 06 21 03 77 84

✉ prpva0@hotmail.fr

COMMISSION TOURISME

Président

Jean-Christophe RÉGAL

Tél. : 06.16.33.11.93

✉ regal.jean-christophe@neuf.fr

Secrétariat

Nathalie GIROU

Tél. : 01.49.23.77.06

✉ ngirou@ffmoto.com

✉ tourisme@ffmoto.com



Alexiane AFONSO



Jean-Jacques
BARON



Jean-Michel
CHARPENTIER



Yvon DEGUIL



Pierre LAVRENTIEFF



Lionel MARAIS



Yves PRIMARD

Alexiane AFONSO

Tél. : 07.61.60.21.70

✉ alex-1332@hotmail.fr

Jean-Jacques BARON

Tél. : 06.73.19.62.18

✉ jean-jacques.baron@orange.fr

Jean-Michel CHARPENTIER

Tél. : 06.17.27.91.36

✉ jjheme2@yahoo.fr

Yvon DEGUIL

Tél. : 06.77.23.68.73

✉ yvon_deguil@yahoo.fr

Pierre LAVRENTIEFF

Tél. : 06.15.40.66.38

✉ lavrentieffs7@gmail.com

Lionel MARAIS

Tél. : 06.10.94.42.54

✉ lionel.marais@orange.fr

Yves PRIMARD

Tél. : 06.51.73.64.16

✉ primardyves@free.fr

COMITÉ DÉCOUVERTE DU MOTOCYCLISME**Caroline LAMBERT**

Tél. : 06.48.80.32.78

✉ vaninaetbaltou@gmail.comSecrétariat**Laetitia DENYS**

Tél. : 01.49.23.77.18

✉ ldenys@ffmoto.comJustine GEISLERPascal KAUDERERAlexandre PELOISAmélie PIQUETChristian VAGLIO**Justine GEISLER**

Tél. : 06.20.94.37.16

✉ justine.geisler@gmail.com**Pascal KAUDERER**

Tél. : 06.89.11.10.54

✉ pascal.kauderer@gmail.com**Alexandre PELOIS**

Tél. : 06.76.29.07.56

✉ moto.sports.nature@orange.fr**Amélie PIQUET**

Tél. : 07.85.96.73.97

✉ ameliepiq@gmail.com**Christian VAGLIO**

Tél. : 06.75.69.03.57

✉ vaglio.c@orange.fr

COLLÈGE TECHNIQUE

Président
Paul HAENTZLER

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

Vice-Président
Francis GUIER

Vice-Président
Jacky GAILLARD

Secrétariat
Lucas VERSTRAETE

Tél. : 01.49.23.77.07 - ✉ lverstraete@ffmoto.com



Jacky GAILLARD



Ingrid GIGAN



Didier TRAVERSA



Franck DUPUIS



Francis GUIER



Stéphane LAUNAY



Michel SABOTIER



Eric LECOMTE



Patrice CHAVERON



ROGER BLANC

OCT Motocross
Jacky GAILLARD

03 60 29 93 50
✉ jackygaillard51@gmail.com

OCT Motocross
Ingrid GIGAN

07 63 05 44 10
✉ ingridlaunay@orange.fr

OCT Enduro
Didier TRAVERSA

06 84 18 63 59
✉ traversa.d@orange.fr

OCT Enduro
Franck DUPUIS

06 67 67 82 89
✉ franckyamaha49@gmail.com

OCT Vitesse
Francis GUIER

06 09 04 05 41
✉ guier.francis@gmail.com

OCT Vitesse
Stéphane LAUNAY

06 78 75 84 01
✉ steph-launay@orange.fr

OCT Trial
Michel SABOTIER

06 86 96 47 66
✉ michelsabotier@orange.fr

OCT Rallyes Routiers
Eric LECOMTE

06 69 68 41 72
✉ eric.sandjie@gmail.com

OCT Courses sur piste
Patrice CHAVERON

06 81 80 66 38
✉ patricejoel.chaveron@sfr.fr

OCT Motoball
Roger BLANC

06 80 02 97 91
✉ rogerblanc84210@gmail.com

OCT Courses sur Sable
Serge TISON

06 83 82 03 62
✉ smj.tison@wanadoo.fr



SERGE TISON

COMITÉ MÉDICAL

Président

Dr Pierre ORTEGA

Tél. : 06.60.08.35.62

✉ pierre.ortega8@orange.fr



Secrétariat

Nadine THER

Tél. : 01.49.23.77.20

✉ nther@ffmoto.com

**Dr Bernard
CAMIN****Dr Nicolas
CHEVREUIL****Dr Philippe
GHESTEM****Dr Pierre
HUNTZINGER****Dr Alain
LE GONIDEC****M. Aymerick
LE NOHAÏC****Philippe MAGNE****Dr Lionel
MULOT****Dr Dominique
SAVELLI****Dr Bernard CAMIN**

Tél. : 06.22.34.17.18

✉ bernard.camin@wanadoo.fr

Dr Nicolas CHEVREUIL

Tél. : 06.60.02.71.50

✉ dr.nicolas.chevreuil@wanadoo.fr

Dr Philippe GHESTEM

Tél. : 06.61.38.80.57

✉ dr.ghestem@laposte.net

Dr Pierre HUNTZINGER

Tél. : 06.89.32.28.83

✉ huntzingerpierre@gmail.com

Dr Alain LE GONIDEC

Tél. : 06.07.19.59.51

✉ alain.le.gonidec2308@wanadoo.fr

Aymerick LE NOHAÏC

Tél. : 04.90.88.07.53

✉ a.lenohaic@ifoga.fr

Philippe MAGNE

Tél. : 06.62.81.83.42

✉ philippe.magne@live.fr

Dr Lionel MULOT

Tél. : 06.71.63.36.71

✉ lionelmulot@wanadoo.fr

Dr Dominique SAVELLI

Tél. : 06.11.74.44.70

✉ dsavelli@free.fr

COMITÉ PROMOTION DE LA MOTO AU FÉMININ

Présidente

Evelyne BRETON

Tél. : 06.30.63.93.96

✉ ev-breton@orange.fr

Philippe BROUAL

Tél. : 06.32.55.34.55

✉ centresdepilotagemxgo@gmail.com

Secrétariat

Alexandra MARQUES

Tél. : 01.49.23.77.57

✉ amarques@ffmoto.com

Sonia MEYRAN

Tél. : 06.21.03.68.86

✉ sonia.meyran@icloud.com

Rosine BOURDET

Tél. : 06.84.05.36.22

✉ rosine.bourdet@orange.fr

Caroline SANTELLI

Tél. : 07.78.63.65.00

✉ carolinesantelli@hotmail.com

COMITÉ DE CHRONOMETRAGE

Contact

David BOURNISIE

Tél. : 01.49.23.77.08

✉ dbournisien@ffmoto.com

COMITÉ MOBILITÉ ET DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

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

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

Président

Bernard BOILLOT

Tél. : 06.08.98.91.53

✉ bernard.boillot4@orange.fr

Thierry GAULTIER

Tél. : 06.07.06.49.45

✉ thierrygaultier@free.fr

Georges BAGOUSSE

Tél. : 06.19.89.33.19

g.bagousse@gmail.com

Jean LESCURE

Tél. : 06.33.21.73.47

✉ lescure.jean@free.fr

Alain BONHOMME

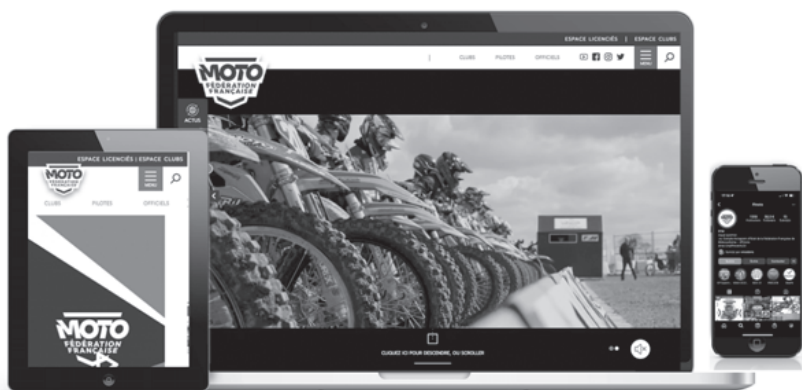
Tél. : 06.75.61.48.46

✉ alain-abo@orange.fr

Lionel ROUET

Tél. : 06.08.92.93.37

✉ lionel.rouet@numericable.fr



Suivez-nous sur
LES RESEAUX SOCIAUX

www.ffmoto.org



COMITÉ DE FORMATION DES DIRIGEANTS & OFFICIELS

Présidente

Anne-Marie VILLA-VEGA

Tél. : 06.22.65.90.94

✉ annie50.vv@gmail.com

Michel BONNEAU

(Rallyes Routiers)

Tél. : 06 75 49 66 36

✉ bonneau.michel@gmail.com

Régis DAVANZO (CCP)

Tél. : 06 82 45 52 38

✉ regis.davanzo@wanadoo.fr

Patrick DAVID (Enduro)

Tél. : 06 80 23 44 35

✉ patrick.david79@orange.fr

Thomas GUERIN (Vitesse)

Tél. : 06 13 01 47 57

✉ tom.guerin42@me.com

Paul HAENTZLER (Technique)

Tél. : 06 08 07 86 18

✉ haentzlerpaulFFM@gmail.com

Fabienne LE GAD (Motocross)

Tél. : 07 57 48 56 80

✉ fabienne.dreanlegad@gmail.com

Christian PERNOT (Trial)

Tél. : 06 07 34 90 58

✉ christian.pernot@orange.fr

David THUY (Motoball)

Tél. : 06 66 44 05 39

✉ thuy.david@orange.fr

Formateurs de formateurs :

Jean-Luc GILARD

Tél. : 06 86 40 17 11

✉ jean-luc.gilard@orange.fr

Jean-Claude HUMEAU

Tél. : 06 34 95 16 73

✉ humeau.jeanclaudio@orange.fr

Laurent POUPIN

Tél. : 06 71 74 18 08

✉ laurent.poupin85@gmail.com

Jean-Pierre SAUMAGNE

Tél. : 06 76 88 62 77

✉ jpsaumagne@gmail.com

Michel SOT

Tél. : 06 11 42 82 60

✉ m.sot@orange.fr

Patrick STADLER

Tél. : 06 62 37 28 47

✉ patrickstadler@wanadoo.fr

Serge VERNOIS

Tél. : 06 12 06 71 39

✉ serge.vernois@gmail.com

COMITE ENVIRONNEMENT ET DEVELOPPEMENT DURABLE

Présidente

Anne LEFEBVRE

Tél. : 06.72.21.56.10

✉ andenis82@hotmail.fr

Gilbert GONTIER

Tél. : 06.87.12.89.38

✉ gilbert56@wanadoo.fr

Chantal SOLNON

Tél. : 06.83.62.95.77

✉ chantals9@hotmail.fr

Georges BAGOUSSE

Tél. : 06.19.89.33.19

✉ g.bagousse@gmail.com

Nils MOULIN

Tél. : 06.03.92.09.69

✉ nils.rallye.moto@free.fr

Bruno STRILL

Tél. : 06.22.28.67.86

✉ bruno.strill@orange.fr

COMITE DES ARBITRES ET ENTRAÎNEURS

Collèges des Entraîneurs

Président :

Cyril BAYLE

Tél : 06 89 25 50 28

✉ cybayle@wanadoo.fr

Représentante au Comité Directeur :

Emeline BARDOU

Tél : 06 88 07 26 56

✉ emeline.bardou@gmail.com

David FRÉTIGNÉ

Tél : 06 80 37 51 66

✉ davidfretigne@gmail.com

Collèges des Arbitres

Représentant au Comité Directeur :

Christophe COMAS

Tél : 06 72 80 50 28

✉ comas.christophe21@gmail.com

Claudine

GUERIN

Tél : 06 50 12 42 64

✉ clau.guerin@yahoo.fr

Myriam

MASCHIO-TRAVERSA

Tél : 06 15 39 35 17

✉ maschio.m@orange.fr

COMITE DES SPORTIFS DE HAUT-NIVEAU

Antoine BASSET

Tél : 06 03 95 14 14

✉ toniolinter@yahoo.fr

Sylvain BIDART

Tél : 06 86 95 26 44

✉ bidart.s@hotmail.fr

Xavier BOOG

Tél : 06 43 66 86 35

✉ xavierboog@hotmail.fr

Freddy FORAY

Tél : 06 23 23 04 46

✉ freddyforay@gmail.com

COMITÉ FINANCIERPrésident**Philippe YVERNAULT****Michel BONNEAU**

Tél. : 06.75.49.66.36

✉ bonneau.michel@gmail.com**Christine SIMON**

Tél. : 06.82.30.73.53

✉ eric.simonch@wanadoo.fr**Magali TAMON**

Tél. : 06.80.92.88.20

✉ magali.compta13@gmail.com**TRIBUNAL NATIONAL DE DISCIPLINE ET D'ARBITRAGE**Président**Didier GORY****Jacques ARNAL**

Tél. : 06 08 65 02 75

✉ arnaljacques@wanadoo.fr**Alain BONHOMME**

Tel : 06 75 61 48 46

✉ alain-abo@orange.fr**Paul CASENAVE**

Tél. : 06 24 75 87 19

✉ paulcasenave.avocat@gmail.com**Pierre-Jean DONNAY**

Tel : 07 69 08 36 53

✉ pjdonnay@gmail.com**Laura GIRARDOT**

Tel : 07 50 41 47 62

✉ laura-girardot@outlook.fr**Michel GRAVE**

Tel : 01 53 43 15 34

✉ m.grave@mgr-avocat.com**Marie-Laure OUDIN**

Tel : 06 35 29 23 31

✉ marie-laure.oudin@orange.fr**Yves PRADEAU**

Tel : 06 73 69 17 08

✉ y.pradeau@orange.fr**Jean-Michel PROUST**

Tel : 06 11 84 39 89

✉ jeanmichel.proust@gmail.com**GOUR D'APPEL NATIONALE**Président**Olivier JACQUES**

Tel : non communiqué

✉ jacquesolivier@outlook.com**Jacques ARNAL**

Tél. : 06 08 65 02 75

✉ arnaljacques@wanadoo.fr**Paul CASENAVE**

Tél. : 06 24 75 87 19

✉ paulcasenave.avocat@gmail.com**Andéol LEYNAUD**

Tel : 04 73 42 37 30

✉ aleynaud@vignancour-avocats.com**Claude MAYA TORRICO**

Tel : 06 41 66 21 20

✉ cmayatorrico@gmail.com**Nils MOULIN**

Tel : 06 03 92 09 69

✉ nils.rallye.moto@free.fr**Tania PETRESCO****Jean-Michel PROUST**

Tel : 06 11 84 39 89

✉ jeanmichel.proust@gmail.com**Noël RENOUARD**

Tel : 06 15 10 02 93

✉ renouel.no@free.fr**COMITÉ D'ETHIQUE ET DE DÉONTOLOGIE**Adresse de correspondance :juridique@ffmoto.comMembres

Jean-Marc DESNUES, Didier GORY, Olivier JACQUES

VITESSE



RESPONSABLE DE LA FILIÈRE

Alain BRONEC
Tél. : 04 66 24 44 06
contact@cjpmoto.com



Entraîneur Equipe de France Espoir :

Alexis MASBOU
Tél. : 06 13 06 58 60
alexismasbou@gmail.com

TRIAL



RESPONSABLE DE LA FILIÈRE

Entraîneur Equipe de France Espoir
Mondial Europe et Féminine :

Benoît DAGNICOURT
Tél. : 07 77 05 38 28
dagnicourt.benoit@gmail.com



Entraîneur Equipe de France
Espoir Europe et Féminine :

Christophe BRUAND
Tél. : 06.77.07.08.75
christophe.bruand098@orange.fr

ENDURO



RESPONSABLE DE LA FILIÈRE

Entraîneur Equipe
de France Espoir Mondial :

Pierre-Marie CASTELLA
Tél. 06 08 64 03 76
pm.castella@gmail.com



Entraîneur Equipe
de France Espoir Europe :

Olivier AIGOIN
Tél. 06 58 66 35 27
aigoin.olivier@hotmail.fr

COURSES SUR PISTE



RESPONSABLE

Laurent SAMBARREY
Tél. 06 86 94 26 22
sambarreylaurent@orange.fr

MOTOCROSS



RESPONSABLE DE LA FILIÈRE

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

Lucas BECHIS

Tél. : 06 83 10 09 40

lucas_bechis@orange.fr



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

Freddy BLANC

Tél. : 06 70 16 98 77

freddyblanc259@gmail.com



Entraîneur Equipe de France
Espoir de Supermotard :

Sébastien BONNAL

Tél. 06 09 06 34 36

sebastienbonnal@aol.com

MOTOBALL



RESPONSABLE

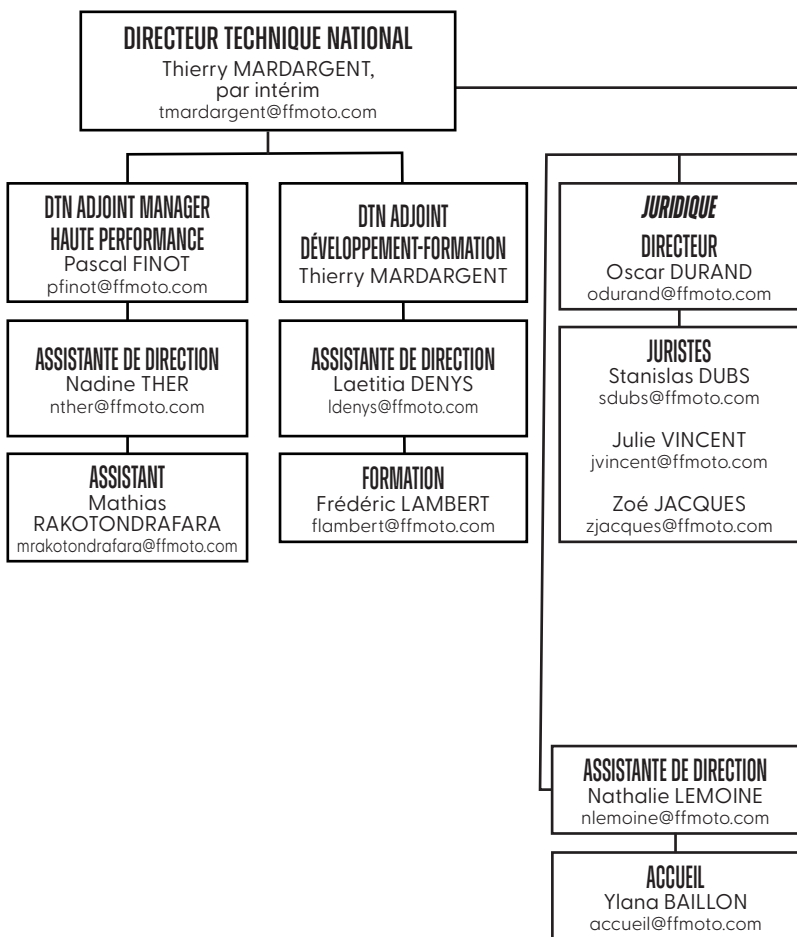
Olivier BONGEOT

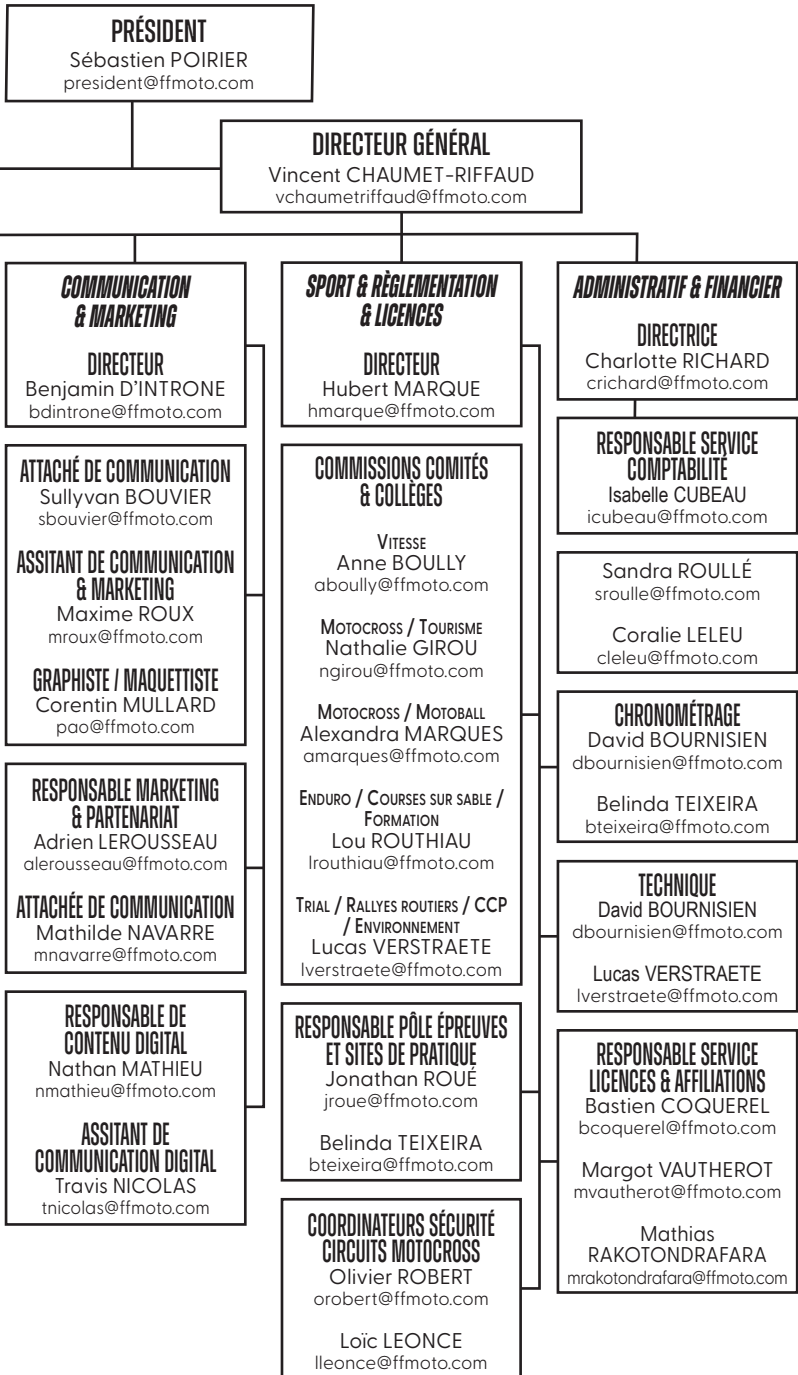
Tél. : 06.70.30.30.88

olivierbongeot@gmail.com



ORGANIGRAMME DU PERSONNEL DE LA FFM





CODE SPORTIF NATIONAL DE LA FEDERATION FRANCAISE DE MOTOCYCLISME

Texte adopté par le Comité Directeur du 19 juin 2023

PREAMBULE

FONDEMENTS DES REGLES TECHNIQUES ET DE SECURITE

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

PORTEE DES REGLES TECHNIQUES ET DE SECURITE

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

LE CODE SPORTIF NATIONAL F.F.M

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

CHAPITRE 1 : DEFINITIONS

TITRE 1 : MOTOCYCLES

ARTICLE 1.1.0.1 : DÉFINITION DES MOTOCYCLES

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

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

ARTICLE 1.1.0.2 : CATÉGORIE I

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

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

ARTICLE 1.1.0.3 : CATÉGORIE II

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

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

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

Il existe plusieurs genres de scooters de neige :

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

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

- **Groupe G** : Quad

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

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

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

TITRE II : ACTIVITÉS ET LIEUX DE PRATIQUES

ARTICLE 1.2.0.1 : PRINCIPE

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

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

ARTICLE 1.2.0.2 : LES DISCIPLINES DU SPORT MOTOCYCLISTE

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

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

ARTICLE 1.2.0.3 : LES SPÉCIALITÉS DE CHAQUE DISCIPLINE DU SPORT MOTOCYCLISTE

Les spécialités de chaque discipline du sport motocycliste :

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

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

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

TRIAL : TRIAL, TRIAL INDOOR

RALLYES : RALLYE ROUTIER

MOTO-BALL : MOTO-BALL

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

ARTICLE 1.2.0.4 : LES DISCIPLINES ET LES SPÉCIALITÉS NON-RÉPERTORIÉES

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

ARTICLE 1.2.0.5 : MANIFESTATION

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

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

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

ARTICLE 1.2.1.1 : LA COURSE

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

ARTICLE 1.2.1.2 : LE CONCOURS

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

ARTICLE 1.2.1.3 : GYMKHANA

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

ARTICLE 1.2.1.4 : RECORD

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

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

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

ARTICLE 1.2.1.5 : MATCH

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

ARTICLE 1.2.1.6 : L'ÉPREUVE

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

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

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

ARTICLE 1.2.2.2 : ARTICLE RÉSERVÉ

SECTION 3 : AUTRES ACTIVITÉS

ARTICLE 1.2.3.1 : ESSAIS OU ENTRAÎNEMENTS

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

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

ARTICLE 1.2.3.2 : DÉMONSTRATION

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

ARTICLE 1.2.3.3 : CONCENTRATION

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

SECTION 4 : LIEUX DE PRATIQUE

ARTICLE 1.2.4.1 : CIRCUIT

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

Il ne peut emprunter que des voies fermées, de manière permanente ou temporaire, à la circulation publique. Son tracé est délimité par des bordures, des talus ou bandes de rives ou par tout autre moyen.

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

ARTICLE 1.2.4.2 : PARCOURS

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

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

ARTICLE 1.2.4.3 : TERRAIN

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

ARTICLE 1.2.4.4 : PARCOURS DE LIAISON

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

TITRE III : PARTICIPANTS ET OFFICIELS

SECTION 1 : PARTICIPANTS

ARTICLE 1.3.1.1 : LES PARTICIPANTS

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

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

SECTION 2 : OFFICIELS

ARTICLE 1.3.2.1 : LES OFFICIELS

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

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

Ils se répartissent en deux principales familles :

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

ARTICLE 1.3.2.2 : LISTE DES OFFICIELS D'EXÉCUTION

a. Directeur de course

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

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

b. Arbitre

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

c. Commissaire de piste

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

d. Commissaire de route

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

e. Commissaire de stand

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

f. Commissaire de zone

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

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

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

b. Commissaire technique

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

c. Chronométrateur

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

CHAPITRE 2 : LES MODALITÉS DE PRATIQUE

TITRE I : REGLES COMMUNES AUX DISCIPLINES

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ARTICLE 2.1.5 : MANIFESTATION AJOURNÉE OU SUPPRIMÉE

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

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

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

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

ARTICLE 2.1.6 : CAPACITÉ DES MANIFESTATIONS SPORTIVES

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ARTICLE 2.1.7 : MANIFESTATIONS INTERDITES

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

ARTICLE 2.1.8 : ATTRIBUTION DES TITRES

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

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

ARTICLE 2.1.9 : CERTIFICAT MÉDICAL

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

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

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

ARTICLE 2.1.10 : PERMIS DE CONDUIRE

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

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

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

ARTICLE 2.1.12 : AGES DE PARTICIPATION ET DURÉE DE PRATIQUE

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

ARTICLE 2.1.13 : ACTIVITÉS ÉDUCATIVES

Les pratiques éducatives motos sont autorisées à partir de 6 ans dans le respect des dispositions prises par l'instance en charge des activités éducatives et des règles techniques et de sécurité « Activités Éducatives ».

ARTICLE 2.1.14 : ACTIVITÉS INTERDITES

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

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

ARTICLE 2.1.15 : DISPOSITIONS PARTICULIÈRES RELATIVES AUX PARIS SPORTIFS

2.1.15.1 – Interdictions relatives aux paris sportifs

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

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

Il est interdit aux acteurs des compétitions sportives :

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

2.1.15.2 - Divulgarion d'informations

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

2.1.15.3 - Dispositions communes

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

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

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

ARTICLE 2.1.17 : NOMBRE DE COUREURS ADMIS PAR CIRCUIT

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

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

ARTICLE 2.1.19 : POSTE DU DIRECTEUR DE COURSE

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

ARTICLE 2.1.20 : DEVOIRS DES PARTICIPANTS

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

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

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

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

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

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

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

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

ARTICLE 2.1.21 : LA PROTECTION DES PARTICIPANTS

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

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

ARTICLE 2.1.22 : DÉFINITION DES DRAPEAUX / PANNEAUX

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

Il existe trois familles de signaux qui sont :

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

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

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

ARTICLE 2.1.23 : ASSURANCES

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

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

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

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

ARTICLE 2.1.24 : CAMÉRAS

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

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

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

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

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

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

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

TITRE II : MODALITES DE DEROULEMENT DES COMPETITIONS

SECTION 0 : RÈGLES GÉNÉRALES D'ORGANISATION DES COMPÉTITIONS

ARTICLE 2.2.0.1 : DÉSIGNATION DES OFFICIELS

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

ARTICLE 2.2.0.2 : ARTICLE RÉSERVÉ

ARTICLE 2.2.0.3 : PROMOTION DE LA MANIFESTATION

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

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

ARTICLE 2.2.0.4 : ARTICLE RÉSERVÉ

ARTICLE 2.2.0.5 : CLASSEMENT CUMULÉ

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

ARTICLE 2.2.0.6 : ENVIRONNEMENT

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

Avant la manifestation :

- Les meilleures voies d'accès au circuit, avec une signalétique claire ;
 - Des aires de parking, en dehors des emplacements sensibles ;
 - Un nombre suffisant de toilettes et d'en assurer la maintenance ;
 - Des personnes en charge de la maintenance d'un nombre suffisant de poubelles ;
 - Une information des spectateurs pour une sensibilisation au respect de l'environnement et à une conduite responsable sur le site ;
- Pour la publicité, de ne pas fixer des affiches sur les arbres et de ne pas placer des panneaux sans avoir obtenu l'autorisation du propriétaire du site ou des autorités administratives et territoriales.

Après la manifestation :

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

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

Niveau sonore :

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

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

Protection du sol :

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

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

Déchets :

L'organisateur doit prévoir un nombre suffisant de poubelles.

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

SECTION 1 : LES PARTICIPANTS

ARTICLE 2.2.1.1 : DROIT D'ENGAGEMENT

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

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

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

ARTICLE 2.2.1.2 : ENGAGEMENT DES PARTICIPANTS

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

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

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

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

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

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

ARTICLE 2.2.1.3 : ENGAGEMENT CONDITIONNEL

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

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

ARTICLE 2.2.1.4 : CLÔTURE DES ENGAGEMENTS

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

ARTICLE 2.2.1.5 : DÉCLARATION DE FORFAIT, ENGAGEMENTS SIMULTANÉS

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

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

ARTICLE 2.2.1.6 : PUBLICITÉ MENSONGÈRE

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

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

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

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

ARTICLE 2.2.1.8 : OBLIGATION D'ENGAGEMENT

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

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

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

ARTICLE 2.2.1.9 : REFUS D'ENGAGEMENT

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

ARTICLE 2.2.1.10 : DOSSARDS PARTICIPANTS

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

SECTION 2 : QUALIFICATION DES PARTICIPANTS

ARTICLE 2.2.2.1 : OBLIGATION DES LICENCIÉS

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

ARTICLE 2.2.2.2 : LICENCE HANDICAP

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

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

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

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

ARTICLE 2.2.2.4 : REFUS DE DÉLIVRANCE DE LICENCE

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

ARTICLE 2.2.2.5 : RETRAIT DE LA LICENCE

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

ARTICLE 2.2.2.6 : DURÉE DE VALIDITÉ DES LICENCES

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

ARTICLE 2.2.2.7 : VALIDITÉ TERRITORIALE DES LICENCES

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

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

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

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

ARTICLE 2.2.2.8 : PRODUCTION DE LA LICENCE

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

Le titulaire d'une licence « MAT » (moto ancienne tout-terrain) ne peut participer à des compétitions que sur des machines antérieures à 1985 et équipées de freins à tambour avant et arrière.

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

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

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

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

ARTICLE 2.2.2.9 : CHANGEMENT DE CLUB

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

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

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

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

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

ARTICLE 2.2.2.10 : UNICITÉ DE LA LICENCE

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

ARTICLE 2.2.2.11 : LA DEMANDE DE LICENCE

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

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

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

ARTICLE 2.2.2.12 : DÉLIVRANCE DES LICENCES AUX MINEURS

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

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

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

SECTION 3 : LES OFFICIELS

ARTICLE 2.2.3.1 : LES OFFICIELS OBLIGATOIRES

Dans toute compétition doivent être nommés :

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

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

ARTICLE 2.2.3.2 : RÔLE DU DIRECTEUR DE COURSE

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

A ce titre, il est chargé notamment :

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

ARTICLE 2.2.3.3 : RÔLE DU JURY COMPOSÉ DE MANIÈRE COLLÉGIALE

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

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

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

Il doit également approuver les résultats de la course.

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

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

ARTICLE 2.2.3.4 : RÔLE DU JURY COMPOSÉ D'UN ARBITRE

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

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

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

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

ARTICLE 2.2.3.5 : COMPOSITION DU JURY

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

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

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

ARTICLE 2.2.3.6 : SANCTIONS POUVANT ÊTRE PRONONCÉES PAR LE JURY

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

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

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

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

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

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

ARTICLE 2.2.3.7 : PROCÉDURE AUTORITÉ ET DEVOIRS DU JURY

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

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

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

ARTICLE 2.2.3.8 : LE DÉLÉGUÉ

Le délégué représente la commission de sa discipline.

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

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

Il peut avoir un rôle de proposition et de conciliation.

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

ARTICLE 2.2.3.9 : RÔLE DE COMMISSAIRE DE PISTE

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

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

Ils doivent signaler au directeur de course toute anomalie constatée.

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

ARTICLE 2.2.3.10 : RÔLE DES COMMISSAIRES TECHNIQUES

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

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

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

ARTICLE 2.2.3.11 : LA CARTE DE MEMBRE DU COMITÉ DIRECTEUR

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

SECTION 4 : QUALIFICATION DES OFFICIELS

ARTICLE 2.2.4.1 : QUALIFICATION DES OFFICIELS

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

ARTICLE 2.2.4.2 : RETRAIT DE QUALIFICATION

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

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

ARTICLE 2.2.4.3 : OBTENTION DE LA LICENCE POUR OFFICIER

Aucun officier ne peut exercer sans être titulaire d'une licence de l'année en cours. De même, ne peuvent officier que les personnes titulaires d'une qualification en cours de validité (se référer aux conditions définies par le Comité de Formation des Dirigeants et des Officiels).

ARTICLE 2.2.4.4 : RETRAIT DE LA LICENCE

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

ARTICLE 2.2.4.5 : FONCTIONS INTERDITES

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

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

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

SECTION 5 : ORGANISATION

ARTICLE 2.2.5.1 : L'ORGANISATEUR

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

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

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

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

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

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

L'organisateur est responsable de :

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

ARTICLE 2.2.5.2 : RÈGLEMENT PARTICULIER

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

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

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

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

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

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

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

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

Le Règlement Particulier doit obligatoirement mentionner et intégrer :

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

Le nom du directeur de course.

Le nom des membres du jury.

Nom des autres officiels indispensables suivant les spécialités.

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

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

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

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

ARTICLE 2.2.5.3 : PROGRAMME

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

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

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

ARTICLE 2.2.5.4 : PUBLICITÉ

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

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

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

ARTICLE 2.2.5.5 : VÉRIFICATIONS ADMINISTRATIVES

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

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

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

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

ARTICLE 2.2.5.6 : ARTICLE RÉSERVÉ

ARTICLE 2.2.5.7 : ESSAIS OFFICIELS

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

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

ARTICLE 2.2.5.8 : PARCOURS NEUTRALISÉ OU MODIFIÉ

1°.- Trajet ou parcours neutralisé.

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

2°.- Trajet ou Parcours modifié.

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

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

ARTICLE 2.2.5.9 : ESSAIS QUALIFICATIFS

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

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

ARTICLE 2.2.5.10 : EPREUVES SPÉCIALES DE QUALIFICATION

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

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

SECTION 6 : LA COURSE

ARTICLE 2.2.6.1 : FORMULE DE COURSE

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

ARTICLE 2.2.6.2 : MODALITÉS DE LA COURSE

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

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

ARTICLE 2.2.6.3 : SORTES DE DÉPART

Il y a trois sortes de départs :

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

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

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

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

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

ARTICLE 2.2.6.4 : TYPES DE DÉPARTS

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

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

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

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

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

ARTICLE 2.2.6.5 : PLACEMENT DES PARTICIPANTS SUR LA LIGNE DE DÉPART

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

ARTICLE 2.2.6.6 : CONTRÔLE DES DÉPARTS

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

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

ARTICLE 2.2.6.7 : MOYENS DE PROPULSION PERMIS

Pendant une course, un motorcycle ne doit pas avoir d'autres moyens de propulsion que ceux provenant de sa propre force motrice, des efforts musculaires du pilote et éventuellement, de son passager, ainsi que les causes naturelles telles que la force de gravité.

ARTICLE 2.2.6.8 : L'UNITÉ COMPÉTITEUR

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

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

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

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

ARTICLE 2.2.6.9 : FRANCHISSEMENT D'UNE LIGNE DE CONTRÔLE

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

ARTICLE 2.2.6.10 : CONDUITE EN COURSE

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

ARTICLE 2.2.6.11 : ARRIVÉE

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

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

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

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

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

A) Fermeture de la piste :

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

- de contrôler si tous les commissaires sont à leur poste, ainsi que le personnel médical et d'incendie.
- de s'assurer que les chronométrateurs, pointeurs et contrôleurs sont prêts,
- de contrôler que la piste est libre, que tous les accès en sont fermés et qu'il n'y subsiste aucun obstacle

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

B) Ouverture de la piste :

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

ARTICLE 2.2.6.13 : VÉRIFICATION FINALE

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

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

ARTICLE 2.2.6.14 : PROCLAMATION DES RÉSULTATS

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

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

ARTICLE 2.2.6.15 : CÉRÉMONIE DE REMISE DES PRIX

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

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

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

ARTICLE 2.2.6.16 : PRIMES

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

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

ARTICLE 2.2.6.17 : RAPPORT DE CLÔTURE

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

- Nom de l'organisateur,

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

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

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

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

ARTICLE 2.2.6.18 : TRANSMISSION DU RAPPORT DE CLÔTURE

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

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

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

ARTICLE 2.2.6.19 : PROCÉDURE DE VALIDATION DES RÉSULTATS

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

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

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

Les commissions sportives homologuent les résultats lors de leurs réunions.

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

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

ARTICLE 2.2.6.20 : CONTRÔLE D'ALCOOLÉMIE

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

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

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

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

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

TITRE III : JURIDICTIONS SPORTIVES

ARTICLE 2.3.0.1 : APPLICATION DU CODE SPORTIF NATIONAL

Toute personne organisant ou participant à une manifestation est réputée :

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

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

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

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

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

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

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

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

ARTICLE 2.3.1.2 : PROCÉDURE POUR LE DÉPÔT D'UNE RÉCLAMATION

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

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

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

ARTICLE 2.3.1.3 : DÉLAIS DE RÉCLAMATION

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

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

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

ARTICLE 2.3.1.4 : CONSTATION D'UNE IRRÉGULARITÉ PAR UN OFFICIEL

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

ARTICLE 2.3.1.5 : CONSTATATION DE FAIT

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

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

ARTICLE 2.3.1.6 : OBLIGATION DU JURY

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

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

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

ARTICLE 2.3.1.7 : PROCÉDURE

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

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

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

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

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

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

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

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

ARTICLE 2.3.1.8 : RÉTENTION DE PRIX

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

ARTICLE 2.3.1.9 : CARACTÈRE DÉFINITIF D'UNE COURSE

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

ARTICLE 2.3.1.10 : CONTESTATION AUPRÈS DES INSTANCES DISCIPLINAIRES

Pour les épreuves nationales hors Championnat de France, Coupe de France ou Trophée de France, une contestation d'une décision du jury de l'épreuve peut être déposée auprès du Tribunal Régional de Discipline et d'Arbitrage (T.R.D.A.), selon les formes requises établies par le code de discipline et d'arbitrage de la Ligue.

Pour les épreuves organisées sous l'égide de la FIM et ne comptant pas pour un Championnat ou Prix FIM ainsi que pour les épreuves comptant pour un Championnat de France, Coupe de France ou Trophée de France, une contestation d'une décision du jury doit être déposée auprès du Tribunal National de Discipline et d'Arbitrage selon les formes requises établies par le code de discipline et d'arbitrage de la Fédération.

Pour les épreuves organisées sous l'égide de l'Union Européenne de Motocyclisme, une contestation de décision du jury peut être déposée auprès des organes disciplinaires et d'arbitrage la commission disciplinaire de la FIM EUROPE dans les cinq jours selon les formes établies par cette dernière. Pour les épreuves comptant pour un Championnat ou Prix FIM, une contestation d'une décision du jury peut être déposée dans les cinq jours auprès de la Cour Disciplinaire Internationale de la Fédération Internationale de Motocyclisme, conformément au code de discipline et d'arbitrage de cette fédération.

TITRE IV : MODALITES DE DEROULEMENT DES PRATIQUES NON COMPETITIVES

SECTION 1 : ACTIVITES EDUCATIVES

ARTICLE 2.4.1.1 : EDUCATIF

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

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

Lieux de pratiques :

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

Organisation générale :

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

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

ARTICLE 2.4.1.2 : ARTICLE RÉSERVÉ

SECTION 2 : AUTRES ACTIVITES

ARTICLE 2.4.2.1 : ENTRAINEMENT

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

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

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

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

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

Lieux de pratiques :

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

Organisation générale :

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

ARTICLE 2.4.2.2 : DÉMONSTRATION

Organisation générale :

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

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

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

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

CODE DE DISCIPLINE ET D'ARBITRAGE

Adopté par le Comité Directeur du 2 décembre 2017

Article 1er

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

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

Le présent code de discipline et d'arbitrage entrera en vigueur à compter du 1^{er} janvier 2018.

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

S'agissant des manifestations internationales et européennes :

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

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

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

Chapitre Ier - Organes et procédures disciplinaires

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

Article 2

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

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

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

Article 2-1

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

Disciplinaire :

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

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

Arbitrage :

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

Article 2-2

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

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

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

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

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

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

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

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

Article 3

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

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

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

Article 4

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

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

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

Article 5

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

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

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

Article 6

Les débats devant les organes disciplinaires sont publics.

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

Article 7

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

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

Article 8

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

Article 9

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

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

Section 2 - Dispositions relatives aux organes disciplinaires de première instance

Article 10

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Article 11

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

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

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

Article 12

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

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

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

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

Article 13

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Article 14

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

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

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

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

Article 15

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

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

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

Article 16 : Article réservé

Article 17

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

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

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

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

La notification mentionne les voies et délais de recours.

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

Article 18

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

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

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

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

Section 3 - Dispositions relatives aux organes disciplinaires d'appel

Article 19

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

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

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

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

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

Article 20

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

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

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

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

Article 21

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

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

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

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

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

Chapitre II - Sanctions

Article 22

Les sanctions applicables sont notamment :

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

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

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

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

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

La ou les sanctions peuvent être, avec l'accord de l'intéressé et, le cas échéant, celui de son représentant légal, remplacées ou complétées par l'accomplissement, pendant une durée qui ne peut excéder une saison sportive, d'activités d'intérêt général au bénéfice de la fédération, de ses organes déconcentrés ou d'une association sportive ou caritative.

Article 23

La décision de l'organe disciplinaire fixe, le cas échéant, la prise d'effet et les modalités d'exécution des sanctions.

Article 24

La notification de la décision doit préciser les voies et délais de recours dont dispose la personne concernée.

Les décisions des organes disciplinaires ayant ordonné la publication prévoient les modalités d'exécution de cette mesure qui ne peut intervenir qu'après notification aux personnes en ayant fait l'objet et après épuisement des voies de recours internes à la fédération.

A cette fin, les organes disciplinaires de première instance et d'appel peuvent ordonner la publication au bulletin officiel de la fédération de l'intégralité ou d'une partie de la décision ou d'un résumé informant le public des motifs et du dispositif de celle-ci.

La publication des décisions s'effectue de manière anonyme, sauf si l'organe disciplinaire, par une décision motivée, décide d'ordonner la publication nominative ou si la personne qui a fait l'objet d'une décision de relaxe demande à ce que celle-ci soit nominative.

Article 25

Les sanctions prévues à l'article 22, autres que l'avertissement, le blâme et la radiation, peuvent être assorties en tout ou partie d'un sursis.

La sanction assortie d'un sursis est réputée non avenue si, dans un délai compris entre 1 an et 5 ans en fonction de la gravité des faits commis et de la sanction prononcée, après son prononcé, l'intéressé n'a fait l'objet d'aucune nouvelle sanction mentionnée à l'article 22.

Toute nouvelle infraction sanctionnée pendant ce délai emporte révocation de tout ou partie du sursis.

Chapitre III - Le Tribunal Régional de Discipline et d'Arbitrage (TRDA)

Article 26

Les Ligues Motocyclistes Régionales constituent sur le modèle national, un organe de 1ère instance, le Tribunal Régional de Discipline et d'Arbitrage.

Un code de discipline et d'arbitrage type pour les Ligues Motocyclistes Régionales est réalisé et adopté par l'Assemblée Générale de la FFM.

Article 27

Le pouvoir disciplinaire s'exerce sur les litiges suivants :

- Infractions aux règlements sportifs et à la réglementation des épreuves ou manifestations nationales organisées dans le ressort territorial de la Ligue Motocycliste Régionale et qui ne font pas partie d'un championnat, coupe ou trophée de France ;
- Violations ou inobservations des statuts, du règlement intérieur de la Ligue hors contentieux électoral
- Agissements, allégations portant atteintes aux prérogatives, à l'unité et à la dignité de la Ligue ou de ses associations affiliées ou aux intérêts du sport motocycliste en général.
- Litiges intéressant les organismes départementaux de la Ligue Motocycliste Régionale, leurs dirigeants élus et toutes autres personnes exerçant des responsabilités au niveau départemental.

Article 28

En l'absence de Tribunal Régional de Discipline et d'Arbitrage au sein d'une ligue ou d'impossibilité pour celui-ci de se réunir, le Président de la Ligue territorialement compétent doit transmettre, dans les meilleurs délais, l'affaire au Président de la fédération afin que celui-ci statue sur l'opportunité de saisine du Tribunal National de Discipline et d'Arbitrage.

Dans ce cas, la ligue supportera les frais liés à l'instruction de l'affaire ainsi qu'à la tenue de l'audience auprès de l'instance nationale, déduction faite des éventuelles condamnations aux dépens de l'affaire.

Par ailleurs, le Tribunal Régional de Discipline et d'Arbitrage peut après avoir pris connaissance du rapport d'instruction de l'affaire lors de l'audience et avant jugement transmettre au Tribunal National de Discipline et d'Arbitrage l'ensemble des pièces du dossier par Lettre Recommandée avec demande d'Avis de Réception s'il estime que l'affaire est susceptible d'entraîner une suspension de licence supérieure à 3 mois, une radiation ou une inéligibilité.

Le Tribunal National de Discipline et d'Arbitrage doit juger l'affaire dans un délai maximum de deux mois à compter de la réception des pièces.

Article 29

Dans le délai de sept jours à compter de sa notification, la décision d'un Tribunal Régional de Discipline et d'Arbitrage peut faire l'objet, par l'une des parties ou du Président de la Ligue ou du Président de la FFM, d'un recours devant la Cour d'Appel Nationale. La saisine doit être adressée au siège de la fédération à l'attention du Président de la Cour d'Appel Nationale par Lettre Recommandée avec demande d'Avis de Réception.

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

La décision de la Cour d'Appel Nationale doit être prise dans un délai de deux mois à compter du jour de réception du recours.

Chapitre IV - Compétence du TNDA pour les Affaires Internationales et Européennes

Article 30

Le TNDA est compétent pour traiter en 1ère instance des recours contre des décisions d'un jury international ou d'un arbitre dans toute manifestation autre qu'un championnat ou prix FIM organisé par une association affiliée à la FFM (2).

Article 31

Le TNDA est compétent pour traiter en 1ère instance des recours contre des décisions d'un jury international ou d'un arbitre FIM EUROPE dans toute manifestation autre qu'un championnat ou coupe FIM EUROPE organisé par une association affiliée à la FFM (3).

MOTOCROSS*

AGE	DRAISIENNE	MX SOLO SUPERMOTARD PRAIRIE SOLO	QUAD / SUPERQUADER QUAD PRAIRIE	PIT BIKE	SUPERCROSS	MONTEE IMPOSSIBLE	COURSE DE COTE TT	AUTRES CONDITIONS MINIMUM
Educatif								
A partir de 3 ans	Puissance 100 W max. – Roues de 12 pouces max.** Puissance 500 W max. – Roues de 16 pouces max.**	50 cm3 max. – Roues de 10 pouces max. Moto 8 CV max. (environ 90 cm3 4T)						
A partir de 4 ans								
A partir de 5 ans								
A partir de 6 ans***				65cc max. ou puissance 3,5 Kw max. pour un moteur électrique	50cc 4T max.			
A partir de 7 ans	A l'appréciation de l'éducateur sportif qualifié et selon le niveau et l'âge du pratiquant							
Compétition								
A partir de 6 ans		50cc max.						Guidon de bronze
A partir de 7 ans		65cc max.	65cc 2T max. 90cc 4T max.	90cc 4T max.				
A partir de 9 ans		90cc max.		125cc 4T max.				Guidon d'Argent ou d'Or selon le niveau de la manifestation
A partir de 11 ans		90cc 2T max. 150cc 4T max.	90cc 2T max. 150 4T max.	150cc 4T max.			90cc 2T max. 150cc 4T max.	
A partir de 12 ans		125cc 2T max. 150cc 4T max.	125cc 2T max. 250cc 4T max.				125cc 2T max. 150cc 4T max.	
A partir de 13 ans		Cylindrée libre	550cc 2T ou 4T max.	200cc 4T max.				CASM
A partir de 15 ans		Cylindrée libre						
A partir de 18 ans		Cylindrée libre						

* Pour les spécialités non mentionnées dans ce tableau, se reporter aux Règles Techniques et de Sécurité sur www.ffmoto.org

** Taille des roues mesurées selon la méthode applicable en vélo, c'est à dire en tenant compte de l'épaisseur du pneu dans la mesure

*** Avant 6 ans, l'apprentissage encadré par un éducateur moto breveté d'Etat est autorisé

VITESSE		
AGE	MOINS DE 25 CV	PLUS DE 25 CV
Educatif		
A partir de 6 ans**	50cc à variateur et puissance de 8 CV maximum	
A partir de 7 ans	A l'appréciation de l'éducateur sportif qualifié et selon le niveau et l'âge du pratiquant	
A partir de 12 ans	A l'appréciation de l'éducateur sportif qualifié et selon le niveau et l'âge du pratiquant	
Compétition		
A partir de 7 ans	Jusqu'à 80cc 2T à variateur ou 110cc 4T à embrayage automatique Jusqu'à 65cc 2T ou 115cc 4T à boîte de vitesse Puissance maximum de 12 CV à la roue arrière	
A partir de 8 ans	Jusqu'à 80cc 2T à variateur ou 110cc 4T à embrayage automatique Jusqu'à 65cc 2T ou 115cc 4T à boîte de vitesse Puissance maximum de 12 CV à la roue arrière Pocket bike : jusqu'à 40cc, carburateur de Ø 15 mm maximum	
A partir de 9 ans	Jusqu'à 85cc 2T ou 180cc 4T monocylindre Puissance maximum de 25 CV à la roue arrière Pocket bike : plus de 40cc	
A partir de 10 ans		
A partir de 11 ans		Jusqu'à 125cc 2T ou 500cc 4T monocylindre ou bicylindre Puissance maximum de 42 CV à la roue arrière
A partir de 13 ans	Jusqu'à 125cc 2T ou 250cc 4T monocylindre Puissance maximum de 25 CV à la roue arrière	Jusqu'à 125cc 2T ou 500cc 4T monocylindre ou bicylindre Puissance maximum de 50 CV à la roue arrière
A partir de 15 ans		Jusqu'à 125cc 2T ou 500cc 4T monocylindre, jusqu'à 600cc 4 cylindres, 675cc 3 cylindres et 749cc bicylindres. Sans limitation de puissance
A partir de 16 ans		Cylindrée libre
		Guidon d'Argent ou d'Or selon le niveau de la manifestation
		CASM

* 16 ans pour les pilotes et 15 ans pour les passagers - ** Avant 6 ans, l'apprentissage encadré par un éducateur moto breveté d'Etat est autorisé

COURSES SUR PISTE							COURSE SUR GLACE OU TERRE QUAD	AUTRES CONDITIONS MINIMUM
AGE	GRASS-TRACK	LONG-TRACK	FLAT-TRACK	SPEEDWAY	COURSE SUR GLACE OU TERRE SOLO	COURSE SUR GLACE OU TERRE QUAD		
Educatif								
A partir de 6 ans		50cc ou 90cc auto ou semi-auto						
A partir de 7 ans	A l'appréciation de l'Éducateur sportif qualifié selon le niveau et l'âge du pratiquant							
Compétition								
A partir de 6 ans	50cc 2T ou 110cc 4T maximum	50cc 2T ou 110cc 4T maximum	50cc 2T ou 110cc 4T maximum	50cc 2T ou 110cc 4T maximum	50cc 2T ou 110cc 4T maximum			
A partir de 7 ans		65cc 2T ou 129cc 4T maximum						
A partir de 9 ans			85cc 2T ou 190cc 4T maximum					
A partir de 10 ans								
A partir de 11 ans	85cc 2T ou 190cc 4T maximum		90cc 2T ou 190cc 4T max	85cc 2T ou 190cc 4T max	90cc 2T ou 150cc 4T maximum	Moteurs 2T ou 4T Puissance de 15 CV maxi	Guidon d'Argent ou d'Or selon le niveau de la manifestation	
A partir de 12 ans					125cc 2T ou 250cc 4T maximum	jusqu'à 200cc 2T ou 250cc 4T Puissance de 22 CV maxi		
A partir de 13 ans			250cc 4T maximum	250cc 4T maximum	125cc 2T ou 250cc 4T maximum	200cc 2T ou 250cc 4T maximum	CASM	
A partir de 14 ans								
A partir de 15 ans								
A partir de 16 ans	Solo 500cc maximum		500cc 2T ou 450cc 4T maximum	Solo 500 maxi side-car ou quad 1000cc maxi	550cc 2T ou 4T maximum	500cc 2T ou 4T maximum		
A partir de 18 ans	Side-car ou quad 1000cc maximum				Cylindrée libre			

* Pour les spécialités non mentionnées dans ce tableau, se reporter aux Règles Techniques et de Sécurité sur www.ffmoto.org

** Avant 6 ans, l'apprentissage encadré par un éducateur moto breveté d'Etat est autorisé

AUTRES DISCIPLINES OU SPECIALITES

AGE	ENDURANCE T.T. SOLO**	ENDURO	RALLYES	TRIAL	MOTOBALL	AUTRES CONDITIONS MINIMUM
A partir de 6 ans**	50cc auto ou 90cc 4T Puissance de 8 CV maxi			80cc auto maxi ou moto électrique d'une puissance de 800 W maximum	60cc maximum	
A partir de 7 ans	A l'appréciation de l'Educateur sportif qualifié selon le niveau et l'âge du pratiquant					
Compétition						
A partir de 6 ans		Sur circuit fermé 50cc maximum		50cc ou 16 pouces max. sur circuit fermé		
A partir de 7 ans	65cc maximum	Sur circuit fermé 65cc maximum		80cc ou 24 pouces maximum sur circuit fermé		Guidon d'Argent ou d'Or selon le niveau de la manifestation *
A partir de 9 ans	90cc maximum	Sur circuit fermé 90cc maximum				
A partir de 11 ans	90cc 2T ou 150cc 4T maximum	Sur circuit fermé 90cc 2T ou 150cc 4T maximum				
A partir de 12 ans		Sur circuit fermé 125cc 2T ou 150cc 4T maximum		125cc maximum sur circuit fermé		CASM
A partir de 13 ans	125cc 2T ou 150cc 4T maximum				85cc 2T ou 125cc 4T maxi ou moto électrique 15 Kw PIC	
A partir de 14 ans		Sur circuit fermé : 125cc 2T ou 150cc 4T max. Voies ouvertes à la circulation publique : 50cc		125cc max. sur circuit fermé Voies ouvertes à la circulation publique : 50cc		CASM et permis AM (ex BSR) si voies ouvertes
A partir de 15 ans			Sur circuit fermé : cylindrée libre Voies ouvertes à la circulation publique : 50cc			
A partir de 16 ans			Sur circuit fermé : cylindrée libre Voies ouvertes à la circulation publique : 125cc			CASM et/ou permis correspondant si voies ouvertes
A partir de 17 ans	Cylindrée libre				250cc max. ou moto électrique 20 Kw PIC	
A partir de 18 ans			Cylindrée libre			

* Pour les spécialités non mentionnées dans ce tableau, se reporter aux Règles Techniques et de Sécurité sur www.fimoto.org

** Avant 6 ans, l'apprentissage encadré par un éducateur moto breveté d'Etat est autorisé

*** Pour le quad se référer aux règles du MX quad.

ASSURANCES



Pour tous renseignements, contactez :

MARSH

- Service Sport et événements - Tour Ariane, 92088 Paris
La Défense Cedex

E-mail : assurances_ffm@marsh.com

Téléphone : 01 87 21 27 50

(de l'étranger : n° international du pays +33 1 87 21 27 50)

Les contrats pour les « Garanties de base » prévues dans la licence (Responsabilité Civile -RC, Individuelle accident-IA, Assistance – Rapatriement-ASS) et les « Garanties complémentaires Individuelle accident » sont souscrits par la Fédération Française de Motocyclisme (FFM), N° ORIAS 11062318, pour le compte de ses licenciés auprès des assureurs AXA et Mutuaide Assistance par l'intermédiaire du courtier Marsh (ORIAS n° 07001037).

Ces contrats ont été mis en place par la FFM afin de respecter les dispositions légales posées par les articles L321-1 et suivants du Code du Sport.

Le présent résumé est établi conformément à l'article L321-6 du Code du Sport. Il est un résumé des contrats mentionnés visés ci-avant et n'est par conséquent pas contractuel. Une information plus complète est disponible auprès de Marsh ou de la FFM.

1 - LES GARANTIES DE BASE A LA LICENCE

Le contrat AXA n° 11015300204 garantit les conséquences pécuniaires liées à la Responsabilité Civile du licencié selon les dispositions suivantes :

1.1 ASSURANCE DE LA RESPONSABILITÉ CIVILE (RC)

1.1.1 ACTIVITES ASSUREES

Pour les Licenciés, la garantie couvre les conséquences pécuniaires de la responsabilité civile pouvant leur incomber conformément aux dispositions des articles L321-1 et suivants du Code du Sport et découlant de faits survenant :

- au cours d'entraînements se déroulant sur un circuit fermé homologué par les Autorités Administratives compétentes ou sur un terrain agréé par la FFM, sites non ouverts à la circulation publique, sous réserve de respecter les conditions suivantes :
 - que l'assuré soit titulaire d'une licence FFM valide ou d'un titre équivalent délivré par la FFM qu'il soit temporaire ou annuel,
 - que ces entraînements aient lieu pendant les heures d'ouverture du site de pratique (circuit, terrain, parcours, ...) y compris de nuit,
 - que ces entraînements soient réservés exclusivement aux motos, side-cars, quads et motoneiges, et plus largement tout véhicule autorisé par les textes édictés par la FFM, véhicules listés par le Code sportif fédéral,
 - que les séances d'entraînement soient réservées exclusivement aux titulaires d'une licence valide délivrée par la FFM (ou titre équivalent) ou par une autre fédération membre de la Fédération Internationale de Motocyclisme (FIM),
 - que ces entraînements se déroulent conformément aux règles techniques et de sécurité édictées par la FFM et dans le respect des dispositions prévues par l'arrêté d'homologation administrative ou par l'agrément fédéral,
 - en cas de retrait d'homologation du circuit par l'autorité ayant délivré l'homologation ou de l'agrément de la FFM pour les autres sites, les garanties cesseront à compter de la date du retrait,
- au cours d'entraînements se déroulant à l'étranger, exclusivement sur des sites de pratique homologués par les autorités administratives ou sportives compétentes, non ouverts à la circulation publique, et à condition que l'Assuré concerné :
 - soit titulaire d'une Licence Internationale (FIM) ou d'une licence FIM EUROPE
 - soit titulaire d'une qualification d'officiel et d'une licence valide lorsqu'il a cette qualité.
- au cours d'entraînements se déroulant dans les états de l'Union Européenne ainsi qu'en Suisse, Andorre, Monaco, Norvège et Liechtenstein et Royaume-Uni, exclusivement sur des sites de pratique homologués par les autorités administratives ou sportives compétentes, non ouverts à la circulation publique, et à condition que l'Assuré concerné :
 - soit titulaire d'une licence Nationale lorsqu'il a la qualité de pilote,
 - soit titulaire d'une qualification d'officiel et d'une licence valide lorsqu'il a cette qualité,
- pour les seuls pilotes et joueurs des Equipes de France et des filières de haut niveau au cours d'entraînements organisés par la FFM, dans le cadre de leur préparation.

IMPORTANT

La participation de l'assuré à des manifestations sportives comportant la participation de véhicules terrestres à moteur n'a pas à être garantie, l'assurance Responsabilité Civile des participants étant couverte par l'organisateur (article R331-30 du Code du Sport).

Par ailleurs, il est étendu à la vie privée les garanties « RC entraînement » du licencié détenteur d'une licence à l'année contre les conséquences pécuniaires de dommages corporels, matériels et immatériels consécutifs, subis par autrui causés par un véhicule non-réceptionné ou qui n'est plus conforme à sa réception dont l'assuré est propriétaire.

Conformément à l'article L211-1 du Code des Assurances, cette garantie est étendue :

A la responsabilité civile du fait du véhicule non réceptionné ou qui n'est plus conforme à sa réception, hors circulation (c'est-à-dire lorsqu'il est entreposé) et lors des opérations de chargement, de déchargement sur une remorque ou dans un véhicule, à l'exclusion des dommages subis lors de la réparation de la vente et/ou du contrôle de l'automobile par des professionnels.

1.1.2 MONTANT DES GARANTIES RESPONSABILITE CIVILE

Tous dommages confondus : **20.000.000 €**

Dont :

- Dommages corporels et immatériels consécutifs : **20.000.000 €** limités en cas de faute inexcusable à **3.500.000 € - sans franchise**
- Dommages matériels et immatériels consécutifs y compris pour les dommages immobiliers suite à incendie, explosion, dégât des eaux : **2.000.000 € - franchise 200 €**

Défense pénale et recours :

- Garantie Défense pénale inclus dans la garantie mise en jeu – **franchise** selon garantie mise en jeu
- Garantie Recours : **20.000 €** - seuil d'intervention 380 €

1.1.3 EXCLUSIONS SPECIFIQUES RESPONSABILITE CIVILE

SONT EXCLUS :

- **LES DOMMAGES CAUSES PENDANT LA VIE PRIVEE SOUS RESERVE DE LA GARANTIE "VIE PRIVEE" DU LICENCIÉ PROPRIETAIRE D'UN VEHICULE TERRESTRE A MOTEUR NON RECEPTIONNE**
- **LES DOMMAGES CAUSES A L'ASSURE LUI- MEME**
- **LES AMENDES (Y COMPRIS CELLE AYANT UN CARACTERE DE REPARATION CIVILE) PENALITES, REDEVANCES, COTISATIONS, IMPOTS, TAXES, ET TOUTES CAUTIONS PENALES ET AUTRES FRAIS DE CONSTITUTION Y AFFECTANT**
- **LES DOMMAGES CAUSES PAR LES EMEUTES, LES MOUVEMENTS POPULAIRES, LA GREVE ET LE LOCK- OUT ; IL APPARTIENT A L'ASSUREUR DE PROUVER QUE LE SINISTRE RESULTE DE L'UN DE CES FAITS ;**
- **LES DOMMAGES CAUSES PAR LES OURAGANS, TROMBES, CYCLONES, INONDATIONS, TREMBLEMENTS DE TERRE, ERUPTIONS VOLCANIQUES, TEMPETES, RAZ- DE- MAREE**
- **LES DOMMAGES RESULTANT DE LA PARTICIPATION DE L'ASSURE COMME ORGANISATEUR OU CONCURRENT A DES :**
 - **ÉPREUVES, COURSES, COMPETITIONS, AINSI QU'AUX ESSAIS QUI LES PRECEDENT. ON ENTEND PAR « ESSAIS QUI LES PRECEDENT », LES SEANCES D'ESSAIS LIBRES OU CHRONOMETREES FAISANT PARTIE INTEGRANTE DE LA MANIFESTATION ET QUI DOIVENT A CE TITRE ETRES SOUMIS A L'AUTORISATION PREALABLE DES POUVOIRS PUBLICS.**
 - **MANIFESTATIONS DE TOUTE NATURE, SOUMISES PAR LA REGLEMENTATION EN VIGUEUR A L'AUTORISATION OU A LA DECLARATION PREALABLE DES POUVOIRS PUBLICS EN APPLICATION DES ARTICLES R.331-18 ET SUIVANTS DU CODE DU SPORT ;**
- **LES DOMMAGES IMPLIQUANT DES VEHICULES TERRESTRES AMOTEUR SOUMIS A LA LEGISLATION SUR L'ASSURANCE AUTOMOBILE OBLIGATOIRE, LES REMORQUES ET SEMI-REMORQUES AINSI QUE LES APPAREILS TERRESTRES ATTELES A UN VEHICULE TERRESTRE A MOTEUR, DONT L'ASSURE OU LES PERSONNES DONT IL EST CIVILEMENT RESPONSABLE ONT LA PROPRIETE, LA CONDUITE, L'USAGE OU LA GARDE.**

IMPORTANT

Les exclusions ci-avant ne sont qu'un extrait de celles prévues au contrat. Pour toutes questions ou renseignements complémentaires contactez Marsh par email : assurances.ffm@marsh.com

1.1.4 DÉFENSE ET RECOURS

DÉFENSE PÉNALE

La garantie s'applique à la prise en charge ou au remboursement des frais de défense et à l'organisation de la défense de l'assuré, lorsqu'il est cité pénalement devant une juridiction d'un des pays où la garantie s'exerce, et que cette plainte porte sur des dommages garantis au titre du présent

contrat et supérieurs à la franchise.

L'assureur s'engage à assumer la défense de l'assuré dans les mêmes conditions et limites que pour la défense civile prévue ci-dessus.

RECOURS

La garantie est acquise en recours, pour le compte exclusif de l'assuré, dans la mesure où le dommage qu'il a subi aurait été indemnisé au titre du présent contrat (garanties responsabilité civile), si l'assuré en avait été l'auteur et non la victime et dans la mesure où le montant des intérêts en jeu (hors frais définis à l'article 6.2.4 ci-après) excède le seuil d'intervention indiqué aux conditions particulières.

Cette garantie s'exerce dans les limites territoriales du contrat.

Frais pris en charge :

A l'occasion de la survenance d'un litige garanti l'assureur prend en charge dans la limite du montant garanti :

- les frais de constitution de dossiers tels que frais d'enquêtes, coûts de procès-verbaux de police ou de constats d'huissier engagés par l'assureur ou avec son accord ;
- les honoraires d'experts ou de techniciens désignés par l'assureur ou choisis avec son accord ;
- les frais taxables et émoluments d'avocats et d'auxiliaires de justice, ainsi que les autres dépenses taxables ;
- les honoraires et frais non taxables d'avocats dans les conditions ci-après :

■ L'assureur, à condition que l'assuré l'ait informé dans les conditions prévues par le paragraphe « Information de l'assureur », prend en charge les frais et les honoraires engagés par l'assuré sur présentation des factures acquittées accompagnées de la décision rendue ou du protocole de transaction signé par les parties au litige, dans la limite du plafond indiqué aux conditions particulières.

■ Ce plafond comprend les frais divers (déplacement, secrétariat, photocopies) et taxes.

En cas de paiement par l'assuré d'une première provision à l'avocat de son choix, l'assureur s'engage, dans la limite de ladite provision, à faire une avance à l'assuré.

1.2 ASSURANCE DES ACCIDENTS CORPORELS (INDIVIDUELLE ACCIDENT)

Le contrat AXA garantit l'indemnisation des dommages corporels atteignant l'assuré à la suite d'un accident survenu à l'occasion des activités ressortant de la pratique et de l'encadrement du sport motocycliste selon les dispositions suivantes :

1.2.1 ACTIVITES ASSUREES

Sont considérées comme des activités assurées à l'exclusion de toutes autres :

- Les compétitions officielles et essais s'y rapportant, pour lesquelles la FFM aura délivré un visa,
- Les compétitions officielles et essais s'y rapportant, inscrites aux calendriers de la Fédération Internationale de Motocyclisme (FIM) et/ou de la FIM EUROPE, sous réserve que l'assuré :

- Soit titulaire d'une Licence Internationale (FIM) ou FIM EUROPE ou d'une licence Nationale lorsqu'il participe en tant que joueur à une rencontre de Motoball,

Par dérogation partielle, l'assuré pourra continuer de bénéficier des garanties lors de rencontres amicales de Motoball se déroulant à l'étranger dès lors que cette dernière aura été déclarée préalablement à la FFM qui s'engage ensuite à en informer l'assureur.

- Soit titulaire d'une licence d'officiel lorsqu'il a cette qualité et de la capacité correspondante à la capacité de l'épreuve,

- Les entraînements se déroulant sur un circuit fermé homologué par les Autorités Administratives compétentes ou sur un terrain agréé par la FFM, sites non ouverts à la circulation publique, sous réserve de respecter les conditions suivantes :

- Que l'assuré soit titulaire d'une licence FFM valide ou d'un titre équivalent délivré par la FFM qu'il soit temporaire ou annuel, que ces entraînements aient lieu pendant les heures d'ouverture du site de pratique (circuit, terrain, parcours, ...),

- Que ces entraînements soient réservés exclusivement aux motos, side-cars, quads et motoneige,

- Que ces entraînements se déroulent conformément aux règles techniques et de sécurité édictée par la FFM et dans le respect des dispositions prévues par l'arrêté d'homologation administrative ou par l'agrément fédéral,

- En cas de retrait d'homologation du circuit par l'autorité ayant délivré l'homologation et d'agrément de la FFM pour les autres sites, les garanties cesseront à compter de la date du retrait.

- Pour les seuls titulaires d'une licence Pilote de la FFM, au cours d'entraînements organisés par le club nécessitant l'utilisation pour partie de la voie publique (Enduro, Trial et rallyes routiers), à la condition expresse que le pilote licencié soit titulaire d'un contrat d'assurance en cours de validité garantissant la responsabilité civile du fait du véhicule utilisé.

- Les entraînements se déroulant à l'étranger, exclusivement sur des sites de pratique homologués par les autorités administratives ou sportives compétentes, non ouverts à la circulation publique, et à condition que l'Assuré concerné :

- Soit titulaire d'une Licence Internationale (FIM) ou FIM EUROPE lorsqu'il a la qualité de pilote.
 - Soit titulaire d'une qualification d'officiel et d'une licence valide lorsqu'il a cette qualité.
 - Les entraînements se déroulant dans les états de l'Union Européenne ainsi qu'en Suisse, Andorre, Monaco, Norvège, Liechtenstein et Royaume-Uni, exclusivement sur des sites de pratique homologués par les autorités administratives ou sportives compétentes, non ouverts à la circulation publique, et à condition que l'Assuré concerné :
 - Soit titulaire d'une licence Nationale lorsqu'il a la qualité de pilote,
 - Soit titulaire d'une qualification d'officiel et d'une licence valide lorsqu'il a cette qualité,
 - Pour les seuls pilotes des équipes de France, lors d'entraînements organisés par la FFM dans le cadre de la préparation des équipes de France, y compris lors de compétitions telles que prévues aux activités assurées.
 - Pour les seuls titulaires d'une licence et bénéficiant d'une qualification d'OFFICIEL de la FFM, dans le cadre de leur mission fédérale.
- On entend par « officiel », les dirigeants, ou membres des délégations officielles en représentation de la FFM dans le monde entier
- Pour les seuls titulaires d'une licence et bénéficiant d'une qualification d'Officiel de la FFM, (y compris arbitres et chronomètres) désignés sur le règlement d'une épreuve et convoqués spécialement à cet effet ou figurant sur le rapport de clôture : au cours du trajet aller et retour du domicile de l'assuré au lieu de l'épreuve, par un itinéraire normal, c'est-à-dire le parcours le plus direct et pendant le temps correspondant au mode de transport utilisé, dans la mesure où ledit parcours n'a pas été interrompu ou détourné par intérêt personnel et étranger aux nécessités de la compétition (article L411-2 du Code de la Sécurité Sociale) sous réserve du respect des dispositions légales et réglementaires et notamment du code de la route.
 - Pour les participants à l'examen du C.A.S.M. (Certificat d'Aptitude au Sport Motocycliste) ou à l'examen des « GUIDONS », exclusivement au cours de la période pendant laquelle le participant est sous la responsabilité de l'examineur.
 - Au cours des activités ayant pour objet la préparation d'un pilote licencié à une épreuve sportive au moyen des exercices physiques appropriés,
 - Pour les préposés bénévoles non-salariés d'un club affilié à la FFM, exclusivement dans le cadre des activités normales du club,
 - Pour les personnes physiques non licenciées participant à des sessions de formation en vue d'obtenir une qualification d'officiel, exclusivement pendant la durée de la session de formation.

1.2.2 MONTANT DES GARANTIES ACCIDENTS CORPORELS (INDIVIDUELLE ACCIDENT)

(Voir le tableau des garanties en fin de document)

1.2.3 EXCLUSIONS SPECIFIQUES IA

SONT EXCLUS DES GARANTIES :

LES ACCIDENTS SURVENUS LORSQUE L'ASSURE :

- **A CONDUIT SOUS L'EMPRISE D'UN ETAT ALCOOLIQUE (INFRACTION A L'ARTICLE L 234-1 DU CODE DE LA ROUTE) OU DE STUPEFIANTS NON PRESCRITS MEDICALEMENT (INFRACTION A L'ARTICLE L 235-1 DU CODE DE LA ROUTE) ET QUE CET ETAT EST EN RELATION DE CAUSALITE AVEC L'ACCIDENT ;**

LES ACCIDENTS OCCASIONNES PAR OU SUITE A :

- **LE FAIT DE L'ASSURE, DE MANIERE INTENTIONNELLE ;**
- **LA GUERRE ETRANGERE : L'ASSURE DOIT PROUVER QUE LE SINISTRE RESULTE D'UN FAIT AUTRE QUE LE FAIT DE GUERRE ETRANGERE ;**
- **LA GUERRE CIVILE, DES EMEUTES OU DES MOUVEMENTS POPULAIRES : IL APPARTIENT A L'ASSUREUR DE PROUVER QUE LE SINISTRE RESULTE DE LA GUERRE CIVILE, D'EMEUTES OU DE MOUVEMENTS POPULAIRES ;**
- **LA PARTICIPATION ACTIVE DE L'ASSURE A DES ATTENTATS, ACTES DE TERRORISME, EMEUTES, MOUVEMENTS POPULAIRES, ACTES DE SABOTAGE, CRIMES OU DELITS INTENTIONNELS, RIXES, SAUF DANS LE CAS DE LEGITIME DEFENSE ;**
- **L'ENLEVEMENT ET/OU LA SEQUESTRATION DE L'ASSURE ;**
- **LE DEFAUT DE SOINS OU L'USAGE DE SOINS EMPIRIQUES SANS CONTROLE MEDICAL (SAUF CAS DE FORCE MAJEURE OU LES GARANTIES SONT ALORS VERSEES EN FONCTION DES CONSEQUENCES QUE LA MALADIE OU L'ACCIDENT AURAIT EUES SUR UNE PERSONNE SOIGNEE PAR UNE AUTORITE MEDICALE) ;**
- **LA PARTICIPATION DE L'ASSURE A TITRE PRIVE, EN DEHORS DE TOUTE ACTIVITE ASSUREE, A DES ACTES PERILLEUX OU ACROBATIQUES METTANT EN DANGER SA VIE OU SON INTEGRITE PHYSIQUE, SAUF SI CES ACTES SONT ACCOMPLIS DANS LE CADRE DE LA LEGITIME DEFENSE OU DU SAUVETAGE DES PERSONNES ET DES BIENS ;**
- **LA NAVIGATION AERIEENNE A BORD D'UN APPAREIL NON MUNI D'UN CERTIFICAT VALABLE DE NAVIGABILITE OU PILOTE PAR UNE PERSONNE NE POSSEDANT NI BREVET, NI LICENCE, OU TITULAIRE D'UN BREVET OU D'UNE LICENCE PERIMEE ;**
- **LE DECES DE L'ASSURE LORSQUE CELUI-CI SE DONNE VOLONTAIREMENT LA MORT AU**

COURS DE LA PREMIERE ANNEE D'ASSURANCE ;

- L'USAGE DE DROGUES, STUPEFIANTS, MEDICAMENTS SANS PRESCRIPTION MEDICALE ;
- LA FAUTE INTENTIONNELLE OU DOLOSIVE DE L'ASSURE, DU BENEFICIAIRE OU DU SOUSCRIPTEUR ;
- LES DOMMAGES RESULTANTS DE L'EXERCICE D'UNE ACTIVITE PROFESSIONNELLE LORSQU'ILS SONT PRIS EN CHARGE PAR UN REGIME DE REPARATION DES ACCIDENTS DU TRAVAIL OU DES ACCIDENTS DE SERVICE ;
- LA CONDUITE DE TOUT VEHICULE SI L'ASSURE NE POSSEDE PAS LE PERMIS, LA LICENCE OU LE CERTIFICAT CORRESPONDANT ; SAUF EN CAS DE CONDUITE SUR PISTE OU CIRCUIT FERME A LA CIRCULATION SI L'ASSURE Y EST AUTORISE PAR L'INTERMEDIAIRE D'UN TITRE FEDERAL DELIVRE PAR LA FFM, OU DURANT LA PERIODE D'EXAMEN DU C.A.S.M. (CERTIFICAT D'APTITUDE AU SPORT MOTOCYCLISTE) OU DE L'EXAMEN DES « GUIDONS », EXCLUSIVEMENT AU COURS DE LA PERIODE PENDANT LAQUELLE LE PARTICIPANT EST SOUS LA RESPONSABILITE DE L'EXAMINATEUR ;
- LES DOMMAGES RESULTANT D'UN ACCIDENT SURVENU AVANT LA DATE DE PRISE D'EFFET DE LA GARANTIE ;
- LES DOMMAGES RESULTANT DE TOUT COMBUSTIBLE NUCLEAIRE, PRODUIT OU DECHET RADIOACTIF ;
- LES DOMMAGES RESULTANT DE TOUT ENGIN DESTINE A IRRADIER OU A EXPLOSER PAR MODIFICATION DU NOYAU DE L'ATOME, AINSI QUE DE LEUR DECONTAMINATION ;
- SONT EGLEMENT EXCLUS LES CLAQUAGES, LUMBAGOS, TOURS DE REINS ET DECHIRURE MUSCULAIRE RESULTANT DE LA PRATIQUE DE SPORTS

1.3 ASSISTANCE AUX PERSONNES

Contrat Mutuaide Assistance n° produit : 8315

Tout licencié bénéficie d'une garantie assistance médicale et peut-être rapatrié vers son domicile habituel (sans franchise kilométrique) ou de l'étranger vers la France ou la Principauté de Monaco suite à un accident, à une maladie ou à un décès survenu dans le cadre des activités fédérales. Cette garantie s'étend au territoire français et au monde entier pour les déplacements de moins de 90 jours consécutifs.

IMPORTANT

- Le licencié ne bénéficie pas de la garantie Assistance-rapatriement FFM dans les deux cas suivants :
- Lors de sa participation à des rallyes-raid, car la garantie doit être accordée par l'organisateur de la manifestation.
 - Lors de sa participation à une compétition imposant la titularité d'une licence délivrée par la FIM, laquelle accorde à l'assistance-rapatriement à travers salicence.

1.3.1 MONTANT DES GARANTIES ASSISTANCE AUX PERSONNES

ASSISTANCE AUX PERSONNES	PLAFOND
Assistance juridique à l'étranger (Caution pénale)	Plafond : 15 000 €
Assistance juridique à l'étranger (Honoraires avocat)	Plafond : 1500 €
Assistance et aide en cas perte de documents / annulation retard d'avion	Frais réels
Avance de fonds (uniquement à l'étranger)	Plafond : 500 €
Chauffeur de remplacement	Titre de transport ;
Envoi de médicaments à l'étranger	Frais d'envoi ;
Frais médicaux hors du pays de résidence	Franchise pers : 80 € Plafond par pers : 200 000 €
Prolongation de séjour	Plafond en nuit : 10 ; Plafond par nuit : 80 €
Rapatriement de corps	Frais réels
Rapatriement des enfants de - de 18 ans	Plafond : Titre de transport A/R ;
Rapatriement des personnes accompagnantes	Plafond : Titre de transport retour
Rapatriement ou transport sanitaire	Plafond : Frais réels ;
Retour anticipé	Plafond : Titre De Transport Retour ;
Transmission de messages urgents	Plafond : Frais réels ;
Visite d'un proche	Plafond : Titre de transport A/R ; Plafond en nuit :10; Plafond par nuit : 80 €

1.3.2 COMMENT CONTACTER L'ASSISTANCE ?

Par courrier	MUTUAIDE ASSISTANCE 126, rue de la Plaza - CS 20010 93196 Noisy le Grand CEDEX
Par téléphone (24h24, 7/7)	Depuis la France : 01.55.98.57.31 Depuis l'étranger : + 33.1.55.98.57.31 Précédé de l'indicatif local d'accès au réseau international <i>(Communication non surtaxée, coût selon opérateur, appel susceptible d'enregistrement)</i>
Par e-mail	voyage@mutuaide.fr

Pour permettre à Mutuaide assistance d'intervenir dans les meilleures conditions, pensez à rassembler les informations suivantes qui vous seront demandées lors de votre appel :

- Le numéro de contrat / produit : n° 8315
- Vos nom et prénom
- L'adresse de votre domicile,
- Votre n° de licence et type de licence ou titre de participation (ex : pass circuit)
- Le pays, la ville ou la localité dans laquelle vous vous trouvez au moment de l'appel
- Préciser l'adresse exacte (n°, rue, hôtel éventuellement, etc.),
- Le numéro de téléphone où nous pouvons vous joindre,
- La nature de votre problème

Lors du premier appel, un numéro de dossier d'assistance vous sera communiqué. Le rappeler systématiquement, lors de toutes relations ultérieures avec notre Service Assistance.

1.4 PROTECTION JURIDIQUE

La FFM a souscrit une Protection Juridique pour ses licenciés, tant en recours qu'en défense, au plan amiable ou judiciaire.

Pour toute question, sur ce contrat, vous pouvez contacter le service juridique de la FFM au : 01 49 23 77 00 ou par mail : juridique@ffmoto.com

2 - PRISE D'EFFET ET VALIDITE DES GARANTIES

Les garanties prennent effet pour la seule durée de validité de la licence et au plus tôt le 01/01/2025. Pour les « Primo-licenciés FFM » les garanties prennent effet du 1^{er} septembre au 31 décembre 2024, la fin de la validité de la licence demandée sera le 31 décembre 2025.

3 - DECLARATION D'ACCIDENT

En cas de sinistre, l'assuré doit effectuer sa déclaration à partir de la plateforme dédiée mise à disposition par la FFM et Marsh :

Pour vous connecter, cliquez sur le lien ci-dessous ou sur le site internet :

<https://connexion.marsh.com/#client/ffm>

IMPORTANT : Sous peine de non garantie, la déclaration de sinistre doit s'effectuer dans les 10 jours qui suivent la connaissance de l'accident par l'assuré.

4 - RENONCIATION AUX GARANTIES ACCIDENT CORPOREL ET ASSISTANCE

Conformément aux dispositions de l'article L 321-1 et suivant du Code du Sport, seule la garantie « Responsabilité civile » est obligatoire pour le licencié. Par conséquent, le licencié peut renoncer aux garanties dites « de base » en cas d'accident corporel et assistance contenues dans la licence. Pour cela, le licencié doit en faire expressément la demande au moment de son inscription ou renouvellement à la licence.

La part assurance pour les garanties « Accident Corporel + Assistance (garanties de base) » est indiquée au document « tarifs des licences » accessible sur le site web de la FFM.

5 - GARANTIES COMPLÉMENTAIRES FACULTATIVES

Conformément aux dispositions de l'article L321.6 du Code du Sport, le licencié a la faculté de compléter les garanties d'assurance en cas d'accident corporel contenues dans sa licence.

A noter que l'enregistrement des souscriptions pour les garanties complémentaires « accident corporel » se fera en ligne au moment de la prise de licence sur l'espace intranet FFM personnel.

Toutefois, le licencié conserve la possibilité de demander ou de compléter son adhésion à tout moment soit via son espace intranet FFM personnel ou en contactant Marsh par e-mail :

assurances.ffmpeg@marsh.com

A cet effet, la FFM met à disposition du licencié les garanties complémentaires et options suivantes :

Options IA - Licencié

Décès (DC)	Capital complémentaire	Prime HT complémentaire (taxes 9%)	Prime TTC complémentaire
DC1	20 000 €	18,35 €	20 €
DC2	40 000 €	36,70 €	40 €
DC3	60 000 €	55,05 €	60 €
DC4	80 000 €	73,39 €	80 €
DC5	100 000 €	91,74 €	100 €

Invalidité (IP)	Capital complémentaire à partir de 50% d'AIPP	Prime HT complémentaire (taxes 9%)	Prime TTC complémentaire
IP1	100 000 €	412,84 €	450 €
IP2	200 000 €	825,60 €	900 €
IP3	300 000 €	1 238,53 €	1 350 €
IP4	400 000 €	1 651,38 €	1 800 €
IP5	500 000 €	2 110,09 €	2 300 €

Incapacité temporaire totale (IJ)	Montant de l'Indemnité Journalière (IJ) payable pendant 360 jours	Prime HT complémentaire (taxes 9%)	Prime TTC complémentaire
Franchise 7 jours			
IJ-7-1	20 €	114,68 €	125 €
IJ-7-2	40 €	229,36 €	250 €
IJ-7-3	60 €	344,04 €	375 €
IJ-7-4	80 €	458,72 €	500 €
IJ-7-5	100 €	573,39 €	625 €

IMPORTANT

- Si elles sont souscrites, ces garanties facultatives complètent les garanties de base à la licence.
- Ces garanties peuvent être souscrites « à la carte », c'est-à-dire que le licencié peut souscrire la/les garantie(s) et option(s) de son choix.
- Le paiement de la prime peut être mensuelisé.

5.1 COMMENT SOUSCRIRE LES GARANTIES

COMPLEMENTAIRES ?

Les garanties complémentaires sont proposées à l'assuré au moment de la prise de licence depuis son espace intranet FFM personnel.

Toutefois, le licencié peut souscrire ou compléter son adhésion à tout moment via son espace intranet FFM personnel ou en contactant par mail

Marsh : assurances.ffm@marsh.com ou par tel : 01 87 21 27 50

6 MENTIONS DIVERSES (PRESCRIPTION, RECLAMATION, CNIL)

6.1 PRESCRIPTION

Conformément aux dispositions prévues par l'article L.114-1 du Code des assurances, toutes actions dérivant d'un contrat d'assurance sont prescrites par deux ans à compter de l'événement qui y donne naissance.

Toutefois, ce délai ne court :

- en cas de réticence, omission, déclaration fautive ou inexacte sur le risque couru, que du jour où l'assureur en a eu connaissance,
- en cas de sinistre, que du jour où les intéressés en ont eu connaissance, s'ils prouvent qu'ils l'ont ignoré jusque-là. Quand l'action de l'assuré contre l'assureur a pour cause le recours d'un tiers, le délai de la prescription ne court que du jour où ce tiers a exercé une action en justice contre l'assuré ou a été indemnisé par ce dernier.

La prescription est portée à dix ans dans les contrats d'assurance contre les accidents atteignant les personnes, lorsque les bénéficiaires sont les ayants droit de l'assuré décédé.

Conformément à l'article L.114-2 du Code des assurances, la prescription est interrompue par une des causes ordinaires d'interruption de la prescription constituées par :

- toute demande en justice, même en référé, ou même portée devant une juridiction incompétente ;
- tout acte d'exécution forcée, ou toute mesure conservatoire prise en application du code des procédures civiles d'exécution ;
- toute reconnaissance par l'assureur du droit à garantie de l'assuré, ou toute reconnaissance de dette de l'assuré envers l'assureur.

Elle est également interrompue par :

- la désignation d'experts à la suite d'un sinistre ;
- l'envoi d'une lettre recommandée ou d'un envoi recommandé électronique, avec accusé de réception, adressée par :

* l'assureur à l'assuré en ce qui concerne l'action en paiement de la prime;

* l'assuré à l'assureur en ce qui concerne le règlement de l'indemnité.

Conformément à l'article L.114-3 du Code des assurances, les parties au contrat d'assurance ne peuvent, même d'un commun accord, ni modifier la durée de la prescription, ni ajouter aux causes de suspension ou d'interruption de celle-ci.

6.2 RECLAMATION

6.2.1 COMMENT DECLARER UNE RECLAMATION AXA ?

Le paragraphe ci-dessous précise les modalités d'examen des réclamations et le recours au processus de la médiation. Cette procédure ne constitue toutefois pas un préalable obligatoire au droit de l'assuré d'engager une action en justice et de saisir le tribunal compétent. L'assuré doit dans un premier temps contacter, par téléphone ou par écrit, son interlocuteur habituel ou son service client. Par la suite, et si une incompréhension subsiste, l'assuré peut faire appel à la Direction Relations Clientèle en écrivant à l'adresse suivante :

AXA France
Direction Relations Clientèle
TSA 46 307 95901 - Cergy Pontoise Cedex 9

ou depuis le site [axa.fr](https://www.axa.fr/services-en-ligne.html) (via le formulaire en ligne accessible <https://www.axa.fr/services-en-ligne.html>) en précisant le nom et le numéro du contrat ainsi que les coordonnées complètes de l'assuré.

La situation de l'assuré sera étudiée avec le plus grand soin. Les délais de traitement de la réclamation sont les suivants : un accusé de réception sera adressé à l'assuré dans un délai de 10 jours, et il recevra une réponse dans un délai de 60 jours (sauf survenance de circonstances particulières induisant un délai de traitement plus long, ce dont nous tiendrons l'assuré expressément informés).

Enfin, et dans la mesure où aucune solution n'a été trouvée, l'assuré pourra faire appel au Médiateur, personnalité indépendante, en s'adressant à l'association La Médiation de l'Assurance à l'adresse suivante :

Par mail : sur le site mediation-assurance.org

Par courrier : La Médiation de l'Assurance - TSA 50110 - 75441 Paris
Cedex 09.

L'intervention du Médiateur est gratuite. Le Médiateur doit être saisi dans un délai maximum d'un an à compter de la réclamation écrite auprès de l'interlocuteur habituel de l'assuré ou de nos services.

Le Médiateur formulera un avis dans les 3 mois à réception du dossier complet. L'assuré et AXA France restent libres de le suivre ou non. À tout moment, l'assuré a la possibilité de saisir le Tribunal français compétent.

6.2.2 COMMENT DECLARER UNE RECLAMATION MUTUAIDE ASSISTANCE ?

En cas de désaccord ou de mécontentement sur la mise en œuvre de votre contrat, nous vous invitons à le faire connaître à MUTUAIDE en appelant le 01.55.98.57.31 ou en écrivant à voyage@mutuaide.fr pour les garanties Assistance listées ci-dessous :

- Garanties
- Assistance juridique à l'étranger (Caution pénale)
- Assistance juridique à l'étranger (Honoraires avocat)
- Avance de fonds (uniquement à l'étranger)
- Chauffeur de remplacement
- Envoi de médicaments à l'étranger
- Frais médicaux hors du pays de résidence
- Prolongation de séjour
- Rapatriement de corps
- Rapatriement des enfants de - de 18 ans
- Rapatriement des personnes accompagnantes
- Rapatriement ou transport sanitaire
- Retour anticipé
- Transmission de messages urgents
- Visite d'un proche
- Rapatriement de Véhicule garanti

Si la réponse que vous obtenez ne vous donne pas satisfaction, vous pouvez adresser un courrier à :

MUTUAIDE
SERVICE QUALITE CLIENTS
126, rue de la Piazza - CS 20010 – 93196 Noisy le Grand CEDEX

MUTUAIDE s'engage à accuser réception de votre courrier dans un délai de 10 jours ouvrés. Il sera traité dans les 2 mois au plus.

Si le désaccord persiste, vous pouvez saisir la Médiation de l'Assurance par courrier à :

La Médiation de l'Assurance
TSA 50110

6.3 DONNEES A CARACTERE PERSONNEL

Les termes « données à caractère personnel » et « traitement de données à caractère personnel » sont définis à l'article 4 du Règlement (UE) 2016/679, du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016, dit Règlement Général des Données Personnelles, de la façon suivante :

Une « Donnée à caractère personnel » est « toute information se rapportant à une personne physique identifiée ou identifiable (ci-après dénommée « personne concernée ») ; est réputée être une « personne physique identifiable » une personne physique qui peut être identifiée, directement ou indirectement, notamment par référence à un identifiant, tel qu'un nom, un numéro d'identification, des données de localisation, un identifiant en ligne, ou à un ou plusieurs éléments spécifiques propres à son identité physique, physiologique, génétique, psychique, économique, culturelle ou sociale ».

Un « Traitement de données à caractère personnel » est « toute opération ou tout ensemble d'opérations effectuées ou non à l'aide de procédés automatisés et appliquées à des données ou des ensembles de données à caractère personnel, telles que la collecte, l'enregistrement, l'organisation, la structuration, la conservation, l'adaptation ou la modification, l'extraction, la consultation, l'utilisation, la communication par transmission, la diffusion ou toute autre forme de mise à disposition, le rapprochement ou l'interconnexion, la limitation, l'effacement ou la destruction ».

Les Parties s'engagent à traiter l'ensemble des données à caractère personnel dont elles ont connaissance au titre du Contrat, en conformité avec les réglementations en vigueur relatives au traitement de ces données et à la protection de la vie privée, notamment les dispositions de la loi informatique et libertés n°78-17 du 6 janvier 1978 modifiée et du Règlement Général sur la Protection des Données (Règlement 2016/679 du 27 avril 2016).

Cernant plus spécifiquement la collecte et le traitement de données relatives à la santé dans le cadre de l'exécution du présent Contrat s'il y a lieu, les Parties s'engagent à respecter les réglementations en vigueur relatives à la collecte et au traitement de ces données sensibles et à prendre toutes mesures permettant d'en garantir la confidentialité.

Au regard de la réglementation relative à la protection des données, l'Assureur et le Souscripteur sont, chacun en ce qui concerne ses propres traitements de données à caractère personnel, responsable de leur traitement.

Le Souscripteur agit en qualité de Responsable de Traitement concernant les traitements ayant pour finalité la gestion de la relation avec ses Clients et ses prospects et le respect du devoir de conseil envers les personnes.

L'Assureur agit en qualité de Responsable de Traitement concernant les traitements ayant pour finalités la passation, la gestion et l'exécution des contrats d'assurance.

Le Souscripteur et L'Assureur s'engagent, chacun pour son propre compte, à respecter l'ensemble des obligations leur incombant au titre de leur qualité de Responsable de Traitement.

Les Parties s'engagent à prendre toutes précautions utiles afin de préserver la confidentialité, l'intégrité et la sécurité des données à caractère personnel et notamment d'empêcher qu'elles ne soient déformées, endommagées ou communiquées à des personnes non autorisées, qu'il s'agisse de personnes privées ou publiques, physiques ou morales.

L'Assureur se réserve le droit de procéder à toute vérification qui lui paraîtrait utile pour constater le respect de ses obligations par le Souscripteur au titre du présent article, étant précisé que l'obligation de sécurité et de confidentialité attachée aux données personnelles est considérée comme une obligation essentielle du présent Contrat, dont le non-respect peut entraîner la résiliation pour faute sans préavis, ni indemnité en faveur du Souscripteur.

Toutes les informations recueillies auprès des Adhérents sont nécessaires à la gestion du dossier. Elles sont utilisées par l'Assureur, ses prestataires, mandataires, réassureurs ou organismes professionnels pour les seules nécessités de cette gestion ou pour satisfaire aux obligations légales ou réglementaires.

L'Assureur s'engage à informer les Assurés/Adhérents de leurs droits relatifs au traitement des données les concernant.

Conformément à la réglementation en vigueur, l'Adhérent dispose de droits relatifs au traitement de ses données personnelles qu'il peut exercer auprès du siège social de l'Assureur.

TABLEAU DES GARANTIES ACCIDENTS CORPORELS (INDIVIDUELLE ACCIDENT)

LES GARANTIES DE BASE DE LA LICENCE		
DECES		
Licences officiels, internationales et européennes, autres licenciés assurés	Pilotes de l'équipe de France et des filières de haut niveau	
Moins de 16 ans : 20 000 €		
A partir de 16 ans : 40 000 €	A partir de 16 ans : 80 000 €	
Majoration du capital 10% si l'assuré est marié ou concubin et 10% par enfant à charge (maximum 3)		
INVALIDITE PERMANENTE		
TAUX D'INVALIDITE	MONTANT DES GARANTIES PAR SINISTRE	MONTANT DES FRANCHISES PAR SINISTRE
- de 0 à 9%	Aucune indemnité	Franchise relative de 9%
- de 10% à < 20%	40 000 € x taux	
- de 20% à < 35%	60 000 € x taux	
- de 35% à < 50%	100 000 € x taux	
- de 50% à < 66%	150 000 € x taux	
- de 66% à < 76%	300 000 € x taux	
- de 76% à 100%	500 000 € x taux	
Capital réductible en cas d'invalidité permanente partielle (selon taux d'AIPP retenu)		
INDEMNITE SUITE A COMA		
Versement d'une indemnité égale à	2% du capital décès par semaine de coma dans la limite de 50 semaines sans pouvoir toutefois dépasser le montant dudit capital décès	14 jours
INCAPACITE TEMPORAIRE		
« OFFICIELS » ET « BENEVOLES » Versement d'indemnités journalières pendant 360 jours	50 € / jour (2)	Néant
REMBOURSEMENT DE SOINS		
Prise en charge des frais de soins	150% du tarif de responsabilité de la Sécurité Sociale (sous déduction des prestations éventuelles d'un régime de prévoyance dans la limite des frais réels)	Franchise relative de 50 €
Extension aux non-assurés sociaux (y compris les étrangers)	100% des frais restés à leur charge à concurrence de 1 200 €	
Avec une sous-limite de :		
- Frais hospitaliers	Selon montant légal	
-Chambre particulière	30 € / jour, maxi 30 jours	
- Prothèse dentaire, par dent (forfait)	300 € (1)	
-Bris de lunettes ou lentilles (forfait)	160 € (1)	
- Prothèse auditive, par appareil (forfait)	800 € (1)	
- Frais d'appareillage (fauteuil, béquilles, ..)	1 000 € (1)	
- Frais médicaux prescrits médicalement et non pris en charge par la Sécurité Sociale	500 € (1)	

REMBOURSEMENT DE SOINS		
Frais de transport pour premiers soins (non pris en charge par la SS)	300 € porté à 3 000 € pour les transports par hélicoptère	Néant
AUTRES GARANTIES		
FRAIS DE RECHERCHES ET DE SECOURS	2 500 €	
FRAIS DE REMISE A NIVEAU SCOLAIRE	1 600 €	15 jours d'arrêt
FRAIS DE REDOUBLEMENT DE L'ANNEE D'ETUDES	1 600 €	2 mois d'arrêt
FRAIS DE RECONVERSION PROFESSIONNELLE	1 600 €	Indemnisation à compter de 35% d'IPP
FRAIS D'OBSEQUES SUITE DECES ACCIDENTEL	4.000 € et sur présentation des factures d'un organisme funéraire	
FRAIS D'ADAPTATION DU DOMICILE OU DU VEHICULE	A concurrence de 10.000 €	Taux AIPP supérieur à 50%
<p>(1) ce montant s'entend par « sinistre et par année d'assurance » par assuré, (2) indemnité versée uniquement si l'assuré exerce une activité rémunérée. L'engagement maximum de l'Assureur ne pourra être supérieur à 3 000 000 € pour un même événement (survenant sur un site assuré), quel que soit le nombre d'assurés victime de cet accident.</p>		

MERCHANDISING FRANCE

WWW.BOUTIQUE.FFMOTO.ORG



CODE ENVIRONNEMENT

1. PRINCIPES GENERAUX

1.1- Les activités motocyclistes se divisent clairement en trois groupes principaux : sport de compétition, loisirs et transport.

1.2 - Le sport motocycliste constitue un élément majeur des calendriers sportifs nationaux, attirant un public toujours plus grand et ayant des effets économiques importants. C'est un sport qui, comme beaucoup d'autres sports, et les activités humaines en général, crée un impact sur l'environnement.

1.3 - Le motocyclisme, comme moyen de transport ou pour les loisirs, continue à se développer et il doit donc être considéré également du point de vue écologique.

1.4 - La FFM considère d'une importance capitale le développement d'une politique cohérente en faveur de l'environnement, en tenant compte des exigences législatives et réglementaires de chaque pays.

1.5 - La FFM recherchera à tout moment à établir les normes écologiques les plus élevées pour l'organisation de manifestations motocyclistes à tous les niveaux et elle encouragera une prise de conscience auprès de tous les conducteurs de motos en faveur du Développement Durable.

1.6 - La politique FFM sur l'environnement, telle qu'elle est définie dans ce Code, est basée sur le respect mutuel des besoins de l'environnement et de la pratique raisonnable des sports et de la conduite motocyclistes en général.

1.7 - La FFM recherche une collaboration étroite avec les autorités et organismes nationaux afin de s'assurer qu'il y a suffisamment d'installations pour les activités motocyclistes dans des conditions acceptables pour l'environnement et encourage les LMR à le faire au niveau régional.

1.8 - Conformément aux principes généraux ci-dessus, ce Code édicte des règles et recommandations afin d'améliorer les relations entre le motocyclisme et l'environnement.

Ces règles et recommandations concernent en particulier :

- a) les questions liées au bruit, au carburant, à la protection du sol et au nettoyage
- b) comportement des spectateurs, activités des organisateurs, des directeurs de circuit/piste, des participants aux courses et des usagers moto.

2. COMMISSAIRE ENVIRONNEMENT

Un officiel s'occupant des aspects liés à l'environnement pourra être présent lors de manifestation.

Missions de l'officiel :

- a) S'assurer que le Code de l'Environnement est respecté.
- b) Avoir accès à toutes les informations relatives à la manifestation, et doit être à même de donner avant, pendant et après la manifestation, des recommandations sur tous les aspects de la manifestation pouvant avoir des conséquences potentielles sur l'environnement.
- c) Rédiger de manière consciencieuse et adéquate un rapport sur la base de la check-list préparée par le CÉDD.
- d) En cas de non-respect ou violation des dispositions du présent Code, il doit immédiatement en informer le Directeur de Course en priorité.

3. EMISSION SONORE

3.1 - Introduction

Les préoccupations relatives aux émissions sonores lors des manifestations motocyclistes ne sont pas limitées aux seules machines. En plus des sources de bruit prévues, à savoir ceux des moteurs, les organisateurs et les commissaires environnement doivent être conscients de la magnitude du son provenant de la sonorisation, de la foule et d'autres sources associées à une manifestation. Il incombe à toutes les personnes concernées, à savoir coureurs, clubs, organisateurs ainsi que tous les officiels, de minimiser le bruit excessif associé à l'activité motocycliste et de prendre en compte les réactions générales par rapport aux émissions sonores.

3.2 - Niveau sonore des motocycles

Le son est un phénomène mesurable qui est créé lorsqu'une source, telle que le moteur d'une moto, engendre des vibrations d'air. Par contraste, le bruit est une interprétation subjective de l'impact de ce son. Un son apprécié par une personne peut être agaçant pour une autre. Les motos ayant des niveaux sonores élevés sont presque toujours considérées comme bruyantes.

Le décibel (dB) est l'unité utilisée pour exprimer les niveaux de pression acoustique ; ces derniers sont mesurés sur plusieurs échelles. Le bruit de la moto est contrôlé sur l'échelle de mesure "A" et est exprimé en dB(A). Les niveaux de pression acoustique augmentent dans une proportion logarithmique (très rapidement) pendant que l'oreille humaine interprète cette augmentation beaucoup plus lentement. Par conséquent, chaque fois que le nombre de sources acoustiques identiques est doublé (comme c'est le cas avec les nombreuses motos sur la ligne de départ), la mesure du niveau de la pression acoustique est augmentée de 3 dB(A) seulement.

Les niveaux acoustiques diminuent lorsque la distance par rapport à la source augmente. Un doublement de la distance de la source à l'oreille provoque théoriquement un affaiblissement maximum de 6 dB(A). La température, l'altitude, l'humidité et la fréquence des ondes de bruit contribuent également au niveau de perte d'énergie. Des éléments comme le feuillage, un sol brut ou recouvert, accidenté ou avec de grands obstacles, tels que murs, voitures ou talus renverront ou atténueront le son et auront des conséquences sur les niveaux sonores dans la zone proche.

La FFM recommande :

- D'éviter tout fonctionnement inutile des moteurs.
- De réduire autant que possible les niveaux sonores dans toutes les disciplines et veiller à ce que tous les règlements applicables soient strictement respectés.

La FFM encouragera toujours la recherche dans le domaine de l'abaissement du niveau sonore en rapport avec les sports motocyclistes.

3.3 - Mesure du niveau sonore

Pour les détails des niveaux sonores spécifiques à chaque discipline, se référer aux règlements techniques correspondants. Le contrôle du niveau sonore est également recommandé pour toutes manifestations sportives.

3.4 - Sonorisation

- Des systèmes séparés de sonorisation pour le parc des coureurs et les zones/enceintes publiques sont préférables ;
- Position des haut-parleurs : inclinée vers le sol et dirigée vers le centre de la piste ou du parcours.
- Maintenir le niveau du son aussi bas que possible.

Avec les responsables de la sonorisation, il faut faire en sorte que le volume du son soit réduit entre les courses/séances d'essais.

4. CARBURANT

Sauf dispositions particulières prévues par les règlements techniques des différentes disciplines, il faut utiliser de l'essence sans plomb, disponible auprès des stations-service, ou fournie par les organisateurs, sans additifs, à l'exception de l'huile pour les moteurs deux temps.

Pour les détails, se référer aux Règlements Techniques des différentes disciplines sportives.

L'utilisation d'énergies alternatives telles que les biocarburants, l'hydrogène ou l'électricité, pour autant que celles-ci ne soient pas plus nocives pour l'environnement, doit être encouragée pour toutes les disciplines, en conformité avec les dispositions correspondantes des Règlements Techniques.

Pour des raisons liées à la protection de l'environnement, les dispositions relatives à l'entreposage du carburant des règlements correspondants doivent être respectées.

5. PROTECTION DU SOL

- Des mesures doivent être prises pour faire en sorte que de l'essence, de l'huile, des liquides de nettoyage, dégraissage, refroidissement et frein, etc, ne s'infiltrer pas dans le sol ou ne s'évaporent pas dans l'air.
- Il faut prévoir des containers/installations pour récupérer détrit, huiles, détergents, etc.
- L'utilisation d'un tapis environnement ou autre système efficace de protection du sol est obligatoire à l'endroit où l'organisateur autorise l'entretien des machines, entre autres dans le parc des coureurs et dans les zones de réparations ou de ravitaillement. Toute violation à cette règle sera signalée au Jury lequel pourra infliger au coureur responsable une amende ou une sanction prévu par le règlement de chaque discipline.
- Des dispositions doivent être prises par les organisateurs pour le traitement des liquides qui se répandent sur le sol et l'élimination des substances polluées.
- Il est strictement interdit de déverser dans le sol les eaux usées des véhicules situés dans le parc des coureurs et le camping. Elles ne peuvent être vidangées que si l'organisateur a prévu un système à cet effet. Toute violation à cette règle sera signalée au jury lequel pourra infliger au coureur responsable une amende ou une sanction prévu par le règlement de chaque discipline.
- Ne laisser sur les lieux aucune trace permanente de toute activité motocycliste.

5.1 - Tapis Environnement

Le Tapis Environnement est obligatoire pour toutes les disciplines.

Il doit être constitué d'une partie absorbante et d'une partie imperméable. Son utilisation sera obligatoire partout où le travail sur la moto sera autorisé par les organisateurs.

Les données techniques minimum pour le tapis sont :

- Dimensions : 160 cm X 100 cm minimum
- Capacité d'absorption : 1 litre minimum
- Epaisseur : de 5 à 7 mm minimum

6. NETTOYAGE DES MOTOCYCLES

- a) Le nettoyage des motocycles, lorsqu'il est autorisé par le règlement, doit être effectué uniquement aux endroits où se trouvent les installations de nettoyage. Toute violation à cette règle sera signalée au jury lequel pourra infliger au coureur responsable une amende ou une sanction prévu par le règlement de chaque discipline.
- b) On peut uniquement utiliser de l'eau, sans adjonction de produits chimiques (par exemple détergents).

7.- MESURES À PRENDRE PAR LES COUREURS/PARTICIPANTS

- a) Chaque coureur est responsable des déchets générés par son équipe durant la manifestation.
- b) Lorsque les organisateurs fournissent les containers nécessaires pour les déchets, ces derniers doivent être utilisés selon les instructions.
- c) Les déchets doivent être gardés par l'équipe jusqu'au moment où les installations agréées fournies par les organisateurs peuvent être utilisées.
- d) Lorsque le ravitaillement ou l'entretien d'un motocycle est effectué lors des manifestations, les participants/coureurs doivent fournir et utiliser un tapis environnement pour protéger le sol. Ce tapis environnement doit également être obligatoire quand un générateur électrique ou tout autre appareil à moteur thermique est utilisé par le coureur ou l'équipe. Après utilisation, ces tapis doivent être enlevés par les coureurs/participants. Toute violation à cette règle sera signalée au Jury lequel pourra infliger au coureur responsable une amende ou une sanction prévu par le règlement de chaque discipline.

8. CONDITIONS REQUISES POUR ENCOURAGER UN COMPORTEMENT FAVORISANT L'ENVIRONNEMENT DE LA PART DES SPECTATEURS

Les personnes qui se rendent sur un circuit, une piste, à une manifestation de sport moto ou à une concentration touristique peuvent jouer un rôle important dans le maintien d'un environnement propre et intact.

Voici quelques suggestions :

- a) En coopération avec les autorités locales, choisir les routes d'accès aux circuits, pistes, etc., qui causeront le moins de désagréments possible aux zones alentours.
- b) Fournir des signaux clairs indiquant la direction vers le circuit, la piste et le lieu de la manifestation.
- c) Ne pas permettre le stationnement aux endroits vulnérables (accotements, chemins ruraux).
- d) Ne pas permettre le stationnement dans l'herbe haute.
- e) Inciter l'utilisation des transports publics.
- f) Informer les spectateurs sur un comportement responsable sur le terrain.
- g) Effectuer le nettoyage des abords de la compétition.

9. PRIX FFM DEVELOPPEMENT DURABLE

Afin de valoriser tous les types d'initiatives en matière de Développement Durable, la FFM a institué un Prix Développement Durable en reconnaissance d'une attention particulière apportée à la protection de l'environnement, au développement économique ainsi qu'au progrès social.

Ce Prix peut être décerné chaque année selon les dispositions suivantes :

- a) Par "année", le CEDD sous-entend que l'année prise en considération pour l'attribution de la distinction est l'année civile qui précède l'attribution. Les candidatures devront arriver au Secrétariat au plus tard en septembre de l'année de l'attribution.
- b) Cette distinction est attribuée pour récompenser des personnes, clubs, organisateurs ou autres organisations ayant apporté une contribution considérable ou accompli un geste significatif afin de développer, dans le domaine du motocyclisme, une action portant sur le Développement Durable.
- c) Les candidatures pour l'attribution du Prix Développement Durable seront soumises au CEDD avant d'être soumises au Président de la FFM. Le vainqueur du prix sera invité au à la conférence de presse pour recevoir sa distinction.
- d) Les frais de voyage et de séjour du vainqueur seront pris en charge par la FFM.

FORMATIONS DES OFFICIELS

Conformément au décret n°2002-648 du 29 avril 2002, la Fédération Française Motocycliste met en place annuellement :

- le suivi de l'activité des officiels et l'élaboration des règles propres à cette activité en matière de déontologie et de formation.
- la promotion des activités de dirigeant et d'officiel auprès des jeunes licenciés. La F.F.M. a créé le Comité de Formation des Dirigeants et des Officiels qui est chargé de cette mission.

ARTICLE 1 - COMITE DE FORMATION DES DIRIGEANTS ET DES OFFICIELS

Il est composé de :

- 1 Président désigné par le Comité Directeur
- 7 directeurs de course ou commissaires sportifs proposés respectivement par les commissions courses sur piste, vitesse, enduro, moto cross, rallyes, trial, courses sur sable
- 1 responsable de la formation des chronométrateurs
- 1 responsable de la formation des arbitres de motoball
- 1 responsable de la formation des commissaires techniques
- les autres membres sont choisis pour leur compétence dans la formation ou la connaissance de secteurs spécifiques du sport motocycliste

Article 1.1

Les membres du Comité élisent en leur sein un ou des vice-présidents.

Le Comité, sur proposition de son président, peut confier des missions ponctuelles à une personne non-membre de celui-ci.

Il définit le niveau technique nécessaire pour l'obtention des licences d'officiels en accord avec les Commissions ou les Collèges concernés et fait passer ou délègue les examens de contrôle des connaissances. Les représentants des comités de formation des ligues ainsi que les agents rétribués de la fédération peuvent assister aux séances avec voix consultative.

Article 1.2

Le Comité est notamment chargé de :

- Donner un avis sur les modifications à apporter pour des raisons d'organisation et de sécurité aux annexes et règlements des épreuves,
- Définir le niveau technique nécessaire pour l'obtention des licences d'officiels,
- Participer à l'élaboration des contenus et à la formation des officiels,
- Faciliter les relations entre les Officiels et les organisateurs,
- Exploiter les informations juridiques pour la formation des officiels,
- Faire des propositions sur la formation, les conditions d'exercice et le statut des commissaires,
- Structurer la formation des dirigeants et des officiels,
- Suivre l'activité des officiels et d'élaborer les règles propres à cette activité en matière de déontologie et de formation.

ARTICLE 2 – FONCTION ET AGE DES OFFICIELS

La F.F.M. regroupe les associations ou clubs motocyclistes, structurés en association type loi 1901, sur l'ensemble de ses clubs affiliés.

LISTE DES OFFICIELS

Les Directeurs de Course – à partir de 18 ans ;

Les Arbitres – à partir de 18 ans ;

Les Commissaires Sportifs – à partir de 18 ans ;

Les Commissaires Techniques – à partir de 18 ans ;

Les Commissaires de route, de piste, de zone, de stand – à partir de 16 ans ;

Les Chronométrateurs – à partir de 14 ans ;

Les Arbitres de motoball – à partir de 14 ans.

MISSION DES OFFICIELS

(Se reporter au Code Sportif en vigueur)

ARTICLE 3 – ORGANISATION

PROCEDURE D'INSCRIPTION DES FORMATIONS

La ligue doit inscrire la formation sur l'Intranet FFM, à l'exception des formations de formateurs LMR, au minimum 15 jours avant la tenue de celle-ci.

Une convocation et les documents sont envoyés par mail à chaque candidat inscrit sur l'intranet FFM.

FORMATEURS DE FORMATEURS

Les formateurs de formateurs de ligue sont désignés par le Comité de Formation pour la durée du mandat fédéral. Ils peuvent être assistés dans leur tâche par un membre du Comité de Formation.

La formation de formateurs de ligue est axée sur la pédagogie à appliquer lors des formations d'officiels.

Les frais de déplacement du formateur et les frais de restauration du formateur et des candidats sont pris en charge par le Comité de Formation.

LISTE FORMATEURS DE FORMATEURS

- Jean-Luc GILARD
- Jean-Claude HUMEAU
- Laurent POUPIN
- Jean-Pierre SAUMAGNE
- Michel SOT
- Patrick STADLER
- Serge VERNOS
- Anne-Marie VILLA-VEGA

FORMATEURS D'OFFICIELS

Les candidats postulant à être formateur de ligue doivent être licenciés sur l'année en cours, posséder une qualification de commissaire sportif ou directeur de course depuis au moins deux ans et obtenir l'aval de leur ligue. Les candidats formateurs technique uniquement doivent être licenciés sur l'année en cours, posséder une qualification de commissaire technique depuis au moins deux ans et obtenir l'aval de leur ligue.

Les candidats pourront prétendre à une prise en charge de leurs frais de déplacement par cette dernière.

Le candidat sélectionne, dans la limite de ses habilitations, les disciplines des formations qu'il souhaite dispenser et reçoit par équivalence la qualification 1^{er} degré dans ces disciplines.

A compter de 2026, le candidat obtiendra la qualification de formateur d'officiels 1^{er} degré des disciplines dans lesquelles il dispose déjà d'une qualification. Il conservera la qualification d'officiel 1^{er} degré durant toute la durée de sa qualification de formateur.

Ces qualifications prennent fin le 31 mars suivant la fin du mandat fédéral.

Toute demande de modification de ses habilitations doit être réalisée auprès du Comité de Formation par écrit. Un formateur doit obligatoirement être licencié pour dispenser une formation.

La liste des Formateurs d'Officiels est disponible sur demande auprès du secrétariat du Comité de Formation : lrouthiau@ffmoto.com.

FORMATEURS 2EME DEGRE ET TECHNIQUE

La liste des formateurs 2^{ème} degré et Technique est définie par chaque Commission, Comité ou Collège Sportifs Nationaux. Cette liste est valable pour la durée du mandat fédéral.

Ces formateurs doivent obligatoirement être licenciés et en possession de la qualification de formateur correspondante.

LISTE FORMATEURS 2EME DEGRE

<p><u>VITESSE</u> <u>PREMIER DEGRE</u> Ouest : Jean-Luc GILARD Sud-Ouest : Sylvana NIEREMBERGER Est : Thomas GUERIN Sud Est : Annie VILLA VEGA</p> <p><u>SECOND DEGRE</u> Thomas GUERIN Annie VILLA VEGA</p> <p><u>RALLYES ROUTIERS</u> Michel BONNEAU</p> <p><u>COURSES SUR SABLE</u></p>	<p><u>MOTOCROSS</u> Patrice BRACHET Jérôme CASSIN Christophe COMAS Jean Luc DELPON Joël FAIVRE Jean Pierre FOREST Jacky GAILLARD Thibault GIACOMI Christian GOUX Marc GUEDON Cyrille LAINEY Fabienne LE GAD Philippe LAVRAT André LIOGIER Thierry POMMIER Leslie QUINCE LEGER Patrick STADLER Serge VERNOS</p>	<p><u>TRIAL</u> François COURBOULEIX Daniel COQUELIN Yves PERCHERON Christian PERNOT Joël POIROT Yves PRADEAU Pierre RAMONDA</p> <p><u>ENDURO</u> Patrick DAVID Didier DUBOIS Olivier JACQUES</p> <p><u>COURSES SUR PISTE</u> Thierry BOUIN Régis DAVANZO Laurent SAMBARREY</p> <p><u>MOTOBALL</u> Gilles LESAGE David THUY</p>
---	---	---

LISTE FORMATEURS TECHNIQUE 1ER DEGRE

La liste des Formateurs techniques 1er degré est disponible sur demande auprès du secrétariat du Comité de Formation : lrouthiau@ffmoto.com.

COMMISSAIRES DE PISTE

1er degré

Les Commissaires de Piste 1^{er} degré obtiennent cette qualification par équivalence de l'obtention de leur CASM à leur demande ou lors de la prise de licence NCO.

Un Commissaire de Piste 1^{er} degré peut officier seul en poste à l'exception des épreuves de vitesse où il doit être associé à un Commissaire de Piste 2^{ème} degré.

2ème degré

Les Commissaires de Piste 2^{ème} degré obtiennent cette qualification par le passage d'une formation spécifique Commissaire de Piste. Cette qualification peut être soumise à remise à niveau.

CHEF DE POSTE ***(uniquement sur les épreuves de vitesse)***

Les commissaires de piste 2^{ème} degré ayant déjà officié un minimum sur des épreuves de vitesse obtiennent la qualification Chef de Poste par le passage d'une formation spécifique théorique, suivie d'une épreuve de mise en situation sur le terrain.

COMMISSAIRES DE ZONE

1er degré

Les Commissaires de zone 1^{er} degré obtiennent cette qualification par le passage d'une formation spécifique Commissaire de Zone 1^{er} degré dispensée par les formateurs de ligue.

Un Commissaire de Zone 1^{er} degré peut officier uniquement sur des épreuves de trial nationales et/ou européennes hors championnat.

2ème degré

Les Commissaires de Zone 2^{ème} degré obtiennent cette qualification par le passage d'une formation spécifique Commissaire de Zone 2^{ème} degré uniquement dispensée par les formateurs Trial 2^{ème} degré désignés par la Commission Nationale. Ils peuvent officier sur des épreuves de trial nationales, européennes ou internationales comptant pour un championnat.

DIRECTEURS DE COURSE ET COMMISSAIRES SPORTIFS

1er degré

Les Officiels 1^{er} degré, Directeurs de Course et Commissaires Sportifs peuvent officier sur les épreuves Nationales et ZUE (Hors Championnat) après avoir suivi une formation et satisfait au questionnaire de la discipline concernée.

En ce qui concerne les remises à niveau de qualification le candidat doit réussir à nouveau le test de qualification.

Les formations 1^{er} degré sont réalisées par les formateurs de ligue, ayant suivi la formation de formateur. Ces formations sont gratuites, les frais de déplacement du formateur et les frais de restauration du formateur et des candidats doivent être pris en charge par la Ligue Motocycliste Régionale organisatrice.

2ème degré

Les Officiels 2^{ème} degré, Directeurs de Course et Commissaires Sportifs peuvent officier sur les épreuves Internationales (Hors Coupe, Trophée, Championnat FIM), Zone Union Européenne et Nationales Championnat après avoir suivi une formation et satisfait au questionnaire de la discipline concernée.

Le candidat doit être en possession de la qualification 1^{er} degré de la discipline concernée pour pouvoir prétendre à cette formation.

En ce qui concerne les remises à niveau, le candidat doit réussir à nouveau le test de qualification. A défaut, il perd sa qualification 2^{ème} degré. Toutefois, il conserve pour une période d'un an sa qualification de 1^{er} degré. Les formations sont réalisées par les formateurs 2^{ème} degré désignés par les Commissions Sportives Nationales. Ces formations sont gratuites et prises en charges (déplacement, hébergement et restauration du formateur) par les Ligues Motocyclistes Régionales qui en font la demande pour le Motocross, l'Enduro et le Trial. Pour les autres disciplines la Commission Sportive prend en charge ces frais.

La formation s'effectue sur une journée, à l'exception de la Vitesse qui est sur deux jours.

Durée de validité de qualification ODC et OCS 1^{er} et 2^{ème} degré :

Formations réalisées de janvier à août : jusqu'au 31 mars suivant la 4^{ème} année de la formation
Formations réalisées de septembre à décembre : jusqu'au 31 mars suivant la 5^{ème} année de la formation
Avant le terme de la validité de sa formation le Directeur de Course ou le Commissaire Sportif devra participer à une remise à niveau pour continuer à officier.
Chaque officiel reçoit un courriel de la fédération courant septembre l'informant de la fin de validité de sa qualification.

3ème degré

Les officiels 3^{ème} degré, Directeurs de Course et Commissaires Sportifs peuvent officier sur les épreuves de Coupe, Trophée et Championnat FIM et FIM Europe.

Le passage de la formation FIM se fait sur avis de la Commission Sportive Nationale concernée et sous réserve que le candidat soit titulaire de la qualification 2^{ème} degré en cours de validité.

Durée de validité de qualification ODC et OCS 3^{ème} degré : 3 ans

Avant le terme de la validité de sa formation le Directeur de Course ou le Commissaire Sportif devra participer à une remise à niveau pour continuer à officier.

COMMISSAIRES TECHNIQUES

La formation des Commissaires techniques s'effectue sur trois niveaux :

- 1^{er} degré : Contrôle sonore et des éléments de sécurité des machines et des équipements.
- 2^{ème} degré : Championnat de France et Championnat FIM Europe
- 3^{ème} degré : Championnat FIM

degré

Cette formation est ouverte à tout candidat volontaire.

Les formations sont réalisées par les formateurs techniques 1er degré et prises en charge (déplacement, hébergement et restauration du formateur) par les Ligues Motocyclistes Régionales.

Déroulement des formations :

Formation sur 1 journée avec une évaluation (QCM) sur les éléments de sécurité.

2^{ème} degré

Cette formation est accessible aux candidats titulaires de la qualification commissaire technique 1er degré.

Déroulement de la formation :

Formation sur 1 journée dispensée par un organisme sélectionné par le Collège Technique National et portant sur la métrologie, des moteurs et des châssis et suivie le lendemain d'un test de qualification.

La formation et l'examen concernent toutes les disciplines.

Déroulement du test de qualification :

Le questionnaire OCT 2^{ème} degré comporte :

- Un QCM fédéral ;
- Une évaluation théorique et pratique portant sur la métrologie.

En cas d'échec à l'examen, si le candidat n'a échoué que dans la partie métrologie, il lui sera attribué la qualification OCT 1^{er} degré.

Durée de validité de qualification 1^{er} et 2^{ème} degré : 4 ans

Formations réalisées de janvier à aout : Au 31 mars suivant la 4^{ème} année de la formation

Formations réalisées de septembre à décembre : Au 31 mars suivant la 5^{ème} année de la formation

Avant le terme de la validité de sa formation le Commissaire Technique doit participer à une remise à niveau pour continuer à officier. Chaque officiel reçoit un courriel de la fédération courant septembre l'informant de la fin de validité de sa qualification.

3^{ème} degré

Les Commissaires Techniques 3^{ème} degré peuvent officier sur les épreuves de Coupe, Trophée et Championnat FIM.

Le passage de la formation FIM se fait sur avis du Collège Technique National et sous réserve que le candidat soit titulaire de la qualification OCT2 en cours de validité.

Durée de validité de qualification OCT 3^{ème} degré : 3 ans

Avant le terme de la validité de sa formation le Commissaire Technique devra participer à une remise à niveau pour continuer à officier.

CHRONOMETREURS**1^{er} degré**

Les formations de Chronomètres 1^{er} degré sont gérées par les Ligues Motocyclistes Régionales.

2^{ème} degré

Les nominations de qualification Chronomètres 2^{ème} degré sont définies par le Comité de Chronométrage.

Durée de validité de qualification 1^{er} et 2^{ème} degré : 4 ans

Formations réalisées de janvier à aout : Au 31 mars suivant la 4^{ème} année de la formation

Formations réalisées de septembre à décembre : Au 31 mars suivant la 5^{ème} année de la formation

Avant le terme de la validité de sa formation le Chronométrateur devra participer à une remise à niveau pour continuer à officier.

EQUIVALENCE DES FONCTIONS ET QUALIFICATIONS D'OFFICIELS

REGLES GENERALES

CAPACITES DES EPREUVES	QUALIFICATION	FONCTION POSSIBLE (durant la période de validité de la qualification de base)	Niveau Nécessaire pour officier
NATIONALE & ZUE hors Championnat, Coupe, Trophée	ODC	ODC / OCS / OCP	1er, 2ème ou 3ème degré
	OCS	OCS / OCP	
NATIONALE & ZUE Championnat Motos Classiques et Historiques	ODC	ODC / OCS / OCP	1er, 2ème ou 3ème degré
	OCS	OCS / OCP	
NATIONALE & ZUE Championnat, Coupe, Trophée et INTER (épreuves hors Chpt)	ODC	ODC / OCS / OCP	2ème ou 3ème degré
	OCS	OCS / OCP	

REGLES PARTICULIERES

VITESSE

CAPACITES DES EPREUVES	SPECIALITES	QUALIFICATION	Niveau Nécessaire pour officier
NATIONALE & ZUE hors Championnat, Coupe, Trophée	VITESSE CIRCUIT	VITESSE	1er, 2ème ou 3ème degré
	ENDURANCE	VITESSE	
	DRAGSTER	DRAGSTER	
	COURSE DE COTE	COURSE DE COTE/ VITESSE	
	MOTOS ANC. COURSE COTE	COURSE DE COTE/ VITESSE	
	MOTOS ANC. VITESSE	VITESSE	

MOTOCROSS

CAPACITES DES EPREUVES	SPECIALITES	QUALIFICATION	Niveau Nécessaire pour officier
NATIONALE & ZUE hors Championnat, Coupe, Trophée	COURSE SUR PRAIRIE	MOTOCROSS/ ENDURO	1er, 2ème ou 3ème degré
	COURSE MIXTE (Supermotard)	MOTOCROSS	
	MONTEE IMPOSSIBLE	MOTOCROSS	
	SUPERCROSS	MOTOCROSS	2ème ou 3ème degré
	CONCOURS DE SAUT	MOTOCROSS	
NATIONALE & ZUE Championnat, Coupe, Trophée et INTER (épreuves hors Chpt)	COURSE MIXTE (Supermotard)	MOTOCROSS UNIQUEMENT	2ème ou 3ème degré

ENDURO

CAPACITES DES EPREUVES	SPECIALITES	QUALIFICATION	Niveau Nécessaire pour officier
NATIONALE & ZUE hors Championnat, Coupe, Trophée	ENDURANCE T.T.	ENDURO/ MOTOCROSS	1er, 2ème ou 3ème degré
	50cc ENDURANCE T.T.	ENDURO/ MOTOCROSS	
	CROSS COUNTRY	ENDURO/ MOTOCROSS	
TOUTES EPREUVES NATIONALES / INTER. / ZUE	RALLYE TOUT TERRAIN	ENDURO	3ème degré

SABLE

CAPACITES DES EPREUVES	SPECIALITES	QUALIFICATION	Niveau Nécessaire pour officier
NATIONALE & ZUE hors Championnat, Coupe, Trophée	COURSES SUR SABLE	MOTOCROSS / COURSES SUR SABLE	1er, 2ème ou 3ème degré
NATIONALE & ZUE Championnat, Coupe, Trophée et INTER (épreuves hors Chpt)	COURSES SUR SABLE	SABLE UNIQUEMENT	2ème ou 3ème degré

TRIAL

CAPACITES DES EPREUVES	SPECIALITES	QUALIFICATION	Niveau Nécessaire pour officier
NATIONALE & ZUE hors Championnat, Coupe, Trophée	TRIAL INDOOR	TRIAL	2ème ou 3ème degré

CRITERES D'ADMISSION DES CANDIDATS

(Pourcentage de bonnes réponses)

FONCTIONS TOUTES DISCIPLINES	DEGRE	Partie Commune Avec documents	ODC Spécifique Sans documents	OCS Spécifique Avec documents
DIRECTEUR DE COURSE COMMISSAIRE SPORTIF	1	85%	85 % si 75% à 84% : OCS	85%
	2			
COMMISSAIRE DE PISTE sans documents			75%	
COMMISSAIRE DE ZONE sans documents			75%	
COMMISSAIRE TECHNIQUE	1		85%	
	2	QCM fédéral : 17/20 Partie Théorique Métrologie : 14/20 Partie Pratique Métrologie : 14/20		

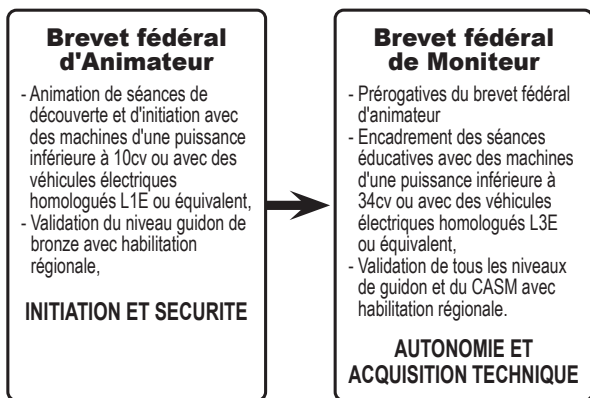
FORMATIONS DES EDUCATEURS SPORTIFS MOTOCYCLISTES

DE L'ANIMATEUR FFM AUX DIPLOMES D'ETAT

➤ LES BREVETS FÉDÉRAUX POUR LES BÉNÉVOLES : BFA, BFM

Un brevet fédéral est requis pour animer, initier ou encadrer bénévolement au sein d'un moto-club affilié (cf. règles éducatives).

Les Brevets fédéraux correspondent à 2 niveaux de prérogatives et sont progressivement accessibles : BFA puis BFM. Ces brevets ne permettent pas d'être rémunéré.



➤ LES QUALIFICATIONS PROFESSIONNELLES (CQP, BEES, DEJEPS ET DESJEPS)

Conformément au code du sport (art. L212-1 et suivants), les qualifications professionnelles permettent d'être rémunérées.

Les titulaires d'une qualification ou d'un diplôme d'Etat ont l'obligation de faire la demande d'une carte professionnelle sur le site EAPS.

- **LE CERTIFICAT DE QUALIFICATION PROFESSIONNELLE (CQP)** vise des emplois permanents, saisonniers ou occasionnels à temps plein ou partiel pour des activités d'initiation ou d'accompagnement à l'exclusion de toute pratique compétitive ou d'entraînement. Le nouveau certificat de qualification professionnel validé par France Compétences regroupe l'ensemble des compétences des deux anciens CQP (IM et Guide de randonnée). C'est une qualification de la branche sport de niveau 4 qui permet d'encadrer contre rémunération.

La formation est uniquement proposée par les organismes de formation habilités par France Compétences. Son inscription au RNCP permet au stagiaire d'obtenir des financements pour s'inscrire en formation (CPF ou OPCO).

- **LE DIPLOME D'ETAT DE LA JEUNESSE, DE L'EDUCATION POPULAIRE ET DU SPORT (DEJEPS) "PERFECTIONNEMENT SPORTIF"** vise des emplois permanents pour des activités d'initiation, de perfectionnement sportif, de formation...

- **LE DIPLOME D'ETAT SUPÉRIEUR DE LA JEUNESSE, DE L'EDUCATION POPULAIRE ET DU SPORT (DESJEPS) "PERFORMANCE SPORTIVE"** vise des emplois permanents d'entraîneur, de formateur de formateurs, de directeur de structure...

La formation au DESJEPS sera dispensée par un organisme public de formation, habilité par les services régionaux chargés de la "Jeunesse et des Sports" (DRAJES) en accord avec la Direction Technique Nationale.

En cours de mise en place.

PREROGATIVES LIEES AUX CERTIFICATIONS PROFESSIONNELLES

Libélé	Conditions d'exercice	Limite des conditions d'exercice
CQP « initiateur en motocyclisme » (2023)	Conduite de séances de découverte, d'initiation, d'apprentissage et accompagnement de randonnées dans les activités du motocyclisme, jusqu'à la maîtrise complète d'un véhicule terrestre motorisé à guidon (2,3,4 roues ou chenille) et conformément à l'article R. 221-1 du code de la route.	A l'exclusion des pratiques compétitives.
DEJEPS spécialité perfectionnement sportif mention motocyclisme	Enseignement, animation, encadrement ou entraînement dans une perspective de perfectionnement sportif de l'activité visée par la mention considérée.	Aucune
DESJEPS spécialité performance sportive mention motocyclisme	Enseignement, animation, encadrement ou entraînement dans une perspective de performance sportive de l'activité visée par la mention considérée.	Aucune

DROITS ACQUIS POUR LES ANCIENNES CERTIFICATIONS

Les anciennes qualifications professionnelles qui ne sont plus délivrées par l'Etat ou la branche permettent au titulaire de poursuivre leur activité professionnelle dans le cadre des prérogative définies initialement et sous réserve qu'il soit en possession d'une carte professionnelle.

DIPLOME D'ÉTAT ET QUALIFICATIONS PROFESSIONNELLES CONCERNÉS :
BEES 1 OPTION MOTOCYCLISME
CQP IM AVANT 2022
CQP GUIDE DE RANDONNÉE (VTMG) ET LES OPTIONS.

CONTACTS ORGANISMES DE FORMATION HABILITÉS PAR FRANCE COMPETENCES POUR LE CQP

P2F : contact@pascalfinot.com région sud-ouest (Saint Ferréol 31)

ProStage : nicolaslangue@gmail.com région Nord (Assevillers 80)

CFPPA Yssingeaux : cfppa.yssingeaux@educagri.fr région Auvergne (Yssingeaux 43)

GTR Performance : info@gtr-performance.fr région Centre (Marçillat en Combrailles 03)

CONTACTS ORGANISMES PUBLICS DE FORMATION POUR LES DIPLOMES D'ÉTAT

- le **CREPS de Toulouse** (DE et DES) en partenariat avec Pascal Finot Formation (P2F)

Service Formation : <https://www.creps-toulouse.sports.gouv.fr/offre-formation-creps>

Tél. : 05.62.17.90.00 - Mail : formation@creps-toulouse.sports.gouv.fr

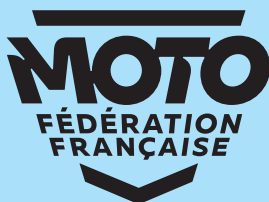
- le **CREPS de Reims** (DE) en partenariat avec Nicolas Langue (Pro Stage).

Service Formation : <https://www.creps-reims.sports.gouv.fr/offre-formation-creps>

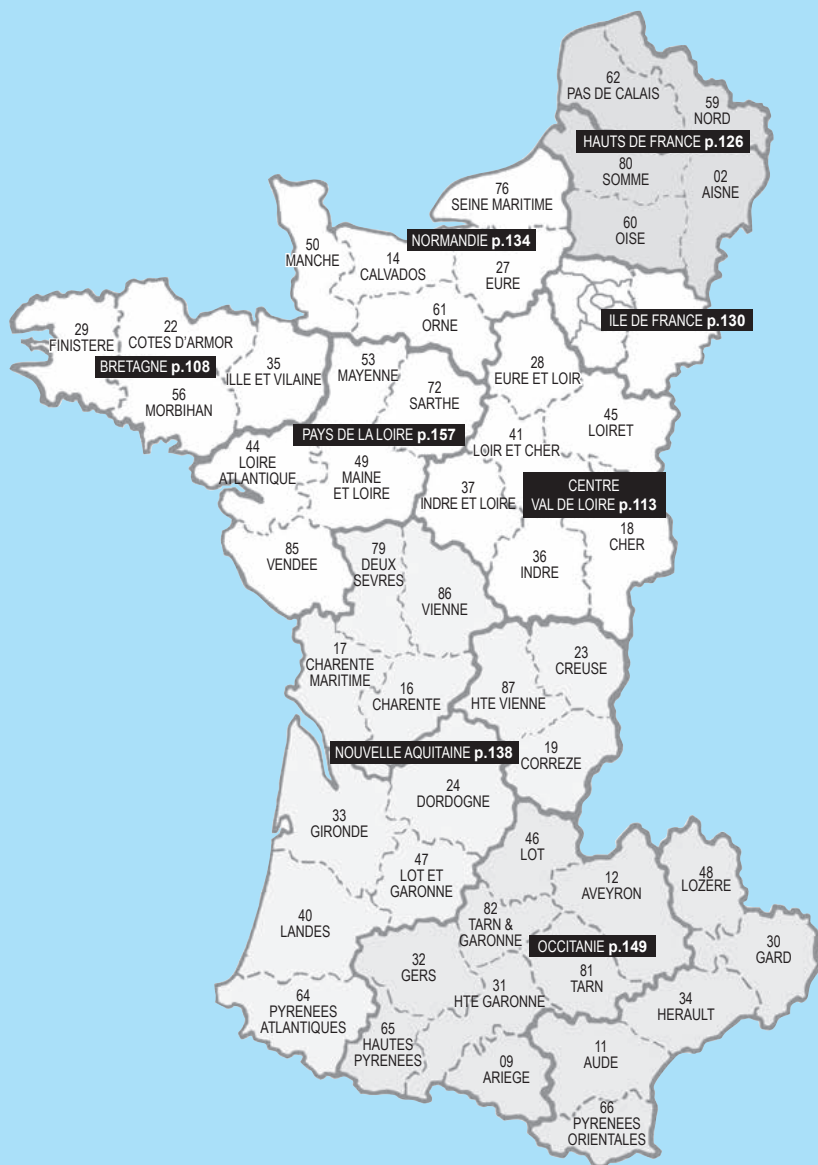
Tél. : 03.26.25.49.50 - Mail : formation@creps-reims.sports.gouv.fr

Renseignements complémentaires sur le site www.ffmoto.org
ou auprès du Service Formation de la Fédération au 01.49.23.77.00 ou formation@ffmoto.com

**LIGUES
MOTOCYCLISTES
RÉGIONALES
ET CLUBS AFFILIÉS**

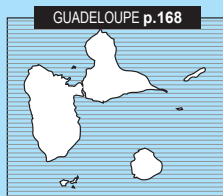
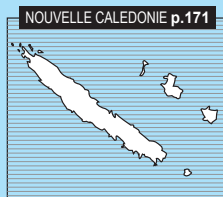
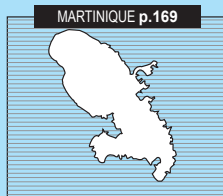
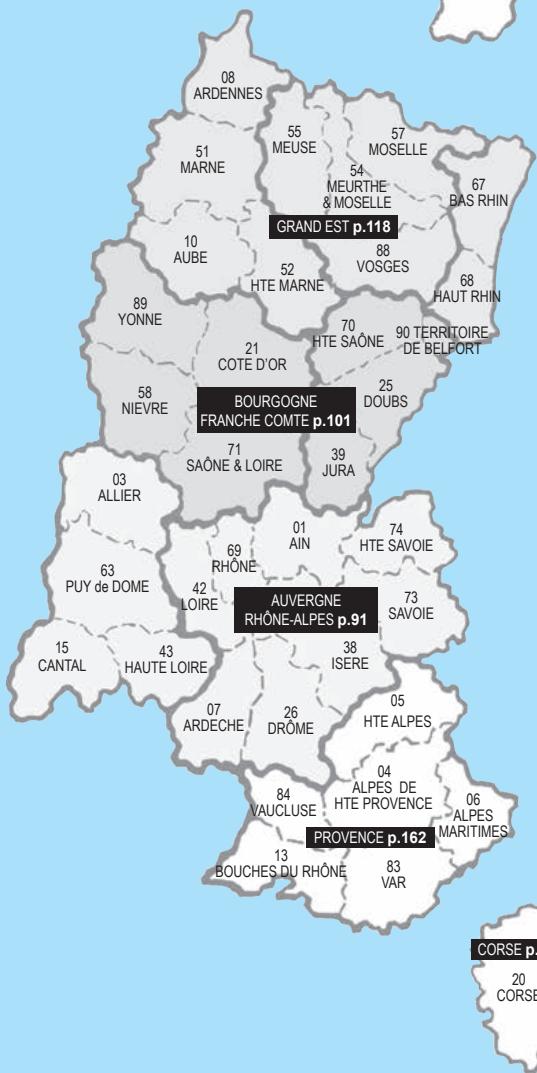
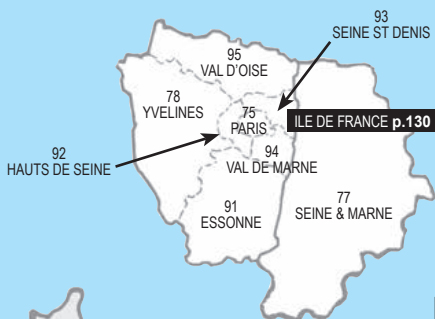


CARTE DES LIGUES



MOTOCYCLISTES REGIONALES

Au 31/12/2024



LIGUES, CDM & CLUBS AFFILIÉS**LIGUE AUVERGNE RHÔNE-ALPES**

Code FFM N° 31

Ain (01) - Allier (03) - Ardèche (07) - Cantal (15) - Drôme (26) - Isère (38) - Loire (42)
Haute Loire (43) - Puy de Dôme (63) - Rhône (69) - Savoie (73) - Haute Savoie (74)

Siège Social : Z.A. 18 chemin de l'Île Neuve 26600 LA ROCHE de GLUN

Tél : 04.75.55.22.50 - Email : secretariat@lmaura.orgSite : <http://www.lmaura.org/>**Correspondance** : Au siège social**Président** : RIGAUDIAS Vincent - la Muratte 63550 PALLADUCMobile : 06 26 39 73 06 - Email : president@lmaura.org**1er Vice-président** : LALANDE Jean Pierre - 85 Rue du 18 Juin 1940 - 07300 TOURNON SUR RHONEMobile : 06 12 87 97 25 - Email : jeanpierre.lalande@gmail.com**Vice-président** : COMAS Christophe - 391 Rue de La Caborne - 01380 ST ANDRE DE BAGEMobile : 06 72 80 50 28 - Email : comas.christophe21@gmail.com**Vice-président** : DARVE Stéphane - 559 Route de Preydières - 38410 VAULNAVEYS LE BASMobile : 06 08 78 73 58 - Email : stephane.darve@wanadoo.fr**Vice-président** : GAUZY Pascal - 18 Rue Gabriel Sarrazin - 69008 LYONMobile : 06 80 67 95 29 - Email : gauzy.mp@wanadoo.fr**Vice-président** : ROCHE Paul - 546 Impasse de Champailard - 69870 LAMURE SUR AZERGUESMobile : 06 85 81 1964 - Email : rochepaulxborsat@gmail.com**Secrétaire générale** : BONGIOVANNI Claudie - 27 Avenue du Stade - 69530 BRIGNAISMobile : 06 74 20 50 98 - Email : secrtaire@lmaura.org**Trésorier** : CHAUBIRON Jean Philippe - 25 Rue du Sable d'Etampes - 63400 CHAMALIERESMobile : 06 03 97 72 19 - Email : tresorier@lmaura.org**Chargé du Développement** : GRANGÉ David - 12 Montée d'Emblaves - 43800 LAVOUTE SUR LOIREMobile : 06 79 83 95 49 - Email : sport.developpement@lmaura.org**PRESIDENTS OU REPRESENTANTS des COMMISSIONS SPORTIVES - COLLEGES et T.R.D.A. :****Motocross** : COMAS Christophe - 391 Rue de la Caborne - 01380 ST ANDRE DE BAGEMobile : 06 72 80 50 28 - Email : comas.christophe21@gmail.com**Enduro/Endurance** : AUBERT Jérôme - 9 Route des Pipistrelles - 43210 BAS EN BASSETMobile : 06 08 91 39 80 - Email : com.enduro@lmaura.org**Vitesse** : BERNARD Sophie - 1 Impasse de La Place - 03500 BRANSATMobile : 06 88 22 63 32 - Email : com.vitesse@lmaura.org**Trial** : DARVE Stéphane - 559 Route de Preydières - 38410 VAULNAVEYS LE BASMobile : 06 08 78 73 58 - Email : com.trial@lmaura.org**Rallyes Routiers** : MOULIN Nils - 11 Rue du Père Ogier - 69480 ANSEMobile : 06 03 92 09 69 - Email : nils.rallye.moto@free.fr**Tourisme** : Claudie BONGIOVANNI - 27 Avenue du Stade - 69530 BRIGNAISMobile : 06 74 20 50 98 - Email : guy.bongiovanni@orange.fr**Collège Quads** : GAUZY Pascal - 18 Rue Gabriel Sarrazin - 69008 LYONMobile : 06 80 67 95 29 - Email : gauzy.mp@wanadoo.fr**Collège Officiels** : MOULIN Nils - 11 Rue du Père Ogier - 69480 ANSEMobile : 06 03 92 09 69 - Email : nils.rallye.moto@free.fr

T.R.D.A. : mise en place de l'instance courant 2025

AIN (01)**COMITE DEPARTEMENTAL DE L'AIN - D01 - L31**

Pdt et Cce : COMAS Christophe - 391 Rue De La Caborne - 01380 ST ANDRE DE BAGE

Tél. : 0385329760 - Mob. : 0672805028 - Email : comas.christophe21@gmail.com**UNION MOTOCYCLISTE DE L'AIN**

LMR : L31 - Dépt. : D01 - N° Club : C0011

Pdt et Cce : BAILLET Jacques - 15 Allée Des Charmettes - 01000 BOURG EN BRESSE

Port. : 0675407627 - Email : jacques.baillet@laposte.net**MOTO CLUB BELLEYSAN**

LMR : L31 - Dépt. : D01 - N° Club : C0128

Pdt et Cce : BETTINELLI Lucas - 195 Lotissement Les Grands Hautains - 01350 CRESSIN ROCHEFORT

Tél. : 0479422175 - Port. : 0635288078 - Email : lucas1216@hotmail.fr

FLECHE MOTO DE BEYNOST **LMR : L31 – Dépt. : D01 – N° Club : C0141**
Pdt et Cce : PAGE Yves – Impasse Les Chevreuils – 01120 LA BOISSE
Port. : 0606708337 – Email : yves.p01@hotmail.fr

ASSOCIATION SPORTIVE MOTO DU BUGEY **LMR : L31 – Dépt. : D01 – N° Club : C0184**
Pdt et Cce : HUGUES Dorian – 122 Chemin Sur La Tour – 01500 AMBRONAY
Port. : 0680936174 – Email : dorian@hugues.biz

MOTO CLUB OYONNAXIEN **LMR : L31 – Dépt. : D01 – N° Club : C0672**
Pdt et Cce : WIEDER Denis – 8 Impasse Des Moulins – 01100 GEOVREISSET
Tél. : 0469204189 – Port. : 0630930955 – Email : wiederdenis@gmail.com

MOTO CLUB DU MAS RILLIER **LMR : L31 – Dépt. : D01 – N° Club : C1024**
Pdt et Cce : ANDRE Vincent – 374 Chemin De Lazare – Le Mas Rillier – 01700 MIRIBEL
Tél. : 0618488580 – Email : nini.vince@hotmail.fr

MOTO CLUB DE THOIRY **LMR : L31 – Dépt. : D01 – N° Club : C1468**
Pdt et Cce : CONDEVAUX Yves – 115 Ch Des Trevys – 01170 SEGNY
Tél. : 0450419678 – Port. : 0615224077 – Email : ycondevaux@gmail.com

CROZET MOTOCROSS **LMR : L31 – Dépt. : D01 – N° Club : C2245**
Pdt et Cce : COURTOIS Jacky – 146 Rte Du Creux De Naz – Nazdessous – 01170 CHEVRY
Tél. : 0450417067 – Port. : 0607802418 – Email : courtoisjac@wanadoo.fr

MOTO CLUB DE LA PIERRE TORRION **LMR : L31 – Dépt. : D01 – N° Club : C2461**
Pdt et Cce : DUC Christopher – 549 Chemin De La Gabiaude – 01290 LAIZ
Port. : 0671138940 – Email : christopherduc@sashrp.fr

ASSOCIATION MOTOCYCLISTE DE PONT DE VAUX **LMR : L31 – Dépt. : D01 – N° Club : C3139**
Pdt et Cce : MAINGRET Bernard – 159 Rue Des Miolands – 71870 HURIGNY
Tél. : 0385290432 – Port. : 0626470707 – Email : bernard.maingret@orange.fr

MOTO CLUB DE FEILLENES **LMR : L31 – Dépt. : D01 – N° Club : C3153**
Pdt : NEVEU Lionel – 1607 Grande Rue – 01190 REYSSOUZE
Tél. : 0385306395 – Port. : 0668895151 – Email : lionelmarie01@orange.fr
Cce : GOYON Herve – 315 Rue Basse – 01570 FEILLENES
Tél. : 0617787408 – Port. : 0631157773 – Email : herve.goyon991@gmail.com

TEAM GUIDON 11 **LMR : L31 – Dépt. : D01 – N° Club : C3184**
Pdt et Cce : DESCOURS David – 230 Rue Hector Berlioz – 01480 BEAUREGARD
Tél. : 0474608105 – Port. : 0609631344 – Email : teamguidon11@gmail.com

MOTO CLUB DE ST JOSEPH **LMR : L31 – Dépt. : D01 – N° Club : C3213**
Pdt et Cce : GOYON Daniel – 120 Chemin Du Carrage – 01570 FEILLENES
Tél. : 0385361000 – Port. : 0678862347 – Email : daniel.goyon@hotmail.fr

MOTOCROSS HAUTECOURT ROMANECHÉ **LMR : L31 – Dépt. : D01 – N° Club : C3495**
Pdt et Cce : BRUNET Yannick – 40 Impasse De L Hotel – 01250 HAUTECOURT ROMANECHÉ
Port. : 0781143637 – Email : yannick.brunet01@gmail.com

COTIERE TRIAL CLUB **LMR : L31 – Dépt. : D01 – N° Club : C3648**
Pdt et Cce : DOMINGUEZ-LLACER Raphael – 1 Chemin De Traforet – 01800 SAINT MAURICE DE GOURDANS
Tél. : 0474616066 – Port. : 0675517983 – Email : raphael.dominguez5@orange.fr

ENDURANCE DE LA COTIERE **LMR : L31 – Dépt. : D01 – N° Club : C3717**
Pdt et Cce : PICHAT Stephane – 1343 Route De Monthoz – 01800 VILLIEU-LOYES-MOLLON
Tél. : 0474353610 – Port. : 0688020959 – Email : stephane.pichat@gmail.com

ALLIER (03)

COMITE DEPARTEMENTAL DE L'ALLIER – D03 – L31
Pdt : VASSENAT Sandrine – 10 Rue Du Mont Des Vignes – 03400 YZEURE
Tél. : 0470444993 – Port. : 0612151659 – Email : sandrine0767@hotmail.fr

MOTO CLUB DE MONTLUÇON **LMR : L31 – Dépt. : D03 – N° Club : C0596**
Pdt et Cce : GUERREIRO Frederic – 52 Route De Montluçon – 03380 QUINSSAINES
Tél. : 0662944008 – Email : motoclubmontlucon03@gmail.com

MOTO CLUB DE MOULINS **LMR : L31 – Dépt. : D03 – N° Club : C0615**
Pdt et Cce : PACAUD Christophe – 727 Chemin Des Couets – 03210 MARGNY
Port. : 0650944586 – Email : pacaud.aurelie@orange.fr

TEAM SAINT YORRE MOTOS **LMR : L31 – Dépt. : D03 – N° Club : C0834**
 Pdt et Cce : JOURDAN Robert – 1 Impasse Des Sources – 63350 CREVANT LAVEINE
 Tél. : 0473686718 – Port. : 0642335875 – Email : robertjourdan@aliceadsl.fr

MOTO CLUB YZEURE **LMR : L31 – Dépt. : D03 – N° Club : C1012**
 Pdt et Cce : DUBREUIL Claude – 9 Rue Jenner – 03400 YZEURE
 Tél. : 0470467541 – Port. : 0688880355 – Email : motoclub-yezure@orange.fr

A.S.M. DE VILLEBRET **LMR : L31 – Dépt. : D03 – N° Club : C1562**
 Pdt et Cce : BARRET Patrick – 11 – Lieu Dit Mandrant – 03380 HURIEL
 Port. : 0612863757 – Email : barret.patrick03@orange.fr

MOTOS COMPETITION EN SAINT POURCINOIS **LMR : L31 – Dépt. : D03 – N° Club : C2569**
 Pdt : VAN-AENRODE Thierry – 49 Route Route Du Theil – La Tronçais – 03140 FLEURIEL
 Tél. : 0470569065 – Port. : 0662471575 – Email : team.mecasport@orange.fr
 Cce : BERNARD Sophie – 1 Impasse De La Place – 03500 BRANSAT
 Tél. : 0688226332 – Email : sophie.bernard966@orange.fr

ASM LE BOIS **LMR : L31 – Dépt. : D03 – N° Club : C3481**
 Pdt et Cce : REALE Anthony – 4 Chemin Du Bois – 03170 DENEUILLE-LES-MINES
 Tél. : 0662120632 – Email : reale-anthony@laposte.net

MX CAMIZOE ETROUSSAT **LMR : L31 – Dépt. : D03 – N° Club : C3650**
 Pdt et Cce : NAUD Michael – 3 Les Chaises Du Bas – 03330 BELLENAVES
 Tél. : 0470583787 – Port. : 0616153701 – Email : mickael.naud@neuf.fr

MOTO CLUB BOURBONNAIS RACING (MCBR) **LMR : L31 – Dépt. : D03 – N° Club : C3780**
 Pdt et Cce : VAN AENRODE Gael – 31 Rue Des Landes – 03110 VENDAT
 Port. : 0667450990 – Email : gaelasm63@hotmail.fr

ARDECHE (07)

COMITE DEPARTEMENTAL DE L'ARDECHE – D07 – L31
 Pdt : REY Claude – 18 Rue Des Bragalons – 07400 LE TEIL
 Tél. : 0475522064 – Port. : 0681463218 – Email : clauderey07@orange.fr

TRIAL CLUB DE LA BURLE **LMR : L31 – Dépt. : D07 – N° Club : C0186**
 Pdt et Cce : DEBARD Christophe – 27 Route Vieille – 07410 COLOMBIER LE VIEUX
 Tél. : 0475061042 – Port. : 0675508338 – Email : cricrou.debard@gmail.com

MOTO CLUB DE LA HAUTE ARDECHE **LMR : L31 – Dépt. : D07 – N° Club : C0427**
 Pdt et Cce : CONTET Gabin – 339 Montée Du Glabat – Le Perreon – 69460 LE PERREON
 Port. : 0631669045 – Email : gabincontet9@gmail.com

MOTO CLUB DE ROCHEPAULE **LMR : L31 – Dépt. : D07 – N° Club : C0708**
 Pdt et Cce : EYRAUD Jean-Maurice – 3280 Route Du Vent – Lichessol – 07320 ST AGREVE
 Tél. : 0475302540 – Port. : 0768031463 – Email : Ginette.eyraud@gmail.com

MOTO CLUB PRIVADOIS **LMR : L31 – Dépt. : D07 – N° Club : C0729**
 Pdt et Cce : MIAILLE Christian – 28 Rue Des Muriers – 26250 LIVRON SUR DROME
 Tél. : 0475605968 – Port. : 0609831212 – Email : christian.miaille@gmail.com

MOTO CLUB SAINT MARCELLOIS **LMR : L31 – Dépt. : D07 – N° Club : C0823**
 Pdt et Cce : BOUCHON Nicolas – 155 Chemin Granouillet – 07700 ST MARCEL D ARDECHE
 Tél. : 0624703452 – Email : bouchon.nicolas@orange.fr

MOTO CLUB LA VOULTE **LMR : L31 – Dépt. : D07 – N° Club : C1005**
 Pdt : CERVANTES Patrick – 1 Lotissement Les Bartavelles – 26270 LORIOL SUR DROME
 Port. : 0679827355 – Email : patrick.cervantes26@gmail.com
 Cce : BOONE Aurelie – Chez Cervantes Patrick – 1 Lotissement Les Bartavelles – 26270 LORIOL-SUR-DROME
 Port. : 0772361750 – Email : aurelie.boone@gmail.com

MOTO CLUB LE TEIL **LMR : L31 – Dépt. : D07 – N° Club : C1360**
 Pdt et Cce : REY Claude – 18 Rue Des Bragalons – 07400 LE TEIL
 Tél. : 0475522064 – Port. : 0681463218 – Email : clauderey07@orange.fr

L'EVASION MOTARDE SAINT SYLVESTRE **LMR : L31 – Dépt. : D07 – N° Club : C1824**
 Pdt : DEBAUD Laurent – 490 Chemin Du Gymnase – 07440 ST SYLVESTRE
 Port. : 0682758446 – Email : lolo2bo07@gmail.com
 Cce : MOUNIER Michel – 95 Chemin De Marcel – Le Batiment – 07440 ST SYLVESTRE
 Tél. : 0614191824 – Email : emss.07@free.fr

TEAM CROSS AUBENAS VALS LABEGUDE LMR : L31 – Dépt. : D07 – N° Club : C2648
Pdt et Cce : KAPPEL Roger – 3 Impasse De La Cote Le Ripel La Cote – 07200 LABEGUDE
Tél. : 0475375426 – Port. : 0609960750 – Email : kappelroger@hotmail.com

ASS DES LOISIRS MOTORISES DU PILAT RHODANIEN LMR : L31 – Dépt. : D07 – N° Club : C3284
Pdt et Cce : FAURIAT Adrien – 777 La Maze – 07340 VINZIEUX
Port. : 0660903534 – Email : adrienfauriat@orange.fr

LES RAZMOTTES LMR : L31 – Dépt. : D07 – N° Club : C3347
Pdt et Cce : COSTECHAREYRE Thibault – 435 Route Route Du Vieux St Lager – Vieux Saint Lager – 07210 ST LAGER BRESSAC
Tél. : 0475641476 – Port. : 0663528478 – Email : thibault.costechareyre@hotmail.fr

RACING AUTO MOTO PASSION LMR : L31 – Dépt. : D07 – N° Club : C3429
Pdt et Cce : BERRUYER Philippe – 57 Avenue Du St Joseph – 07300 MAUVES
Tél. : 0681349556 – Email : flocolofi@hotmail.fr

SUD ARDECHE TOUT TERRAIN LMR : L31 – Dépt. : D07 – N° Club : C3588
Pdt et Cce : MARTINEZ Valentin – 765 Chemin Chemin Du Grazel – Mas Du Grazel – 07120 RUOMS
Tél. : 0475397149 – Port. : 0628188349 – Email : barjacmotoculture@gmail.com

ASSOCIATION MOTO ARDECHE TRIAL ET LES SAMOURAIS LMR : L31 – Dépt. : D07 – N° Club : C3703
Pdt et Cce : ESCANDE Marjorie – 327 Route Du Celas – 07110 LARGENTIERE
Port. : 0626260584 – Email : marjorie.escande@yahoo.fr

MOTO-CLUB DE ST LAGER LMR : L31 – Dépt. : D07 – N° Club : C3713
Pdt : VOLLE Cyril – 225 Route De Bremonde – 07210 ST LAGER BRESSAC
Port. : 0649867697 – Email : volle.cyril@hotmail.fr
Cce : PELLEGRIN Jerome – 200 Route Du Moulin Du Geai – 07210 ST LAGER BRESSAC
Tél. : 0475659795 – Port. : 0618570447 – Email : jerome.pellegrin@neuf.fr

TEAM ROCHEPAULE LMR : L31 – Dépt. : D07 – N° Club : C3788
Pdt et Cce : PATIENT Pascal – 43 Avenue Des Grottes – 74500 EVIAN-LES-BAINS
Tél. : 0640925006 – Email : ppdu17290@gmail.com

CANTAL (15)

COMITE DEPARTEMENTAL DU CANTAL – D15 – L31
En sommeil.

MOTO CLUB HAUT CANTAL LMR : L31 – Dépt. : D15 – N° Club : C0421
Pdt : ROUX Sebastien – Le Bourg – 15260 NEUVEGLISE-SUR-TRUYERE
Port. : 0688742283 – Email : mchautcantal@gmail.com
Cce : TRANCHER Jean-Francois – Le Crozatier – 15100 ST GEORGES

MOTO CLUB DE MAURIC LMR : L31 – Dépt. : D15 – N° Club : C0561
Pdt et Cce : CHADIRAC Cyril – 5 – Lasbordes – 15200 LE VIGEAN
Port. : 0684815604 – Email : cyril202@hotmail.fr

MOTO CLUB ST MAMET CANTAL LMR : L31 – Dépt. : D15 – N° Club : C1792
Pdt et Cce : CALMEJANE Cedric – Camping Municipal – 15220 ST MAMET LA SALVETAT
Tél. : 0471647521 – Port. : 0630096671 – Email : coach.dose@hotmail.fr

QUADS ET MOTOS GENTIANE LMR : L31 – Dépt. : D15 – N° Club : C3194
Pdt et Cce : BESSON Julien – Lascourtines – 15400 MENET
Port. : 0650707935 – Email : gulien14@live.fr

LES TRACAUTERMES DE MARCOLES LMR : L31 – Dépt. : D15 – N° Club : C3331
Pdt et Cce : MONTARNAL Jerome – 4 Rue La Croix De Pierre – 15120 SANSAC-VEINAZES
Port. : +33671806093 – Email : jerome.montarnal@sfr.fr

TRIAL CLUB SAINT MAMET LMR : L31 – Dépt. : D15 – N° Club : C3338
Pdt et Cce : LAFON Alain – 14 Rue Auguste Bancharrel – 15000 AURILLAC
Port. : 0683828936 – Email : les3joursducantal@gmail.com

LE MX AVENIR ROUMEGOUX LMR : L31 – Dépt. : D15 – N° Club : C3579
Pdt et Cce : TOURNIER Kevin – 12 – 10 Village – Jalles Haut – 15150 LACAPELLE VIESCAMP
Port. : 0678223638 – Email : tournierkevin15@hotmail.fr

MOTO CLUB DES VOLCANS LMR : L31 – Dépt. : D15 – N° Club : C3613
Pdt et Cce : CARRIER Aline – 5 Route De La Croix Du Lac – 15130 VEZELS-ROUSSY
Port. : 0675772951 – Email : alinebollaert15@gmail.com

DRÔME (26)**COMITE DEPARTEMENTAL DE LA DROME – D26 – L31**

Pdt : LALANDE Jean Pierre – 85 Rue Du 18 Juin 1940 – 07300 TOURNON SUR RHONE
Tél. : 0475070811 – Port. : 0612879725 – Email : jeanpierre.lalande@gmail.com

MOTO CLUB CRESTOIS**LMR : L31 – Dépt. : D26 – N° Club : C0295**

Pdt et Cce : VEYRIE Daniel – 205 Rue Henri Matisse – 26250 LIVRON SUR DROME
Port. : 0684682175 – Email : daniel.veyrie@gmail.com

R.T.F. 26**LMR : L31 – Dépt. : D26 – N° Club : C0752**

Pdt : FONTANA Serge – 1475 Ancienne Route D'Aleyrac – Ancienne Route D'Aleyrac – 26160 LE POET-LAVAL
Tél. : 0698162151 – Email : trialrft.26@gmail.com
Cce : SAUVAN MAGNET Daniel – 292 Chemin De St Just – 26770 ST PANTALEON LES VIGNES
Tél. : 0475279008 0626583039 – Email : trialrft.26@gmail.com

VALENCE MOTO CLUB**LMR : L31 – Dépt. : D26 – N° Club : C0960**

Pdt et Cce : MARCAIS Vincent – 1080 Route Du Peage – 26300 CHATEAUNEUF SUR ISERE
Tél. : 0427681221 – Port. : 0689890235 – Email : bmarcais@hotmail.com

SAINT PAUL MOTO VERTE**LMR : L31 – Dépt. : D26 – N° Club : C1128**

Pdt et Cce : LAHOUCINE Pascal – Chemin Du Parrau – 84600 VALREAS
Tél. : 0490356526 – Port. : 0682468404 – Email : titoupaca@orange.fr

MOTO CLUB DE L'HERBASSE**LMR : L31 – Dépt. : D26 – N° Club : C1294**

Pdt et Cce : DO Jean-Remi – 895B Route De La Balive – 26350 MONTCHENU
Tél. : 0475456819 – Port. : 0685236064 – Email : myriam.do@orange.fr

MOTO CLUB SAINT BARTHELEMY DE VALS**LMR : L31 – Dépt. : D26 – N° Club : C1357**

Pdt et Cce : MARQUE Quentin – 310 Rue Rue Du Rhone – 26240 LAVEYRON
Tél. : 0673011728 – Port. : 0673011728 – Email : quentinmarque@gmail.com

DIOIS SPORT T.T.**LMR : L31 – Dépt. : D26 – N° Club : C1665**

Pdt et Cce : PUILLET Thierry – 240 Route De Solaure – 26150 MONTMAUR EN DIOIS
Tél. : 0475218803 – Port. : 0685201103 – Email : thierry.puillet@puillet.fr

MOTO CLUB DE CHANOS CURSON M3C**LMR : L31 – Dépt. : D26 – N° Club : C2374**

Pdt et Cce : DRILLET Gaby – 3905 Route Des Alpes – 26600 MERCUROL-VEAUNES
Tél. : 0475077046 – Port. : 0630148795 – Email : drillet156mx@icloud.com

MOTO CLUB DES GRANGES GONTARDES**LMR : L31 – Dépt. : D26 – N° Club : C2594**

Pdt et Cce : DIFORTE Francis – 95 Avenue De Provence – 26290 DONZERE
Tél. : 0475517866 – Port. : 0631955905 – Email : francis.diforte@orange.fr

GRENOBLE ENDURO CLUB**LMR : L31 – Dépt. : D26 – N° Club : C3279**

Pdt et Cce : GERMAIN Marc – Le Cret De Marcoux – 8 Balcon De Saint Pierre – 38450 ST GEORGES DE COMMIIERS
Port. : 0607258136 – Email : marcgermainfr@yahoo.fr

MOTO CLUB DES OLIVIERS**LMR : L31 – Dépt. : D26 – N° Club : C3377**

Pdt et Cce : BLANCHOZ Alain – 39 Rue Camille Brechet – 26110 NYONS
Port. : 0699163778 – Email : alain.blanchoz@wanadoo.fr

MOTO CLUB MONTELIMAR**LMR : L31 – Dépt. : D26 – N° Club : C3585**

Pdt et Cce : DELOSME Adrien – 210 A Chemin Des Echaunes – 26740 MONTBOUCHER-SUR-JABRON
Port. : 0681646482 – Email : enduro.sayan@gmail.com

ISERE (38)**COMITE DEPARTEMENTAL DE L'ISERE – D38 – L31**

Pdt : PLANQUES Guillaume – 343 Chemin De Mercruy – 69290 POLLIONNAY
Port. : 0660038685 – Email : gplanques@wanadoo.fr

NORD ISERE MC**LMR : L31 – Dépt. : D38 – N° Club : C0163**

Pdt et Cce : JOUFFROY Cyril – La Vignole N 73 – 38300 NIVOLAS VERMELLE
Port. : 0673730635 – Email : joffroycyril@gmail.com

MOTO CLUB DAUPHINOIS**LMR : L31 – Dépt. : D38 – N° Club : C0302**

Pdt et Cce : DIEGA Trupia – 116 Ter Rue Charles Michels – 38600 FONTAINE
Port. : 0607509995 – Email : diega.38600@gmail.com

MOTO CLUB TOUT TERRAIN GRENOBLOIS**LMR : L31 – Dépt. : D38 – N° Club : C0407**

Pdt et Cce : RABBIA Pierre – 19 Rue Bizanet – 38000 GRENOBLE
Tél. : 0476431040 – Port. : 0616248819 – Email : mcttg@hotmail.fr

A.S.M. SAINT ANTOINE **LMR : L31 – Dépt. : D38 – N° Club : C0754**
Pdt et Cce : RIMET Lucas – 1765 Route D'Izeron – 38160 SAINT-SAUVEUR
Port. : 0750874071 – Email : rimet.lucas@gmail.com

ST CHAMOND MOTO SPORT **LMR : L31 – Dépt. : D38 – N° Club : C1089**
Pdt et Cce : CHOVEL Felix – 60 Rue Du Stade – 42800 CHATEAUNEUF
Tél. : 0610505408 – Email : felix.chauvet@orange.fr

ASSOCIATION MOTO VERTE DE BOUVESSE **LMR : L31 – Dépt. : D38 – N° Club : C1604**
Pdt et Cce : TEILLON Franck – 120 Chemin De Bayange – Marlieu – 38390 BOUVESSE QUIRIEU
Tél. : 0474886636 – Email : franck.teillon@orange.fr

MOTO CROSS DE L OISANS **LMR : L31 – Dépt. : D38 – N° Club : C2158**
Pdt et Cce : SORREL Adrien – Avenue D'Annecy – 73000 CHAMBERY
Tél. : 0621280173 – Port. : 0760633177 – Email : adriensorrel2101@gmail.com

MOTOCUB RTF 38 APPRIEU **LMR : L31 – Dépt. : D38 – N° Club : C2584**
Pdt et Cce : VIAL Delphine – 238 Allée Des Mayettes – 38160 SAINT-ROMANS
Tél. : 0476363094 – Port. : 0681027324 – Email : delphine.rtf38@outlook.fr

MOTO CLUB DES PAYS DE ST MARCELLIN **LMR : L31 – Dépt. : D38 – N° Club : C2741**
Pdt et Cce : CAILLAT Jean-Pascal – 20 Rue Arago – 38160 ST MARCELLIN
Tél. : 0476640990 – Port. : 0612229840 – Email : caillat.jp@free.fr

ESPACE TT 38 **LMR : L31 – Dépt. : D38 – N° Club : C2972**
Pdt et Cce : MORILLON Jean-Pierre – 32 Rue Des Epis – 69780 TOUSSIEU
Tél. : 0478403810 – Port. : 0612886642 – Email : jeanpierresfr@sfr.fr

CHARVIEU MOTOCROSS **LMR : L31 – Dépt. : D38 – N° Club : C3191**
Pdt et Cce : OFFRE Gilles – 505 Rue Du Bicentenaire – 38540 ST JUST CHALEYSSIN
Tél. : 0478963534 – Port. : 0763134299 – Email : nad.gil@free.fr

RTF 38 TRIAL **LMR : L31 – Dépt. : D38 – N° Club : C3267**
Pdt et Cce : DARVE Stephane – 559 Route De Preydieres – 38410 VAULNAVEYS LE BAS
Tél. : 0476592457 – Port. : 0608787358 – Email : stephane.darve@wanadoo.fr

LOIRE (42)

COMITE DEPARTEMENTAL DE LA LOIRE – D42 – L31
Pdt : LIOGIER Andre – 71 Chemin De Bruot – Les Hyvernoux Hauts – 43120 MONISTROL-SUR-LOIRE
Port. : 0630489524 – Email : Liogier.andre@orange.fr

T.C. DE CHATEAUNEUF **LMR : L31 – Dépt. : D42 – N° Club : C0242**
Pdt et Cce : HAHAD Linda – 12 Chemin Saint Pierre Des Vignes – 42400 SAINT-CHAMOND
Port. : 0781340906 – Email : lindahahad@yahoo.com

MOTO CLUB FEULLANTIN **LMR : L31 – Dépt. : D42 – N° Club : C0351**
Pdt et Cce : FALCONNIER Patrick – Blin Blin – 42480 LA FOUILLOUSE
Tél. : 0477301846 – Port. : 0683255782 – Email : falco.perso@gmail.com

MOTO CLUB FOREZ DONZY **LMR : L31 – Dépt. : D42 – N° Club : C0366**
Pdt et Cce : VERRIERE Alexandre – 878 – Route De La Plaine – 42360 COTTANCE
Tél. : 0477280295 – Port. : 0678038262 – Email : alexandre.verriere42@gmail.com

A.MOTO REGION PANISSIEROISE **LMR : L31 – Dépt. : D42 – N° Club : C0675**
Pdt et Cce : DUTEL Sophie – 6 Rue Jean Bonnassieux – 42360 PANISSIERES
Port. : 0684823047 – Email : so.mouton@hotmail.fr

MOTO VERTE DU PILAT **LMR : L31 – Dépt. : D42 – N° Club : C0703**
Pdt et Cce : BERLIER Loick – 9 Rue Des Jardins – 42740 SAINT-PAUL-EN-JAREZ
Port. : 0642194213 – Email : berlierloick@gmail.com

MOTO CLUB LES PICARLOUX **LMR : L31 – Dépt. : D42 – N° Club : C1414**
Pdt et Cce : LATRECHE Theo – 226 Route Du Chapitel – La Riaille – 43220 RIOTORD
Port. : 0660711697 – Email : latreche.theo@gmail.com

MOTO QUAD CONCEPT **LMR : L31 – Dépt. : D42 – N° Club : C2646**
Pdt et Cce : PEILLON Stephane – 2 Chemin Des Bruyeres – 42800 DARGOIRE
Tél. : 0670031147 – Email : contact@motoquadconcept.fr

MOTO CLUB CHAMBLOUX **LMR : L31 – Dépt. : D42 – N° Club : C2772**
Pdt et Cce : GARNIER Ludovic – 1811B Rue De Chantegrelet – Morenol – 42600 SAVIGNEUX
Port. : 0609280727 – Email : ludovic@fercilec.com

TEAM 3M RACING **LMR : L31 – Dépt. : D42 – N° Club : C3781**
 Pdt et Cce : MARCET Raphael – 823 Route De La Chaize – 42590 VENDRANGES
 Tél. : 0477649506 – Port. : 0630087706 – Email : rmp42@orange.fr

HAUTE LOIRE (43)

COMITE DEPARTEMENTAL DE LA HAUTE LOIRE – D43 – L31
 Pdt : GRANGE David – 12 Montee D Emblaves – 43800 LAVOUTE SUR LOIRE
 Port. : 0679839549 – Email : davenduro@cegetel.net

MOTO CLUB BRIOUDE **LMR : L31 – Dépt. : D43 – N° Club : C0178**
 Pdt et Cce : CHASSAN Franck – 7 Rue De Cronveille – 43100 ST BEAUZIRE
 Port. : 0632649701 – Email : fchassan@orange.fr

MOTO CLUB PUY EN VELAY **LMR : L31 – Dépt. : D43 – N° Club : C0733**
 Pdt : GAUTHIER Dominique – Le Martouret – 43370 CUSSAC SUR LOIRE
 Tél. : 0471036883 – Port. : 0608866242 – Email : dominique.gauthier@gauthiersa.fr
 Cce : DELAIGUE Julie – 39 Rue Du Charron – 43700 BLAVOZY

MOTO CLUB YSSINGELAIS **LMR : L31 – Dépt. : D43 – N° Club : C1011**
 Pdt et Cce : LELIEVRE Carine – 30 Chemin Des Patureaux – Lestang – 43290 RAUCOULES
 Tél. : 0677303331 – Email : carine.lelievre@orange.fr

ASS.MOTO LOISIRS SIAUGUES **LMR : L31 – Dépt. : D43 – N° Club : C1180**
 Pdt et Cce : VIALLET Florian – Hameau Bussac Bas – 43300 SIAUGUES STE MARIE
 Port. : 0623530711 – Email : floviallet@hotmail.fr

MOTO CLUB BAS EN BASSET **LMR : L31 – Dépt. : D43 – N° Club : C1181**
 Pdt : VARENNE Violaine – 22 Chemin De Ranchevoux – Ranchevoux – 43210 BAS-EN-BASSET
 Tél. : 0677603663 – Email : olvio@orange.fr
 Cce : AUBERT Jerome – 9 Route Des Pipistrelles – 43210 BAS-EN-BASSET
 Tél. : 0608913980 – Email : geaubert@hotmail.com

MOTO CLUB USSONNAIS **LMR : L31 – Dépt. : D43 – N° Club : C1733**
 Pdt et Cce : PAGES Christian – 292 Rue Des Bruyeres – La Breure – 42550 USSON EN FOREZ
 Tél. : 0652986505 – Email : pages42@laposte.net

MOTO CLUB DE L'EMBLAVEZ **LMR : L31 – Dépt. : D43 – N° Club : C1892**
 Pdt et Cce : GRANGE David – 12 Montee D'Emblaves – 43800 LAVOUTE SUR LOIRE
 Port. : 0679839549 – Email : davenduro@cegetel.net

MOTO CLUB DES CRAMPONS **LMR : L31 – Dépt. : D43 – N° Club : C3060**
 Pdt et Cce : BAYLE Cyril – 9 Impasse Des Fougeres – 43190 TENCE
 Port. : 0689255028 – Email : cybayle43@gmail.com

MOTO CLUB DE SAUGUES **LMR : L31 – Dépt. : D43 – N° Club : C3202**
 Pdt et Cce : BORDE Alain – Navaron – 43170 SAUGUES
 Tél. : 0471777070 – Port. : 0680754768 – Email : alain.borde@borde.fr

MOTO CLUB DES PORTES D AUVERGNE **LMR : L31 – Dépt. : D43 – N° Club : C3387**
 Pdt et Cce : COUTAREL Olivier – Rue Alexandre Armand – 43350 ST PAULIEN
 Port. : 0681568498 – Email : olivier.coutarel@free.fr

MOTO CLUB DES HAUTS PLATEAUX **LMR : L31 – Dépt. : D43 – N° Club : C3390**
 Pdt et Cce : SIGAUD Yves – 4 Place Du Marchadial – 4 Place Du Marchadial – 43510 CAYRES
 Tél. : 0471573342 – Port. : 0683804142 – Email : yves.sigaud@hotmail.fr

MOTO CLUB HAUT ALLIER **LMR : L31 – Dépt. : D43 – N° Club : C3432**
 Pdt et Cce : FLANDIN Mathieu – 18 Rue – Vallon De Richet – 43300 LANGEAC
 Tél. : 0679894857 – Email : mc.hautallier@gmail.com

MOTO CLUB DU VAL DE SENOUIRE **LMR : L31 – Dépt. : D43 – N° Club : C3666**
 Pdt et Cce : COURTEIX Thomas – 30 Avenue De La Gare – Paulhaguet – 43230 PAULHAGUET
 Port. : 0665029301 – Email : tomcourteix30@gmail.com

LES RANDOS DU LIGNON **LMR : L31 – Dépt. : D43 – N° Club : C3760**
 Pdt et Cce : PABIOU Stephane – 155 Rue Galet – 43200 ST MAURICE DE LIGNON
 Tél. : 0471653250 – Port. : 0619535800 – Email : stephane.pabiau@gmail.com

PUY DE DOME (63)

COMITE DEPARTEMENTAL DU PUY DE DOME – D63 – L31

Pdt et Cce : ASTAIX Claude – 1 Rue De La Pelievre – Pompignat – 63119 CHATEAUGAY
Tél. : 0787320160 – Email : club@auvergnemotosport.fr

AUVERGNE MOTO SPORT

LMR : L31 – Dépt. : D63 – N° Club : C0082

Pdt et Cce : ASTAIX Claude – 1 Rue De La Pelievre – Pompignat – 63119 CHATEAUGAY
Tél. : 0787320160 – Email : club@auvergnemotosport.fr

TRIAL CLUB CLERMONTOIS

LMR : L31 – Dépt. : D63 – N° Club : C0260

Pdt et Cce : DUGNAS Laurence – 43 – La Rodde – 63440 SAINT-QUINTIN-SUR-SIOULE
Port. : 0673455411 – Email : laurencedugnas@gmail.com

KICK CLUB VERTAIZON

LMR : L31 – Dépt. : D63 – N° Club : C0980

Pdt et Cce : PASTOREK Christophe – 1B Rue Chantemerle – 63117 CHAURIAT
Tél. : 0629247844 – Email : pasto63@gmail.com

MOTO CLUB LIVRADOIS

LMR : L31 – Dépt. : D63 – N° Club : C1020

Pdt et Cce : ASTIER Alexandre – 2 Cibertasse – 63480 VERTOLAYE
Port. : 0674915030 – Email : alex.astier@wanadoo.fr

MONTONCEL RACING COMPETITION

LMR : L31 – Dépt. : D63 – N° Club : C1182

Pdt et Cce : BONJEAN Laurent – 279 Route De La Gasse – 63250 CHABRELOCHE
Port. : 0755794989 – Email : laurent.bonjean63@orange.fr

MOTO CLUB VICOMTOIS

LMR : L31 – Dépt. : D63 – N° Club : C1248

Pdt et Cce : HEYRAUD Jean-Francois – 239 Rue Antoine Fabre – 63270 VIC LE COMTE
Tél. : 0473692368 – Port. : 0674529666 – Email : moto.club.vicomtois@free.fr

ISSOIRE MOTO VERTE

LMR : L31 – Dépt. : D63 – N° Club : C1297

Pdt et Cce : CHAUMONT Jean Fabrice – 2 Chemin De Parentignat – Les Domeries – 63500 AULHAT-FLAT
Tél. : 0979668808 – Port. : 0698888091 – Email : jeanfabrice.chaumont@gmail.com

MOTO CLUB DE MESSEIX

LMR : L31 – Dépt. : D63 – N° Club : C1700

Pdt et Cce : LEOTY Gil – 11 Rue De Champradet – 63100 CLERMONT FERRAND
Port. : 0603984899 – Email : gil.leoty@sfr.fr

MOTO CLUB DES AS

LMR : L31 – Dépt. : D63 – N° Club : C1710

Pdt et Cce : RENAULT Florent – 14 Rue Des Lauriers – 63100 CLERMONT-FERRAND
Tél. : 0675078822 – Port. : 0675078822 – Email : frenault.chronometrage@orange.fr

EAM ENDURO AIGUEPERSE MOTO CLUB

LMR : L31 – Dépt. : D63 – N° Club : C1724

Pdt et Cce : GUILLAUME Christian – 52 Allée Allee De La Chapelle – 63260 AIGUEPERSE
Port. : 0680688012 – Email : christian_guillaume@orange.fr

MOTO CLUB DES CHAVADES

LMR : L31 – Dépt. : D63 – N° Club : C1876

Pdt et Cce : GUILLON Julien – 10 Place De La Fontaine – 63460 JOZERAND
Port. : 0624271634 – Email : julien.guillon3@wanadoo.fr

ARTENSE MOTO CLUB

LMR : L31 – Dépt. : D63 – N° Club : C1906

Pdt et Cce : PAPON Louis – 35 Route De Ceyrat – Berzet – 63122 ST GENES CHAMPANELLE
Tél. : 0473870482 – Port. : 0786487265 – Email : louis.artensemoto63@gmail.com

LA ROCHE NOIRE MOTO LOISIRS

LMR : L31 – Dépt. : D63 – N° Club : C1921

Pdt et Cce : TESTARD Patrice – 8 Chemin De Chardon – 63800 LA ROCHE NOIRE
Tél. : 0473695183 – Port. : 0619784578 – Email : patrice.testard@cf2c.fr

PESCHADOIRES MOTO SPORT

LMR : L31 – Dépt. : D63 – N° Club : C2289

Pdt et Cce : DOS REIS Daniel – 118 Rue Champetre – Vione – 63160 REIGNAT
Tél. : 0951811114 – Port. : 0669008653 – Email : pmsracing@gmail.com

MOTO CLUB DES MARTRES

LMR : L31 – Dépt. : D63 – N° Club : C2336

Pdt et Cce : FLORET Claude – 3 Rue De La Poste – 63720 MARTRES SUR MORGE
Tél. : 0473970793 – Port. : 0684390542 – Email : mcm.martres.sur.morge@gmail.com

MOTO CROSS D'AYDAT

LMR : L31 – Dépt. : D63 – N° Club : C2361

Pdt et Cce : TICHIT Romain – Chemin Du Mas – 63970 AYDAT
Port. : 0630540663 – Email : jaromain@hotmail.fr

MOTO CLUB COMBELLOIS

LMR : L31 – Dépt. : D63 – N° Club : C2489

Pdt et Cce : DANJOU Mikael – 11 Rue Saint Clement – 63340 ST GERMAIN LEMBRON
Port. : 0668114548 – Email : Danjournmikael@gmail.com

MOTO CLUB VIREE EN LIVRADOIS **LMR : L31 – Dépt. : D63 – N° Club : C3308**
 Pdt et Cce : FAYARD Gregory – Bourdillon – 63120 VOLLORE MONTAGNE
 Port. : 0675389901 – Email : contact@gregfayard.com

HARD MOTO **LMR : L31 – Dépt. : D63 – N° Club : C3332**
 Pdt et Cce : ALLEZARD Stephane – 3 Impasse Du Vivier – 63420 ARDES
 Tél. : 0473718212 – Port. : 0689972519 – Email : isabelle.allezard@orange.fr

ENDURANCE EVENTS **LMR : L31 – Dépt. : D63 – N° Club : C3464**
 Pdt et Cce : ARNAUD Jean-Philippe – 5 Impasse Du Martinage – 34450 VIAS
 Tél. : 0473982010 – Email : assistant.event@ultimatecup.eu

MOTO CLUB RIS PUY GUILLAUME **LMR : L31 – Dépt. : D63 – N° Club : C3510**
 Pdt et Cce : DEBUS Laurent – 3 Rue Des Michaux – 63290 LIMONS
 Port. : 0676162256 – Email : mcrrpg63@gmail.com

SAINT JUST MOTO LOISIRS **LMR : L31 – Dépt. : D63 – N° Club : C3573**
 Pdt et Cce : BEST Christophe – 875 Chemin Le Clos – 63600 BAFFIE
 Tél. : 0473956840 – Port. : 0699000765 – Email : sabine.best@bbox.fr

TEAM POUET POUET **LMR : L31 – Dépt. : D63 – N° Club : C3629**
 Pdt et Cce : GOUTTEBEL Theo – 18 Route De Pont Du Chateau – Dallet – 63111 MUR-SUR-ALLIER
 Port. : 0661311701 – Email : theo.gouttebel@gmail.com

RHÔNE ET LYON METROPOLE (69)

COMITE DEPARTEMENTAL DU RHONE ET LYON METROPOLE – D69 – L31
 Pdt : DUMORD Jean Marc – 81 Impasse De La Croix D Ain – 01600 PARCIEUX
 Port. : 0607781448 – Email : jmdumord@orange.fr

MOTO CLUB BALDAGO S **LMR : L31 – Dépt. : D69 – N° Club : C0089**
 Pdt : DUSSUYER Anthony – 663 Route De La Molandiere – 69170 ST CLEMENT SUR VALSONNE
 Port. : 0683053465 – Email : anthonydussuyer@gmail.com
 Cce : VITALLI Jean-Francois – 83 Rue Du Stade – 69490 SAINT-ROMAIN-DE-POPEY

CLUB MOTO DU BEAUJOLAIS **LMR : L31 – Dépt. : D69 – N° Club : C0118**
 Pdt et Cce : DUTREMBLE Michel – 61 Route De Saint Roch – 69640 VILLE SUR JARNIOUX
 Port. : 0685329310 – Email : michel.dutreble@yahoo.fr

TRIAL CLUB DE JONAGE **LMR : L31 – Dépt. : D69 – N° Club : C0453**
 Pdt et Cce : CATANESE Claude – Ch Des Epinettes – 16 Res Des Epinettes – 69580 SATHONAY VILLAGE
 Tél. : 0478224205 – Port. : 0782998618 – Email : claude.catanese@free.fr

MOTO CLUB DE LA CROIX BORSAT **LMR : L31 – Dépt. : D69 – N° Club : C0473**
 Pdt et Cce : ROCHE Paul – Impasse 546 Impasse De Champaillard – 69870 LAMURE SUR AZERGUES
 Tél. : 0474030969 – Port. : 0685811964 – Email : rochepaulxborsat@gmail.com

MOTO CLUB DE LYON ET DU RHONE **LMR : L31 – Dépt. : D69 – N° Club : C0532**
 Pdt et Cce : BONGIOVANNI Claudie – 27 Avenue Du Stade – 69530 BRIGNAIS
 Tél. : 0478052142 – Port. : 0674205098 – Email : guy.bongiovanni@orange.fr

TROLLSPORTS TRIAL **LMR : L31 – Dépt. : D69 – N° Club : C0934**
 Pdt et Cce : LEFORT Jacques – 8 Avenue Salvador Allende – 69100 VILLEURBANNE
 Tél. : 0954125243 – Port. : 0658178047 – Email : jac.lefort@gmail.com

R.M.S.C.VILLEURBANNAIS **LMR : L31 – Dépt. : D69 – N° Club : C0989**
 Pdt et Cce : BOURGEOT Stephane – 10 Allée Des Mimosas – 38090 VILLEFONTAINE
 Tél. : 0474965539 – Port. : 0670875681 – Email : bourgeotstephane@gmail.com

MOTOBALL CLUB SAINT GEORGES DE RENEINS **LMR : L31 – Dépt. : D69 – N° Club : C1026**
 Pdt et Cce : MARTHINET Cyril – Chemin De Patural – 69830 SAINT-GEORGES-DE-RENEINS
 Tél. : 0658341916 – Email : marine-kuhnel@hotmail.fr

MOTO CLUB ANDREZIEUX BOUTHEON **LMR : L31 – Dépt. : D69 – N° Club : C1177**
 Pdt et Cce : CACHET Cyril – 365 Rue De La Rive – 42340 VEAUCHETTE
 Port. : 0678827209 – Email : cachet.cyril@gmail.com

TEAM TOUT TERRAIN BEAUJOLAIS **LMR : L31 – Dépt. : D69 – N° Club : C2154**
 Pdt et Cce : MEYRAN Sonia – 80 Impasse De La Misere – Bellevue – 69910 VILLIE MORGON
 Port. : 0621036886 – Email : sonia.meyran@icloud.com

LOISIRS MOTORSPORT **LMR : L31 – Dépt. : D69 – N° Club : C2946**
 Pdt et Cce : ENJOLRAS Patrick – 45 Impasse Jean Laval – 69480 ANSE
 Tél. : 0474602623 – Port. : 0685821093 – Email : tatiteam69@gmail.com

AMIS MOTO VERTE DE BELLEVILLE**LMR : L31 – Dépt. : D69 – N° Club : C3106**Pdt et Cce : JARRIGE Frederic – 1020 Route Buyon – 69460 ST ETIENNE DES OULLIERES
Tél. : 0645467285 – Email : jarrige.frederic@yahoo.fr**LA MOTOR'S LMR : L31 – Dépt. : D69 – N° Club : C3206**Pdt et Cce : GRATALOUPE Bernard – 4 Route De Lyon – 69850 ST MARTIN EN HAUT
Tél. : 0478486213 – Port. : 0681916082 – Email : contact.lamotors@gmail.com**SAVOIE (73)****COMITE DEPARTEMENTAL DE LA SAVOIE – D73 – L31**Pdt : GAMBIN Michel – 515 Route Du Bas Guillot – 73330 DOMESSIN
Tél. : 0476372366 – Port. : 0630290473 – Email : michelgambin@orange.fr**MOTO CLUB DES BERMUDES****LMR : L31 – Dépt. : D73 – N° Club : C0135**Pdt et Cce : LHOSTE Kevin – Residence Pre Pignon – 240 Route Du Col Du Frene – 73250 ST PIERRE D ALBIGNY
Port. : 0629574187 – Email : kevin1.lhoste@gmail.com**MOTO CLUB LA MOTTE SERVOLEX****LMR : L31 – Dépt. : D73 – N° Club : C0476**Pdt et Cce : FORRAY Patrick – 405 Rue De Villeneuve – 73230 ST ALBAN LEYSSE
Tél. : 0479850105 – Port. : 0615062586 – Email : j-benonie@autodistribution.com**MOTO CLUB VAL-GUIERS-SAVOIE****LMR : L31 – Dépt. : D73 – N° Club : C0562**Pdt et Cce : GAMBIN Michel – 515 Route Du Bas Guillot – 73330 DOMESSIN
Tél. : 0476372366 – Port. : 0630290473 – Email : michelgambin@orange.fr**MOTO VERTE DE MAURIENNE****LMR : L31 – Dépt. : D73 – N° Club : C0563**Pdt et Cce : MARIE Baptiste – 80 Rue Des Hormais – 73300 JARRIER
Port. : 0699415889 – Email : baptiste.marie@outlook.com**MOTO CLUB DE CHANAZ****LMR : L31 – Dépt. : D73 – N° Club : C1777**Pdt et Cce : MILLE Dylan – 151 Route Des Galles – 73310 CHANAZ
Tél. : 0664242378 – Email : corinnemille@orange.fr**FIREBALL ENDURO RACING****LMR : L31 – Dépt. : D73 – N° Club : C2913**Pdt et Cce : DELCOURT Christophe – 978 Route De Tardevel – 73390 CHATEAUNEUF
Tél. : 0479651130 – Port. : 0608048560 – Email : speedseries@orange.fr**CLUB DES SPORTS DE VAL D'ISERE SECTION MOTO****LMR : L31 – Dépt. : D73 – N° Club : C3014**Pdt et Cce : BERTHET Pierre-Julien – Route De La Balme – Bp61 – 73150 VAL-D'ISERE
Tél. : 0479060349 – Email : a.toublanc@valsport.org**TRIAL CLUB ALBERTVILLOIS 73****LMR : L31 – Dépt. : D73 – N° Club : C3661**Pdt et Cce : GIRAUD Bertrand – 153 Chemin De La Combe De Savoie – 73200 ALBERTVILLE
Port. : 0615929783 – Email : trialclubalbertvillos73@gmail.com**HAUTE SAVOIE (74)****COMITE DEPARTEMENTAL DE LA HAUTE SAVOIE – D74 – L31**Pdt : BRUN Andre – 469 Avenue De La Gare – Le Francois 1Er N 15 – 74130 BONNEVILLE
Tél. : 0450078594 – Port. : 0630424283 – Email : andre.brun74@orange.fr**MOTO CLUB ANNEMASSE****LMR : L31 – Dépt. : D74 – N° Club : C0044**Pdt et Cce : GIRARD-DESPROLET Françoise – 187 Chemin De La Chapelle – 74560 MONNETIER-MORNEX
Tél. : 0611773376 – Email : motoclubannemasse@gmail.com**MOTO CLUB ARBUSIGNY****LMR : L31 – Dépt. : D74 – N° Club : C0053**Pdt et Cce : AUBRY Samuel – 6 Croix De Bachat – 74380 NANGY
Tél. : 0450362540 – Port. : 0608251356 – Email : saubry@tech-sam.fr**MOTO CLUB DU LEMAN****LMR : L31 – Dépt. : D74 – N° Club : C0496**Pdt et Cce : GALLAY Dominique – 29 Route De La Tioletaz – 74200 ANTHY SUR LEMAN
Tél. : 0450356694 – Port. : 0670302967 – Email : dominique.gallay@wanadoo.fr**MOTO CLUB ROCHOIS****LMR : L31 – Dépt. : D74 – N° Club : C0780**Pdt : FRANCHI Don Jean – 185 Route De Porte D En Bas – 74930 SCIENTRIER
Port. : 0617421943 – Email : donjean717@gmail.com
Cce : VINCENT Joris – 118 Chemin De Chauffemerande – Chauffemerande – 74250 VIUZ EN SALLAZ**MOTO CLUB RUMILLIEN****LMR : L31 – Dépt. : D74 – N° Club : C1109**Pdt et Cce : VEYRAT Gilles – 163 Route De Prevy – 74270 MINZIER
Tél. : 0450604315 – Port. : 0674893460 – Email : gilles.veyrat@wanadoo.fr**ASSOCIATION MOTO VERTE 74****LMR : L31 – Dépt. : D74 – N° Club : C1156**Pdt et Cce : JACQUOT Claude – 265 Route De La Bauche – 74410 ST EUSTACHE
Tél. : 0628048678 – Email : claude.jacquot@amv74.fr

MOTO CLUB DE BERNEX DENT D'OÏCHE LMR : L31 – Dépt. : D74 – N° Club : C2274
Pdt et Cce : DELALE Régis – 652 Les Chautets – 74500 BERNEX
Port. : 0688789162 – Email : rdel@orange.fr

MOTO CLUB DE CHAUMONT LMR : L31 – Dépt. : D74 – N° Club : C2685
Pdt et Cce : ZUCCALLI Antony – 66 Chemin De Loratoire – Hery – 74270 CHESSENAZ
Port. : 0640932868 – Email : antonyzuccalli@hotmail.fr

ASSOCIATION DES SPORTS MECANIQUES DE VIRY LMR : L31 – Dépt. : D74 – N° Club : C3475
Pdt et Cce : VESIN Stéphane – 186 Route De Sezegnin – 74580 VIRY
Tél. : 0614745774 – Email : stephanevesin@orange.fr

OTT RACING TEAM LMR : L31 – Dépt. : D74 – N° Club : C3488
Pdt et Cce : POLLIEVRE Fabien – 55 Route De La Corniche – 74500 EVIAN LES BAINS
Tél. : 0450749952 – Port. : 0663924161 – Email : fpollievre@wanadoo.fr

MOTO CLUB DU VAL DE VERGY LMR : L32 – Dépt. : D21 – N° Club : C0959
Pdt : LESTRADE Corentin – 2 Rue De Tamines – 21700 NUIITS-SAINT-GEORGES
Tél. : 0380610836 – Port. : 0643296809 – Email : cabinet.clestrade@gmail.com
Cce : HUMBLLOT Thomas – 2 Chemin Des Vignes – 21700 MEUILLEY
Port. : 0616941092 – Email : mc2v@live.fr

ASS MC ISSOIS LMR : L32 – Dépt. : D21 – N° Club : C1605
Pdt et Cce : VAILLAUT Georgy – 47 Rue De Langres – 21120 TIL CHATEL
Tél. : 0380952364 – Port. : 0681069736 – Email : gvmotor@hotmail.fr

A.S LOISIRS OFF ROAD LMR : L32 – Dépt. : D21 – N° Club : C2247
Pdt et Cce : BOYON Romuald – 4 Grande Rue – Pregelan – 21580 SALIVES
Tél. : 0380756799 – Port. : 0667462700 – Email : loisirsoffroad21@orange.fr

MOTO CLUB VENAREY LES LAUMES LMR : L32 – Dépt. : D21 – N° Club : C2776
Pdt et Cce : MANGONAUX Nicolas – 17 Rue Alexandre Dumas – 21150 VENAREY-LES-LAUMES
Tél. : 0688930596 – Email : Nicolas.mangonaux@gmail.com

LIGUE DE BOURGOGNE - FRANCHE-COMTÉ

Code FFM N°32

Côte d'Or (21) - Doubs (25) - Jura (39) - Nièvre (58) - Haute Saône (70)

Saône et Loire (71) - Yonne (89) - Territoire de Belfort (90)

Secrétariat Est : Mariline : 27 rue de la Sous-Préfecture - 39100 DOLE

Tél. : 03.84.79.59.93 - lmbfc.est@outlook.fr - lmbfc.est@lmbfc.com

Site Web : <http://www.lmbfc.com/>

Secrétariat Ouest : Sandrine : 22 rue Paul Desjardins - cidex 1 - 89230 PONTIGNY
Tél. : 03.86.52.88.62 - lmbfc.ouest@lmbfc.com

Président : GOUX Christian - 13 rue de Dampvalley – 70000 COLOMBE LES VESOU
Tél. : 03 84 76 72 06 – 06 84 69 41 12 - Email : christian.goux70@gmail.com

1er Vice-Président : FOREST Jean-Pierre - 26 route de Valette - 71130 GUEUGNON
Tél. : 06 84 21 20 83 - Email : forest.jp@orange.fr

Vice-Président : ALZINGRE Patrick – 8 rue de la Perrouse – 25115 POUILLEY LES VIGNES
Tél. : 06.18.26.25.47 - Email : patrick.alzingre@wanadoo.fr

Vice-Président : MOREAU Régis - 19 rue de l'Orangerie – 58000 ST ELOI
Tél. : 06 10 94 46 95 - Email : regis.moreau4@wanadoo.fr

Vice-Président : PARISE Michel - 29 rue des Champs aux Prêtres – 89113 CHARBUY
Tél. : 06 07 78 73 23 - Email : michel.parise@neuf.fr

Vice-Président : RAMEL Alain - 22 rue des Côtes - 39100 AUTHUME
Tél. : 06 80 30 42 12 - Email : ramelal@wanadoo.fr

Trésorier : ROBERT Dominique - 3 impasse de la Rossignolerie – 18320 BEFFES
Tél. : 02 48 76 55 29 - Email : dom55.robert@orange.fr

Secrétaire Général : SAUVIGNON Ludovic - 4 chemin de la Pennasse – 71130 GUEUGNON
Tél. : 06 77 45 04 86 – Email : sauvignon.ludovic@bbox.fr

PRESIDENTS OU RESPONSABLES des COMMISSIONS SPORTIVES :

Motocross : BRISEBARD Jérôme – 4 rue du Recoute – 25360 GONSANS
Tél. : 06.80.10.32.14 – Email : jtme@orange.fr

Enduro & Endurance T.T : HENNEQUIN Patrice – 8 rue Saint Martin – 89290 IRANCY
Tél. : 06.69.40.80.00 - Email : 0680133242@orange.fr

Vitesse, Tourisme, Grass Track, Rallye Routier : ALZINGRE Patrick - 8 rue de la Perouse - 25115 POUILLEY LES VIGNES

Tél. : 06 18 26 25 47 – Email : patrick.alzingre@wanadoo.fr

Trial : CAMOZZI Bruno – 4 impasse des Hirondelles – 90120 MORVILLARS

Tél. : 07.44.90.46.50 – Email : bruno.camozzi90@gmail.com

Educatif : PELOIS Alexandre - 31 rue des Marronniers – 89470 SOUGERES SUR SINOTTE

Tél. : 03 86 41 88 41 - Email : lmbfc.comite-educatif@orange.fr

Technique : MOREAU Régis - 19 rue de l'Orangerie – 58000 ST ELOI

Tél. : 06 10 94 46 95 - Email : regis.moreau4@wanadoo.fr

Discipline & Arbitrage : SAUVIGNON Ludovic - 4 chemin de la Pennasse – 71130 GUEUGNON

Tél. : 06 77 45 04 86 – Email : sauvignon.ludovic@bbox.fr

Comité des Officiels : GUERIN Thomas

Tél. : 06 13 01 47 57 – Email : tom.guerin42@me.com

Comité Chronométrage : COUFFI Kathy

Tel : 06 11 14 18 17 – Email : kathycouffi@gmail.com

COTE D'OR (21)

COMITE DEPARTEMENTAL DE LA COTE D'OR – D21 – L32

Pdt : THEVENARD Patrick – 12 Rue De Tarsul – 21110 IZEURE

Port. : 0646000752 – Email : thevpat59@gmail.com

MOTO CROSS ROCHELOIS

LMR : L32 – Dépt. : D21 – N° Club : C2916

Pdt et Cce : MARILLIER Sylvain – 11 Rue Jules Calais – 21370 PLOMBIERES LES DIJON

Tél. : 0380598266 – Port. : 0688604790 – Email : sylvain.marillier@orange.fr

ASM DIJON PRENOIS

LMR : L32 – Dépt. : D21 – N° Club : C2961

Pdt et Cce : MORIZOT Yannick – 7 Rue De La Foret – 21700 ST NICOLAS LES CITEAUX

Port. : 0608951285 – Email : yannick.morizot@circuit-dijon-prenois.com

ASS MX TELEGRAPHE

LMR : L32 – Dépt. : D21 – N° Club : C3248

Pdt et Cce : FEUGUEUR Adrien – 10 Rue Avau – 21500 VILLAINES LES PREVOTES

Port. : 0628623671 – Email : choucross@hotmail.fr

MOTO CLUB VAUXOIS

LMR : L32 – Dépt. : D21 – N° Club : C3335

Pdt et Cce : DECHANET Francois – 1 Place Valpelle – 52250 LONGEAU-PERCEY

Tél. : 0607975774 – Email : francois.dechanet13@gmail.com

MOTO CLUB DE LEUGLAY

LMR : L32 – Dépt. : D21 – N° Club : C3438

Pdt et Cce : MARECHAL Edouard – Ferme De La Grange Emery – 21400 CHATILLON SUR SEINE

Port. : 0683971581 – Email : marechal.e@hotmail.fr

BOURGOGNE QUAD 21

LMR : L32 – Dépt. : D21 – N° Club : C3470

Pdt : MOUCHET Guillaume – 15 Bis Rue Du Moulin – 21700 QUINCEY

Tél. : 0603227663 – Email : gmouchet@wanadoo.fr

Cce : PELLETIER Franck – 15 Rue Du Moulin De Prissey – 21700 PREMEAUX PRISSEY

Tél. : 0609452780 – Email : francky3421@gmail.com

CLUB DES CREUX BLANCS

LMR : L32 – Dépt. : D21 – N° Club : C3474

Pdt et Cce : BRUEY Thomas – 3 Ruelle La Ruelle – 21120 FRENOIS

Tél. : 0659184737 – Email : thomas-bruey@hotmail.fr

MOTO CLUB DES GRANDS CRUS

LMR : L32 – Dépt. : D21 – N° Club : C3611

Pdt et Cce : GENTIL Herve – Grande Rue – 21220 SEGROIS

Port. : 0622223769 – Email : gentil.herve@icloud.com

ESPRIT ENDURO 21

LMR : L32 – Dépt. : D21 – N° Club : C3644

Pdt et Cce : LEBASTARD Elliott – 44 Grande Rue – 21370 VELARS SUR OUCHE

Port. : 0643453474 – Email : elriott.lebastard@wanadoo.fr

SECTION MOTOCROSS ETOILE AUXONNAISE

LMR : L32 – Dépt. : D21 – N° Club : C3665

Pdt et Cce : DUMONT Fabien – 30 Rue Du Port – 21130 LES MAILLYS

Tél. : 0640470564 – Email : fabien_dumont@orange.fr

MC FLAFLA FILS 225

LMR : L32 – Dépt. : D21 – N° Club : C3706

Pdt : FAGIOLINI Patrick – 40 Bis Rue De La Voie Pouche – 10340 LES RICEYS

Port. : 0624562292 – Email : patrick.fagiolini@gmail.com

Cce : CHRIST Xavier – 1 Rue De La Motte – 10110 MERREY SUR ARCE

0785940618 – Email : xavier.christ25@gmail.com

DOUBS (25)**COMITE DEPARTEMENTAL DU DOUBS – D25 – L32**

Pdt et Cce : CHAGROT Jean Pierre – 36 Rue Du Stand – 25110 BAUME LES DAMES
 Port. : 0610750716 – Email : chagrotjeanpierre@orange.fr

UNION MOTOCYCLISTE BAUMOISE**LMR : L32 – Dépt. : D25 – N° Club : C0110**

Pdt et Cce : LEJEUNE Christophe – 3 Rue Jacques Almand – 25110 BAUME LES DAMES
 Tél. : 0381842897 – Port. : 0670154972 – Email : umbaumoise@orange.fr

MOTO CLUB DE BESANCON-GONSANS**LMR : L32 – Dépt. : D25 – N° Club : C0138**

Pdt et Cce : KOVACIC Leo – 9 Rue Du Recoute – 25360 GONSANS
 Tél. : 0381552426 – Port. : 0611712507 – Email : leo0425@hotmail.fr

MOTO CLUB VILLARS SOUS ECOT**LMR : L32 – Dépt. : D25 – N° Club : C0265**

Pdt et Cce : PELLIER Luc – 3 Rue Du Chemin Neuf – 25150 VILLARS-SOUS-ECOT
 Port. : 0661645403 – Email : lucpellier@aol.com

AMICALE MOTO DU DOUBS**LMR : L32 – Dépt. : D25 – N° Club : C0322**

Pdt et Cce : ALZINGRE Patrick – 8 Rue De La Perrouse – 25115 POUILLEY LES VIGNES
 Tél. : 0618262547 – Email : patrick.alzingre@wanadoo.fr

MOTO CLUB ETRABONNE**LMR : L32 – Dépt. : D25 – N° Club : C0345**

Pdt et Cce : GIRARDOT Jean-Pierre – 1 Rue De La Breteniere – 39700 SERMANGE
 Tél. : 0384709607 – Port. : 0682969240 – Email : elec.jp@wanadoo.fr

AMICALE MOTO DES FINS**LMR : L32 – Dépt. : D25 – N° Club : C0355**

Pdt : GUINCHARD Jeremy – 20 Rue De La Gare – 25690 AVOUDREY
 Tél. : 0381670308 – Port. : 0637008826 – Email : guinguin612@gmail.com
 Cce : BOUCHER Dominique – 1 Les Musses – 25390 FOURNETS LUISANS
 Tél. : 0381435215 – Port. : 0607335637 – Email : dommim@hotmail.fr

MOTO CLUB MANDEURE**LMR : L32 – Dépt. : D25 – N° Club : C0543**

Pdt et Cce : JEAMBRUN Thierry – 15 Bis Rue De L'Eglise – 25350 MANDEURE
 Port. : 0624423425 – Email : tjeambrun@free.fr

MOTO CLUB DE MONTBELIARD**LMR : L32 – Dépt. : D25 – N° Club : C0589**

Pdt et Cce : DROUOT Vincent – 11 Rue Des Frenes – 25220 THISE
 Port. : 0676323699 – Email : vin.c08@hotmail.fr

MOTO CLUB DE SAINTE MARIE**LMR : L32 – Dépt. : D25 – N° Club : C0820**

Pdt et Cce : DEMOULIN Bernard – 29 Rue Du Chanois – 25260 ST MAURICE COLOMBIER
 Tél. : 0637387091 – Email : bernard_demoulin@orange.fr

ASSOCIATION MOTO SELONCOURT**LMR : L32 – Dépt. : D25 – N° Club : C0854**

Pdt et Cce : REBRASSIER Jean-Marie – 81 Rue De Vandoncourt – 25230 SELONCOURT
 Tél. : 0381344172 – Port. : 0674801196 – Email : jeanmarie.rebrassier@gmail.com

MOTO CLUB VALDAHON**LMR : L32 – Dépt. : D25 – N° Club : C0952**

Pdt et Cce : JOBERT Yohann – 30 Rue De L'Hotel De Ville – 25800 VALDAHON
 Tél. : 0381563570 – Port. : 0677374287 – Email : yohannjobert@gmail.com

MOTO CLUB VOUEJAUCOURT**LMR : L32 – Dépt. : D25 – N° Club : C1004**

Pdt et Cce : BONGEOT Olivier – 1 Impasse Champ Chatelain – 25420 BERCHE
 Tél. : 0381900819 – Port. : 0670303088 – Email : olivierbongeot@gmail.com

MOTO ECOT TEAM CUENIN**LMR : L32 – Dépt. : D25 – N° Club : C1456**

Pdt et Cce : CUENIN Gilbert – 26 Rue De Belfort – 25400 AUDINCOURT
 Tél. : 0381355441 – Port. : 0671420379 – Email : team-cuenin@wanadoo.fr

ARCEY MOTO CLUB**LMR : L32 – Dépt. : D25 – N° Club : C1679**

Pdt et Cce : KOENIG Alain – 6 Rue Du Ritt – 25750 DESANDANS
 Port. : 0606430928 – Email : koenig.a2@wanadoo.fr

TRIAL CLUB COMTOIS**LMR : L32 – Dépt. : D25 – N° Club : C1731**

Pdt et Cce : SCHMIDLIN Jean-Luc – 4 Rue Des Demoiselles – 39700 SALANS
 Port. : +33682246323 – Email : jldlin@orange.fr

TEAM EFC ENDURO MOTO CLUB**LMR : L32 – Dépt. : D25 – N° Club : C1888**

Pdt et Cce : VERNIER David – 6 Rue Sous Le Temple – 25150 ECURCEY
 Tél. : 0363383821 – Port. : 0629806359 – Email : david.vernier@peugeotmotocycles.com

MC POULIGNEY LUSANS

LMR : L32 – Dépt. : D25 – N° Club : C2872

Pdt et Cce : VILLAIN Martial – 8 Rue De Saint Hilaire – 25640 LE PUY
Port. : 0618306386 – Email : vm.vulcanisation@yahoo.fr

MOTO CLUB DE CHAY

LMR : L32 – Dépt. : D25 – N° Club : C2940

Pdt et Cce : BILLEREY Romain – 30 Route Du Village – 25440 CHARNAY
Port. : 0664728002 – Email : motoclubchay@gmail.com

TEAM ROULAGE 25

LMR : L32 – Dépt. : D25 – N° Club : C3385

Pdt et Cce : LOMBARD Emmanuel – 4A Rue Cernier D Embray – 25470 FESSEVILLERS
Port. : 0665039234 – Email : manulo@orange.fr

JURA (39)**COMITE MOTOCYCLISTE DEPARTEMENTAL JURA – D39 – L32**

Pdt : RAMEL Alain – 22 Rue Des Cotes – 39100 AUTHUME
Tél. : 0680304212 – Email : ramelal@wanadoo.fr

MOTO CLUB ANDELOT

LMR : L32 – Dépt. : D39 – N° Club : C0034

Pdt et Cce : DI STEFANO Lyse – 2 Impasse Des Fuvettes – 25370 LES HOPITAUX-NEUFS
Port. : 0787291927 – Email : dislyse@gmail.com

UNION MOTOCYCLISTE DOLOISE

LMR : L32 – Dépt. : D39 – N° Club : C0315

Pdt et Cce : RAMEL Alain – 22 Rue Des Cotes – 39100 AUTHUME
Tél. : 0680304212 – Email : ramelal@wanadoo.fr

MOTO CLUB TEAM JURA CROSS

LMR : L32 – Dépt. : D39 – N° Club : C0456

Pdt et Cce : PAGET Pierre-Gilles – 9 Rue Basse – 39240 VALZIN EN PETITE MONTAGNE
Tél. : 0384357441 – Port. : 0682761651 – Email : contact@pagetcolors.com

MOTO CLUB DU RISOUX

LMR : L32 – Dépt. : D39 – N° Club : C0771

Pdt et Cce : VALLET Jean-Marie – 8 Les Grands Champs – 39260 VILLARDS D HERIA
Port. : 0750425749 – Email : jmvallet@outlook.fr

MOTO CLUB DE LA CROIX DU DAN

LMR : L32 – Dépt. : D39 – N° Club : C1032

Pdt et Cce : GAILLARD Philippe – 2 Rue Saint Louis – 39800 BUVILLY
Tél. : 0671191808 – Email : philippe.gaillard39800@gmail.com

MOTO CLUB SELLIERES

LMR : L32 – Dépt. : D39 – N° Club : C1483

Pdt et Cce : BIGUEUR Martial – 1 Rue Des Terres Rouges – 39230 RYE
Port. : 0670772361 – Email : combycar@gmx.fr

MOTO CLUB SELLIERES

LMR : L32 – Dépt. : D39 – N° Club : C1483

Pdt : PAULY Maxime – 105 Rue De La Cotette – 39000 LONS-LE-SAUNIER
Tél. : 0384476150 – Port. : 0625829377 – Email : maxply6@gmail.com
Cce : BIGUEUR Martial – 1 Rue Des Terres Rouges – 39230 RYE
Port. : 0670772361 – Email : combycar@gmx.fr

MOTO CLUB MOIRANS EN MONTAGNE

LMR : L32 – Dépt. : D39 – N° Club : C1529

Pdt et Cce : LACROIX Christophe – 6 Chemin De La Pelesse – 39260 VILLARDS-D'HERIA
Tél. : 0384420756 – Port. : 0680858715 – Email : christophe.lacroix123@orange.fr

MOTO CLUB DU VAL D'AMOUR

LMR : L32 – Dépt. : D39 – N° Club : C2226

Pdt et Cce : GIBEY Arnaud – 4 Rue Auguste Pointelin – 39380 MONT SOUS VAUDREY
Port. : 0679948552 – Email : arnaud.gibey39@gmail.com

MOTO CLUB DES GEAIS DE PLAISIA

LMR : L32 – Dépt. : D39 – N° Club : C2811

Pdt et Cce : CHEVASSU Yves – 8 Rue Des Geais – 39270 PLAISIA
Tél. : 0384254168 – Port. : 0631227470 – Email : bad39@wanadoo.fr

MOTO CLUB DE CURNY

LMR : L32 – Dépt. : D39 – N° Club : C3125

Pdt et Cce : KOLLY Laurent – Association Moto De Macon – 6 Impasse Du Muret – 01250 HAUTECOURT-ROMANECHÉ
Tél. : 0474518136 – Port. : 0602727310 – Email : berengere.kolly@orange.fr

MOTO CLUB CIRCUIT JURA SUD

LMR : L32 – Dépt. : D39 – N° Club : C3239

Pdt et Cce : JAVOUREZ Vincent – 4 Rue Village Du Haut – 39260 LES CROZETS
Tél. : 0614419464 – Email : motoclubcsj@gmail.com

MX TEAM BERSAILLIN

LMR : L32 – Dépt. : D39 – N° Club : C3276

Pdt et Cce : PETITPAS Cyrille – 16 Rue De L'Eglise – 39800 BERSAILLIN
Tél. : 0384259733 – Port. : 0683586340 – Email : nathalie.cyrille@gmail.com

ASSO. GRANDVALLIERE D'ENCADREMENT POUR LA PRATIQUE DES SPORTS MECA. LMR : L32 – Dépt. : D39 – N° Club : C3636
 Pdt et Cce : NOUVELOT Michael – 2275 Route De Saint Pierre – 39150 LA CHAUMUSSE
 Tél. : 0622032851 – Email : michael.nouvelot@orange.fr

NIEVRE (58)**COMITE DEPARTEMENTAL DE LA NIEVRE – D58 – L32**

Pdt et Cce : HENRIET Bernard – 20 Rue Victor Hugo – 58160 IMPHY
 Tél. : 0386903816 – Port. : 0618681048 – Email : bernard.henriet86@sfr.fr

MOTO CLUB DE NEVERS ET DE LA NIEVRE**LMR : L32 – Dépt. : D58 – N° Club : C0642**

Pdt et Cce : MOREAU Regis – 19 Rue De L'Orangerie – 58000 ST ELOI
 Tél. : 0386371743 – Port. : 0610944695 – Email : regis.moreau4@wanadoo.fr

MOTO CLUB DES TROIS TOURS**LMR : L32 – Dépt. : D58 – N° Club : C0933**

Pdt et Cce : ANNE Thierry – 266 Route Des Acacias Satinges – 58320 PARIGNY-LES-VAUX
 Tél. : 0386587746 – Port. : 0651537842 – Email : anne.thierry0043@orange.fr

MOTO CLUB NEUVY SUR LOIRE**LMR : L32 – Dépt. : D58 – N° Club : C2306**

Pdt et Cce : NORMAND Thierry – 15 Route Des Artisans – 58200 ST LOUP DES BOIS
 Port. : 0611035484 – Email : thierrysaintloup@hotmail.fr

SUD MORVAN MOTO CLUB**LMR : L32 – Dépt. : D58 – N° Club : C2915**

Pdt et Cce : LION Enrick – 12 Impasse Du Couvent – 58160 CHEVENON
 Tél. : 0386384300 – Port. : 0611699208 – Email : enricklion58@gmail.com

AS TEAM HIPPOCAMTUS**LMR : L32 – Dépt. : D58 – N° Club : C3165**

Pdt et Cce : LARMET Françoise – 21 Route Du Petit Jailly – 58110 BAZOLLES
 Tél. : 0983877986 – Port. : 0698906185 – Email : fanfanlarmet@gmail.com

MX ACTIVITES**LMR : L32 – Dépt. : D58 – N° Club : C3408**

Pdt et Cce : PIOT Soline – 3 Route De Beaumont – 58700 SICHAMPS
 Port. : 0612573190 – Email : mxactivites@yahoo.fr

MOTO CLUB DE MONT BARON**LMR : L32 – Dépt. : D58 – N° Club : C3584**

Pdt et Cce : BELIN Jeremy – 326 Rue De Moirey – 21850 ST APOLLINAIRE
 Tél. : 0380735306 – Port. : 0682241449 – Email : jeremysandrabelin@gmail.com

MOTO CLUB MX ACTIVITES**LMR : L32 – Dépt. : D58 – N° Club : C3617**

Pdt et Cce : PIOT Jimmy – 3 Route De Beaumont – 58700 SICHAMPS
 Port. : 0688152799 – Email : mxactivites@yahoo.fr

SPORT PASSION DES AMOGNES**LMR : L32 – Dépt. : D58 – N° Club : C3739**

Pdt : JOLY Patrick – 22 Rue Du Pre – 58300 SAINT-LEGER-DES-VIGNES
 Tél. : 0619347441 – Email : auclair.guillaume@yahoo.fr
 Cce : AUCLAIR Guillaume – 7 Rue Du Mont Bert – 58270 SAINT-BENIN-D'AZAY
 Tél. : 0619347441 – Email : auclair.guillaume@yahoo.fr

TEAM GAZZZ 58**LMR : L32 – Dépt. : D58 – N° Club : C3746**

Pdt et Cce : ROBERT Emilie – 39 Route De Moulins – 58300 TOURY-LURCY
 Port. : 0634582266 – Email : teamgazz58@gmail.com

HAUTE-SAÔNE (70)**COMITE DEPARTEMENTAL HAUTE SAONE – D70 – L32**

Pdt : ROY Pascal – 23 Rue Jean Poirey – 70000 QUINCEY
 Tél. : 0384768727 – Email : p.roy-calou@orange.fr

MOTO CLUB HAUT SAONNOIS**LMR : L32 – Dépt. : D70 – N° Club : C0426**

Pdt et Cce : GOUX Christian – 13 Rue De Dampvalley – 70000 COLOMBE LES VESOUL
 Tél. : 0384767206 – Port. : 0684694112 – Email : christian.goux70@gmail.com

CLUB TRAIL 70**LMR : L32 – Dépt. : D70 – N° Club : C0916**

Pdt et Cce : BESANCON Philippe – 3 Avenue Du Breuil – 70000 VAIVRE ET MONTOILLE
 Tél. : 0384786085 – Port. : 0685345746 – Email : b-p@orange.fr

MOTO CLUB DE SAINT REMY**LMR : L32 – Dépt. : D70 – N° Club : C1498**

Pdt et Cce : GARCIA Francis – 6 Hameau – De Chazel – 70210 ANCHENONCOURT-ET-CHAZEL
 Tél. : 0680846201 – Email : gariaf46@gmail.com

MOTO CLUB DU VAL DE SAONE**LMR : L32 – Dépt. : D70 – N° Club : C2095**

Pdt et Cce : MARTIN Francois-Xavier – 16 Rue Du Panier – 21610 LA VILLENEUVE SUR VINGEANNE
 Port. : 0633616144 – Email : mcvaldesaone@gmail.com

MOTO CLUB FRESNOIS **LMR : L32 – Dépt. : D70 – N° Club : C2096**
Pdt et Cce : CHARPILLET Jacky – 6 Grande Rue – 70130 LA VERNOTTE
Port. : 0670118539 – Email : jacky.charpillet@gmail.com

MOTO CLUB DE LA COMBE HELIENNE **LMR : L32 – Dépt. : D70 – N° Club : C2552**
Pdt et Cce : HENRY Bruno – 35 Impasse De La Tuilerie – 70200 FROTEY LES LURE
Port. : 0610367556 – Email : mclacombehelienne@gmail.com

MOTO CLUB MARNAYSIEN **LMR : L32 – Dépt. : D70 – N° Club : C2832**
Pdt et Cce : ROUX Antonin – 3 Route De Chatillon – 25480 MISEREY-SALINES
Port. : 0638781906 – Email : rouxantonin.mac@gmail.com

MOTO CLUB PORTUSIEN **LMR : L32 – Dépt. : D70 – N° Club : C2932**
Pdt et Cce : ROBERT Eric – 5 Avenue Du Parc – 70170 PORT SUR SAONE
Tél. : 0384789879 – Port. : 0673721363 – Email : miss0917@orange.fr

MOTOCROSS VILLERS LE SEC **LMR : L32 – Dépt. : D70 – N° Club : C3086**
Pdt et Cce : LACROIX Maxime – 1 Rue De La Chapelle – St Igny – 70000 VILLERS-LE-SEC
Port. : 0645202051 – Email : maxime.lacroix70@gmail.com

SAÔNE ET LOIRE (71)

COMITE DEPARTEMENTAL DE LA SAONE ET LOIRE – D71 – L32
Pdt : GUERIN Thomas – 120 Rue Du Coin – 69700 ECHALAS
Port. : 0613014757 – Email : tom.guerin42@me.com

MOTO CLUB DARDON GUEUGNON **LMR : L32 – Dépt. : D71 – N° Club : C0300**
Pdt et Cce : FOREST Jean-Pierre – 26 Route De Valette – 71130 GUEUGNON
Port. : +33684212083 – Email : forest.jp@orange.fr

ASSOCIATION MC DE MACON **LMR : L32 – Dépt. : D71 – N° Club : C0535**
Pdt et Cce : BAUDRAS Jean-Francois – Route De La Grisiere – 71000 MACON
Port. : 0682045546 – Email : jean-francois.baudras@orange.fr

DEMIGNY SPORTS MECANIQUES **LMR : L32 – Dépt. : D71 – N° Club : C1522**
Pdt : ALIX Daniel – 7 Route De St Loup Geanges – Tirchat – 71150 DEMIGNY
Tél. : 0385494499 – Port. : 0622027883 – Email : dalix@francoisfreres.com
Cce : NEPOTE Franck – 5 Rue De Boulon – La Maladiere – 21230 JOUEY
Tél. : 0380900362 – Port. : 0630795719 – Email : franck.nepote@orange.fr

RACING MOB CREUSOTIN **LMR : L32 – Dépt. : D71 – N° Club : C1678**
Pdt et Cce : CARENZI Manuel – 4 A Rue Prudhon – 71200 LE CREUSOT
Tél. : 0973162382 – Port. : 0676477074 – Email : jetyam@hotmail.fr

TONIC MOTO DES COMBES GRONDEES **LMR : L32 – Dépt. : D71 – N° Club : C2087**
Pdt et Cce : GAUCHERAND Eric – Les Combes Grondees – 71710 SAINT-SYMPHORIEN-DE-MARMAGNE
Port. : 0679105010 – Email : egdif@aol.com

MOTO CLUB ETINCELLE **LMR : L32 – Dépt. : D71 – N° Club : C2760**
Pdt et Cce : PIRAT Sebastien – 167 Impasse Les Clefs – 71480 DOMMARTIN LES CUISEAUX
Tél. : 0385766899 – Port. : 0631902156 – Email : sebastien.pirat@gmail.com

ACTIVBIKE **LMR : L32 – Dépt. : D71 – N° Club : C2792**
Pdt et Cce : ROUSSEL Nicolas – 770 Route De Louhans – 71480 DOMMARTIN LES CUISEAUX
Tél. : 0385766590 – Port. : 0682338103 – Email : activbike@wanadoo.fr

MOTO CLUB DES SABLES **LMR : L32 – Dépt. : D71 – N° Club : C2846**
Pdt et Cce : PAVEGLIO Jacky – 1 Rue Georges Besson – 71240 ST LOUP DE VARENNES
Port. : 0680202933 – Email : jacky.paveglio@gmail.com

MOTOCROSS DU VAL DE SAONE **LMR : L32 – Dépt. : D71 – N° Club : C2928**
Pdt et Cce : DARD Judicael – 5 Route De Chardonneray – Tallant – 71240 ETRIGNY
Tél. : 0385449367 – Port. : 0673749827 – Email : judicael.dard@yahoo.fr

MOTO CLUB COTE CHALONNAISE **LMR : L32 – Dépt. : D71 – N° Club : C3197**
Pdt et Cce : BULFET Jean-Michel – 28 Rue Du Vieux Chemin De St Gengoux – 71390 BISSEY-SOUS-CRUCHAUD
Port. : 0625913329 – Email : m3c-buxy@hotmail.fr

MOTO SPORT 71 **LMR : L32 – Dépt. : D71 – N° Club : C3448**
Pdt et Cce : GUERIN Thomas – 120 Rue Du Coin – 69700 ECHALAS
Port. : 0613014757 – Email : tom.guerin42@me.com

COLOS SPORTS**LMR : L32 – Dépt. : D71 – N° Club : C3459**Pdt et Cce : DALBEC Mathieu – 13 A Route De Chalon – 71390 BUXY
Tél. : 0385920556 – Email : mcb71390@yahoo.fr**MOTO CLUB TMX POWERSPORTS****LMR : L32 – Dépt. : D71 – N° Club : C3568**Pdt et Cce : MUGNIER Thibaut – 1 Rue Du Creux Pivot – 71380 ALLERIOT
Tél. : 0610895023 – Email : mugnierthibaut@hotmail.fr**RIDE AND RACE****LMR : L32 – Dépt. : D71 – N° Club : C3600**Pdt et Cce : JOUVE Alexandra – 1 Route De Cruzille – 71260 BISSY-LA-MACONNAISE
Tél. : 0661135265 – Email : alexjouve@icloud.com**MX PERFORMANCE ACADEMY****LMR : L32 – Dépt. : D71 – N° Club : C3691**Pdt et Cce : CADOT Gaetan – 1230 Route Des Essarts – 71580 FRONTENAUD
Port. : 0624905168 – Email : mxpacademy@gmail.com**YONNE (89)****COMITE DEPARTEMENTAL DE L'YONNE – D89 – L32**Pdt : HENNEQUIN Patrice – 8 Rue Saint Martin – 89290 IRANCY
Port. : 0669408000 – Email : 0680133242@orange.fr**MOTO CLUB BRIENON****LMR : L32 – Dépt. : D89 – N° Club : C0175**Pdt et Cce : ONGARO Yannick – 16 Rue Des Sables – 89600 VERGIGNY
Tél. : 0386352533 – Port. : 0603007009 – Email : mcbrienon@orange.fr**CHABLIS MOTO VERTE****LMR : L32 – Dépt. : D89 – N° Club : C0225**Pdt et Cce : RICHOUX Gabin – 28 Rue Soufflot – 89290 IRANCY
Tél. : 0386423749 – Port. : 0679936261 – Email : gabinrichoux@gmail.com**SPORTING MOTO CLUB DE SENS****LMR : L32 – Dépt. : D89 – N° Club : C0856**Pdt et Cce : CAMUS Gregory – 24 Rue Germain Bedeau – 89510 VERON
Port. : 0699911822 – Email : camusbros89@hotmail.fr**AS BEINES SPORTS****LMR : L32 – Dépt. : D89 – N° Club : C1069**Pdt et Cce : BLOT Carole – 44 Grande Rue – 89800 BEINE
Port. : 0699802528 – Email : carole.blot.17@gmail.com**MOTO SPORTS NATURE****LMR : L32 – Dépt. : D89 – N° Club : C2557**Pdt et Cce : PELOIS Alexandre – 31 Rue Des Marronniers – Sougeres Sur Sinotte – 89470 MONETEAU
Tél. : 0386418841 – Email : moto.sports.nature@orange.fr**TEAM SPEED 89****LMR : L32 – Dépt. : D89 – N° Club : C2828**Pdt et Cce : MATKOWSKI Arnaud – 8 Rue Des Jonquilles – 89260 PERCENEIGE
Tél. : 0386884468 – Port. : 0651906601 – Email : mxarnaud@aol.com**MOTO CLUB DE TOUCY****LMR : L32 – Dépt. : D89 – N° Club : C3033**Pdt et Cce : PARISE Michel – 29 Rue Des Champs Aux Pretres – 89113 CHARBUY
Port. : 0607787323 – Email : michel.parise@neuf.fr**MOTO CLUB CHARNYCOIS LMR : L32 – Dépt. : D89 – N° Club : C3066**Pdt et Cce : MOREAU Jean-Michel – 6 Les Sennedots – 89120 CHARNY OREE DE PUISAYE
Tél. : 0386916207 – Port. : 0686948331 – Email : jm.moreau89@orange.fr**MOTO CLUB DE MOLOSME****LMR : L32 – Dépt. : D89 – N° Club : C3137**Pdt : LAURENT Maxime – 15 Rue Grande Rue – 89700 ROFFEY
Port. : 0621393683 – Email : melectricite89@gmail.com
Cce : PARIS Jerome – 20 Rue Du Bois – 89600 CHEU
Tél. : 0386437046 – Port. : 0646527174 – Email : jerome.paris@orange.fr**CHRONOVERT****LMR : L32 – Dépt. : D89 – N° Club : C3285**Pdt et Cce : ROMBAUT Loic – Camerolle – 89220 SAINT-PRIVE
Tél. : 0643754409 – Email : loicrombaut@gmail.com**TEAM OFFROAD****LMR : L32 – Dépt. : D89 – N° Club : C3730**Pdt et Cce : URBAN Jordan – 151 La Colonne – 89150 ST VALERIE
Port. : 0651539058 – Email : jordanurban89@gmail.com**ASSOCIATION MOTO-CROSS DE BERMONT****LMR : L32 – Dépt. : D90 – N° Club : C1428**Pdt et Cce : KUEHM Thomas – 3 Rue De La Gare – 90340 CHEVREMONT
Tél. : 0384900592 – Port. : 0675653905 – Email : thomas.kuehm@gmail.com

TERRITOIRE DE BELFORT (90)

COMITE DEPARTEMENTAL DU TERRITOIRE DE BELFORT – D90 – L32

En sommeil.

UNION MOTOCYCLISTE D'ABBEVILLERS

LMR : L32 – Dépt. : D90 – N° Club : C3157

Pdt et Cce : VILLANI Pascal – 18 Rue Du Muguet – 70400 ECHENANS SOUS MONT VAUDOIS

Tél. : 0384460511 – Port. : 0660262935 – Email : pascal.villani@aliceads.fr

MX SUARCE

LMR : L32 – Dépt. : D90 – N° Club : C3400

Pdt et Cce : RIGAL Frederic – 20 Rue De La 1^{Ère} Armee Francaise – 90100 DELLE

Tél. : 0672940418 – Email : fredracing166@gmail.com

LION'S MOTO ACADEMY

LMR : L32 – Dépt. : D90 – N° Club : C3734

Pdt et Cce : CAMOZZI Bruno – 04 Impasse Des Hirondelles – 90120 MORVILLARS

Port. : 0744904650 – Email : bruno.camozzi90@gmail.com

LIGUE DE BRETAGNE

Code FFM N° 07

Côtes d'Armor (22) - Finistère (29) - Ille et Vilaine (35) - Morbihan (56)

Siège social : Maison Départementale des Sports - 18 rue Pierre de Coubertin - 22440 PLOUFRAGAN

Tél : 02.96.76.25.77 - Email : secretariat@lmb.bzh

Site Web : www.lmb.bzh

Correspondance : au siège social

Président : BERTAUD Patrick - Belle Issue 22400 ST AARON

Tél. : 02.96.31.93.04 – Mobile : 07.50.52.70.33 - Email : patrickbertaud@wanadoo.fr

Président d'Honneur : CLAVREUL Jean-Claude 6 rue de Bretagne 35530 NOYAL SUR VILAINE

Tél/Fax : 02.99.00.60.63 – Mobile : 06.47.86.76.77 - Email : jc.clavreul@orange.fr

1er Vice-Président : ARNAL Jacques 4 rue Jules Rochard 29200 BREST

Tél. : 02.98.01.13.53 – Mobile : 06.08.65.02.75 – Email : amaljacques@wanadoo.fr

Vice-président : LUCAS Yannick - Mobile : 06.20.01.07.74 - Email : yannick.lucas330@orange.fr

CLEMENT Nicolas - Mobile : 06.72.72.07.58 - Email : nicolas.clement4@wanadoo.fr

RINGENBACH Serge - Mobile : 06.99.64.44.32 - Email : serge.ringenbach@sfr.fr

Secrétaire général : BRUANEU Séverine - Mobile 06.76.55.57.97 Email : severinebruneau@orange.fr

Trésorier : SOREL Yannick - Mobile 06.01.85.86.66 - Email : sorel.yannick@neuf.fr

Délégué aux AG FM : BERTAUD Patrick - BOURDET Rosine

PRESIDENTS OU RESPONSABLES des COMMISSIONS SPORTIVES :

Motocross : NAEL Guy – Mobile : 06.24.69.70.08 - Email : guy.nael@sfr.fr

Enduro : CLEMENT Nicolas - Mobile : 06.72.72.07.58 - Email : nicolas.clement4@wanadoo.fr

Courses sur route : VERRIER Christine - Tél : 02.97.05.90.68 - Email : verrier.christy@hotmail.fr

Trial : LUCAS Yannick - Mobile : 06.20.01.07.74 - Email : yannick.lucas330@orange.fr

Tourisme : VERRIER Christine - Tél : 02.97.05.90.68 - Email : verrier.christy@hotmail.fr

Endurance TT : BOZEC Thierry - Mobile : 06.22.07.00.27 - Email : trb-bozec@wanadoo.fr

Pratique Educative : RENAULT Pascal – Mobile : 06.60.13.47.46 - Email : renault-pascal@orange.fr

Chronométrage : BOURDET Rosine - Mobile : 06.84.05.36.22 - Email : rosine.bourdet@orange.fr

Formation Dir/Off : BOUTEILLER Gilbert - Mobile 06.75.00.48.82 - Email : bouteiller.gilbert@orange.fr

Technique : MEHAT François - Mobile : 06.87.08.06.15 - Email : francois.mehat@wanadoo.fr

Discipline & Arbitrage : ARNAL Jacques - Tél. : 02.98.01.13.53 - Mobile : 06.08.65.02.75

Email : amaljacques@wanadoo.fr

CÔTES D'ARMOR (22)

COMITE DEPARTEMENTAL DES COTES D'ARMOR – D22 – L07

Pdt : CLEMENT Nicolas – 25 Rue De Saint Brieuc – 22170 CHATELAUDREN-PLOUAGAT

Port. : 0672720758 – Email : nicolas.clement4@wanadoo.fr

MOTO CLUB BRIOCHIN

LMR : L07 – Dépt. : D22 – N° Club : C0176

Pdt et Cce : BRIENS Martial – 59 Rue Des Sports – 22590 PORDIC

Tél. : 0296791572 – Port. : 0607108232 – Email : martialbriens@orange.fr

COTES D'ARMOR MOTO VERTE **LMR : L07 – Dépt. : D22 – N° Club : C0287**

Pdt et Cce : LEFEVRE Vivien – 4 Impasse Du 8 Mai 1945 – 22150 HENON
Tél. : 0631562257 – Email : vivienlefevre1809@gmail.fr

AMICALE MOTO CURIOSOLITE **LMR : L07 – Dépt. : D22 – N° Club : C0299**

Pdt et Cce : NEUTE Jean-Yves – 27 Nisnizan – 22130 CORSEUL
Port. : 0665752590 – Email : jptitmoteur@orange.fr

MOTO CLUB DINANNAIS **LMR : L07 – Dépt. : D22 – N° Club : C0311**

Pdt et Cce : BLAIS Michel – 4 Rue De Cornuette – 22250 LANRELAS
Tél. : 0681658985 – Email : mcdinannais@wanadoo.fr

MOTO CLUB GOUDELIN MERZER **LMR : L07 – Dépt. : D22 – N° Club : C0414**

Pdt et Cce : CLEMENT Nicolas – 25 Rue De Saint Brieuc – 22170 CHATELAUDREN-PLOUAGAT
Port. : 0672720758 – Email : nicolas.clement4@wanadoo.fr

MOTO CLUB LAMBALLAIS **LMR : L07 – Dépt. : D22 – N° Club : C0482**

Pdt et Cce : CHARLES Jeremy – 11 Rue De La Corderie – 22170 CHATELAUDREN-PLOUAGAT
Port. : 0650757621 – Email : jeremihlc@icloud.com

MOTO CLUB PLOUER SUR RANCE **LMR : L07 – Dépt. : D22 – N° Club : C0712**

Pdt et Cce : PERRIN Joel – 49 La Grabotais – 22490 PLESLIN-TRIGAVOU
Tél. : 0296278853 – Port. : 0676040804 – Email : moto-club-loisirs-plouer@orange.fr

ASSOCIATION SPORTIVE DE TRELIVAN MOTOS **LMR : L07 – Dépt. : D22 – N° Club : C0921**

Pdt et Cce : MARIN Jean-Luc – 2 Rue Des Neuphars – 35400 ST MALO
Tél. : 0223521629 – Port. : 0675836418 – Email : jean-luc.marin6@orange.fr

MOTO CLUB TRIAGOZ **LMR : L07 – Dépt. : D22 – N° Club : C1218**

Pdt et Cce : BAJUL Emmanuel – 7 Le Rest – 22300 PLOUMILLIAU
Tél. : 0296544886 – Port. : 0670267018 – Email : bajul.emmanuel@orange.fr

GEM'CLUB GOMENE ENDURO MOTO CLUB **LMR : L07 – Dépt. : D22 – N° Club : C1448**

Pdt et Cce : RAULOIS Mylene – 20 Rue Du Sapeur Michel Jouan – 35000 RENNES
Port. : 0615346836 – Email : raulois.mylene@gmail.com

BREIZ BIKER CLUB **LMR : L07 – Dépt. : D22 – N° Club : C1779**

Pdt et Cce : LE MARRE Maxime – 2 Rue Brizeux – 22110 ROSTRENEN
Port. : 0678019594 – Email : bromoto@wanadoo.fr

TRIAL MOTO-CLUB BOURBRIAC **LMR : L07 – Dépt. : D22 – N° Club : C3151**

Pdt et Cce : LEZORRAINE Yvon – 15 Rue Keradennec – 29410 GUICLAN
Tél. : 0780094614 – Email : lezorainey@gmail.com

AMA ST CARREUC **LMR : L07 – Dépt. : D22 – N° Club : C3193**

Pdt : GUENO Damien – 9 Rue Du Gue – 22150 SAINT CARREUC
Port. : 0647900346 – Email : damien@guenod.fr
Cce : BERTHELOT Louison – 19 Hameau Camel – Camel – 22940 PLAINTEL
Tél. : 0602372342 – Email : louison.berthelot19@gmail.com

MOTO-CLUB DE LA MOTTE **LMR : L07 – Dépt. : D22 – N° Club : C3653**

Pdt et Cce : ALNO Ervick – 4 Rue De La Tannerie – 22600 LOUDEAC
Tél. : 0296283520 – Port. : 0688782550 – Email : ervick.alno@gmail.com

ARGOAT ENDURO SPORT **LMR : L07 – Dépt. : D22 – N° Club : C3785**

Pdt et Cce : JAGU Julien – 17 Rue St Roch – 22390 ST ADRIEN
Port. : 0621360345 – Email : evolutionsportmoto@gmail.com

FINISTÈRE (29)**COMITE DEPARTEMENTAL DU FINISTÈRE – D29 – L07**

Pdt : MANIERE Sylvie – 1 Rue Des Chataigniers – 29000 QUIMPER
Tél. : 0298646360 – Port. : 0681558008 – Email : syl.cmd29@gmail.com

MOTO CLUB DES ABERS **LMR : L07 – Dépt. : D29 – N° Club : C0003**

Pdt et Cce : LE GUEN Patrick – 85 Allée Des Petunias – 29280 PLOUZANE
Tél. : 0298493717 – Port. : 0685220717 – Email : le-guen-patrick@wanadoo.fr

AMICALE MOTO BRESTOISE **LMR : L07 – Dépt. : D29 – N° Club : C0170**

Pdt et Cce : MOULET Bruno – Manoir De Kerbiquet – 29870 COAT MEAL
Tél. : 0298326190 – Port. : 0678255223 – Email : b419257@orange.fr

AS SPORTIVE MOTOCYCLISTE DU PAYS GLAZIK LMR : L07 – Dépt. : D29 – N° Club : C0368
Pdt et Cce : DIASCORN Ronan – 34 Kerc'Homn – 29120 PLOMEUR
Tél. : 0298821016 – Port. : 0608994057 – Email : ronan.diascorn@orange.fr

MOTO CLUB DE PLOURIN-LES-MORLAIX LMR : L07 – Dépt. : D29 – N° Club : C0606
Pdt et Cce : CAUDART Christophe – 7 Kerangoff – 29410 PLEYBER CHRIST
Tél. : 0630184113 – Email : christophe.caudart@orange.fr

TREMEVEN MOTO SPORT LMR : L07 – Dépt. : D29 – N° Club : C1299
Pdt et Cce : PRUD'HOMME Goulven – 3 Rue Victor Hugo – 29300 QUIMPERLE
Port. : 0670750115 – Email : goulven.prudhomme@gmail.com

SCAER MOTO VERTE LMR : L07 – Dépt. : D29 – N° Club : C1465
Pdt et Cce : BRU Michel – 2 2 Rue Louis Bleriot – 2 Rue Louis Bleriot – 29170 SAINT-EVARZEC
Tél. : 0632042056 – Email : michel.bru@outlook.fr

ARMORIK MOTO CLUB LMR : L07 – Dépt. : D29 – N° Club : C1801
Pdt et Cce : BOZEC Thierry – 18 Rue Pasteur – 29410 PLEYBER CHRIST
Tél. : 0298784492 – Port. : 0622070027 – Email : trb-bozec@wanadoo.fr

PLOGONNEC MOTO CLUB LMR : L07 – Dépt. : D29 – N° Club : C2243
Pdt et Cce : LAVIGNE Patrick – 24 Bis Rue Du Quartier Maitre Guillou – 29100 DOUARNENEZ
Tél. : 0298745847 – Port. : 0613334612 – Email : lavigne2033@orange.fr

ASM GUISSENY LMR : L07 – Dépt. : D29 – N° Club : C2491
Pdt : CALVEZ Thomas – 15 Rue Paul Gauguin – 29880 GUISSENY
Port. : 0782713233 – Email : tom.calo@orange.fr
Cce : GRALL Jacques – Lanvian – Lanvian – 29880 GUISSENY
Tél. : 0298848591 – Port. : 0671169469 – Email : jack.grall@wanadoo.fr

MOTO CLUB MENEZ DU LMR : L07 – Dépt. : D29 – N° Club : C3115
Pdt et Cce : COANTIEC Jean-Marie – 32 Rue Principale – 22160 CARNOET
Port. : 0617116023 – Email : jm.coantiec@gmail.com

MOTO CLUB DES CERISES LMR : L07 – Dépt. : D29 – N° Club : C3563
Pdt et Cce : LECOSSIÉ Olivier – Voas Ven St Laurent – 29620 PLOUEGAT GUERRAND
Tél. : 0298799195 – Port. : 0627464367 – Email : lecossier.olivier@orange.fr

MOTO CLUB DE CORNOUAILLE LMR : L07 – Dépt. : D29 – N° Club : C3621
Pdt et Cce : LE BOURDON Amaud – Kergwenn – 29700 PLOMELIN
Tél. : 0298525327 – Port. : 0698472007 – Email : 443noz@gmail.com

ILLE ET VILAINE (35)

COMITE DEPARTEMENTAL D'ILLE ET VILAINE – D35 – L07
Pdt : RINGENBACH Serge – 55 Rue La Martinière – 35135 CHANTEPIE
Tél. : 0299514566 – Port. : 0699644432 – Email : serge.ringenbach@sfr.fr

ACL BREALAISE LMR : L07 – Dépt. : D35 – N° Club : C0167
Pdt et Cce : PERCHERON Yves – 32 Rue De St Thuriau – 35310 BREAL SOUS MONTFORT
Port. : 0609703998 – Email : yves.percheron@wanadoo.fr

MOTO CLUB DOL DE BRETAGNE LMR : L07 – Dépt. : D35 – N° Club : C0313
Pdt et Cce : RENAULT Pascal – 32 Village – 32 Saint Gregoire – 35540 MINIAC-MORVAN
Tél. : 0983570573 – Port. : 0660134746 – Email : renaud-pascal@orange.fr

MOTO CLUB DE L'HOMELAIS LMR : L07 – Dépt. : D35 – N° Club : C0438
Pdt et Cce : GANDON Florian – Lhomelais – 35410 CHATEAUGIRON
Port. : 0646537420 – Email : mclhomelais@gmail.com

MOTO CLUB IFFENDIC LMR : L07 – Dépt. : D35 – N° Club : C0444
Pdt et Cce : LETORT Gerard – 22 Rue Du Clos Sevigne – 35510 CESSON SEVIGNE
Tél. : 0299690759 – Port. : 0620997744 – Email : ge-trotel@orange.fr

ESML LOUVIGNE DU DESERT LMR : L07 – Dépt. : D35 – N° Club : C0525
Pdt et Cce : COSSON Jean-Marie – 345 Hameau Lieu Dit La Berhaudais – Lieu Dit La Berhaudais – 35420 LOU-
VIGNE-DUDESERT
Tél. : 0299985376 – Port. : 0660656316 – Email : famillecossonnormand@gmail.com

MOTO CLUB ROMAGNE LMR : L07 – Dépt. : D35 – N° Club : C0781
Pdt et Cce : VILLERBUE Jean-Pierre – 15 Parjure – 35133 ROMAGNE
Tél. : 0299988370 – Email : contact@motoclub-romagne.com

MOTO CLUB VIEUX VY SUR COUESNON **LMR : L07 – Dépt. : D35 – N° Club : C1074**
 Pdt et Cce : GAGNON Michel – 35 Le Grand Moulinet – 35490 VIEUX VY SUR COUESNON
 Tél. : 0299396872 – Port. : 0685845319 – Email : gala35@hotmail.fr

CMPN GRAND OUEST **LMR : L07 – Dépt. : D35 – N° Club : C1349**
 Pdt : DURAND Eric – 2 Route De La Planchette – 35510 CESSON SEVIGNE
 Tél. : 0299678170 – Port. : 0660356733 – Email : eric.durand@interieur.gouv.fr
 Cce : RINGENBACH Serge – 55 Rue La Martiniere – 35135 CHANTEPIE
 Tél. : 0299514566 – Port. : 0699644432 – Email : serge.ringenbach@sfr.fr

MOTO CLUB LA BOSSE DE BRETAGNE **LMR : L07 – Dépt. : D35 – N° Club : C1385**
 Pdt et Cce : FAUCHEZ Tony – 15 Rue Le Haut Verrion – 35320 TRESBOEUFF
 Tél. : 0760635061 – Email : tony.ldm@outlook.fr

MOTO CLUB PLECHATEL **LMR : L07 – Dépt. : D35 – N° Club : C1410**
 Pdt et Cce : HUARD Philippe – 3 Rue Louis Gohier – 35200 RENNES
 Tél. : 0299507724 – Port. : 0683001728 – Email : philippe.huard35@gmail.com

MOTO CLUB LA FEE VIVIANE **LMR : L07 – Dépt. : D35 – N° Club : C1584**
 Pdt et Cce : GARIN Jean-Pierre – 22 Avenue Jean Langlois – 35410 NOUVOITOU
 Port. : 0613189389 – Email : jp.garin35@gmail.com

MOTO CLUB DE MARTIGNE FERCHAUD **LMR : L07 – Dépt. : D35 – N° Club : C1943**
 Pdt et Cce : GEORGET Jean-Pierre – La Fleuriere – 35640 MARTIGNE FERCHAUD
 Tél. : 0299479279 – Port. : 0624624733 – Email : jean-pierre.georget@sfr.fr

MOTO CLUB FULKERIEN **LMR : L07 – Dépt. : D35 – N° Club : C2350**
 Pdt et Cce : BRUNEAU Olivier – 6 Le Pont Gatouer – 35390 GRAND FOUGERAY
 Tél. : 0299084209 – Port. : 0680928783 – Email : olivier.bruneau06@orange.fr

MOTO CLUB DE L'ILLET **LMR : L07 – Dépt. : D35 – N° Club : C2975**
 Pdt et Cce : JOLIET Michel – 12 Rue Guyet De La Villeneuve – 35520 MELESSE
 Port. : 0621200867 – Email : michel-joliet@wanadoo.fr

MOTO CLUB TOUT TERRAIN DU ROCHER **LMR : L07 – Dépt. : D35 – N° Club : C3469**
 Pdt et Cce : REPESSE Sebastien – 8 Rue Rue Des Pommiers – 35140 SAINT-AUBIN-DU-CORMIER
 Port. : 0749243870 – Email : sebastienrepeppe@yahoo.fr

MOTO CLUB ROAZHON SUPERMOT' **LMR : L07 – Dépt. : D35 – N° Club : C3500**
 Pdt et Cce : RINGENBACH Serge – 55 Rue La Martiniere – 35135 CHANTEPIE
 Tél. : 0299514566 – Port. : 0699644432 – Email : serge.ringenbach@sfr.fr

EMERY MAXIME COMPETITION **LMR : L07 – Dépt. : D35 – N° Club : C3505**
 Pdt et Cce : EMERY Maxime – 24 Bernusse – Broons Sur Vilaine – 35220 CHATEAUBOURG
 Port. : 0674191679 – Email : max.emery@orange.fr

ASSOCIATION TOUT TERRAIN MERNEL **LMR : L07 – Dépt. : D35 – N° Club : C3572**
 Pdt et Cce : LARCHER Pierre – 2 – La Balais – 35330 LA CHAPELLE-BOUEXIC
 Tél. : 0782463106 – Email : pierre.larcher19@gmail.com

MOTO-CLUB PLEINE FOUGERES **LMR : L07 – Dépt. : D35 – N° Club : C3649**
 Pdt et Cce : BLANDIN Florian – 24 Le Breuil – 50540 ISIGNY-LE-BUAT
 Tél. : 0233603825 – Port. : 0665139903 – Email : Motoclubplf35@gmail.com

TRACKER RACING TEAM **LMR : L07 – Dépt. : D35 – N° Club : C3667**
 Pdt et Cce : TRAVERS Guillaume – 20 Bis Rue De Rennes – 35290 QUEDILLAC
 Port. : 0681621746 – Email : guillaumetravers4@gmail.com

ADN RACING **LMR : L07 – Dépt. : D35 – N° Club : C3758**
 Pdt et Cce : NINZATTI Marjorie – 1 La Theaudiere – 35630 SAINT-SYMPHORIEN
 Tél. : 0647728939 – Email : adnracing@outlook.fr

MORBIHAN (56)

COMITE DEPARTEMENTAL DU MORBIHAN – D56 – L07
 Pdt : LUCAS Yannick – 5 Rue Honore Daumier – 56000 VANNES
 Tél. : 0297541379 – Port. : 0620010774 – Email : yannick.lucas330@orange.fr

MOTO CLUB BALEER BRO **LMR : L07 – Dépt. : D56 – N° Club : C0090**
 Pdt et Cce : LE FLOCH Pascal – 11 Rue De Kervenic – 56000 VANNES
 Tél. : 0297470126 – Port. : 0630872703 – Email : m.c.baleerbro@orange.fr

- A.M. BIGNANAISE** **LMR : L07 – Dépt. : D56 – N° Club : C0143**
Pdt et Cce : DENIS Regis – 19 – Le Bezo – 56500 BIGNAN
Tél. : 0297467487 – Port. : 0621100102 – Email : regis.denis@outlook.fr
-
- AUTO MOTO CLUB MORBIHAN** **LMR : L07 – Dépt. : D56 – N° Club : C0604**
Pdt et Cce : ORIEROUX Nicolas – 24 Rue De Dilliec – 56250 ST NOLFF
Tél. : 0297454270 – Port. : 0640434786 – Email : nicolasorieroux@gmail.com
-
- PLOERMEL MOTO VERTE** **LMR : L07 – Dépt. : D56 – N° Club : C0711**
Pdt : PELARD Bernard – Queheon – 56800 PLOERMEL
Tél. : 0297742070 – Port. : 0610214786 – Email : bernard.pelard@orange.fr
Cce : MAHIAS Florence – 6 Rue Des Pres Verts Lezillac – 56800 TAUPONT
-
- MOTO CLUB DE QUEVEN** **LMR : L07 – Dépt. : D56 – N° Club : C0744**
Pdt et Cce : VERRIER Christine – La Madeleine – 56700 MERLEVEZ
Tél. : 0297059068 – Email : verrier.christy@hotmail.fr
-
- MOTO CLUB DE GLENAC** **LMR : L07 – Dépt. : D56 – N° Club : C1647**
Pdt : NAEL Guy – 9 Le Haut Sourdeac Glenac – 56200 LA GACILLY
Tél. : 0299081624 – Port. : 0624697008 – Email : guy.nael@sfr.fr
Cce : SOREL Marie-Colette – 3 Branfere Glenac – 56200 LA GACILLY
Tél. : 0769450410 – Email : marie_colette.sorel@sfr.fr
-
- MOTO CLUB DE SAINT MARC** **LMR : L07 – Dépt. : D56 – N° Club : C2270**
Pdt et Cce : GALLIOT Christian – Le Camboudin – 56490 MOHON
Port. : 0761112176 – Email : christiangalliot71@gmail.com
-
- ASSOCIATION MOTOCYCLISTE GUEGONNAISE** **LMR : L07 – Dépt. : D56 – N° Club : C2429**
Pdt et Cce : HAYS Yoann – 17 Merhaule – 35470 LA NOE-BLANCHE
Port. : 0623493931 – Email : yoann.hays@laposte.net
-
- NEULLIAC MOTO VERTE** **LMR : L07 – Dépt. : D56 – N° Club : C2458**
Pdt et Cce : COLLIN William – Lotissement 7 – Kerrech – 56300 NEULLIAC
Tél. : 0297385087 – Port. : 0675715613 – Email : collinpoubelle@gmail.com
-
- MOTO CLUB DE L'OUST** **LMR : L07 – Dépt. : D56 – N° Club : C2859**
Pdt et Cce : BEDARD Regis – 23 Rue Du Bois Solon – 56140 MALESTROIT
Port. : 0645228289 – Email : bedard.regis22@orange.fr
-
- GUIDEL MOTO CLUB** **LMR : L07 – Dépt. : D56 – N° Club : C3121**
Pdt et Cce : LE GAL Christophe – 6 Rue Ti Nehue – 56620 PONT-SCORFF
Tél. : 0608400814 – Port. : 0608400814 – Email : christophelegal1346@neuf.fr
-
- MOTO CLUB DE SAINT JACUT LES PINS** **LMR : L07 – Dépt. : D56 – N° Club : C3443**
Pdt et Cce : NIOL Michel – 245 Rue Rue De Brancheleux – 56350 ALLAIRE
Tél. : 0975647097 – Port. : 0671012849 – Email : michel.niol@orange.fr
-
- MOTO CLUB DE LANVAUX** **LMR : L07 – Dépt. : D56 – N° Club : C3504**
Pdt et Cce : LAMOUR Florence – 29 Rue De Bellevue – 56660 ST JEAN BREVELAY
Tél. : 0297449064 – Port. : 0699861479 – Email : florencelamour@orange.fr
-
- TAUPONT ENDURO MC** **LMR : L07 – Dépt. : D56 – N° Club : C3655**
Pdt et Cce : ARTHUR Pascal – 8 Rue La Paix – 8 Rue De La Paix – 56800 TAUPONT
Port. : 0789053058 – Email : arthurpascal424@gmail.com
-
- TEAM PLAYERS** **LMR : L07 – Dépt. : D56 – N° Club : C3733**
Pdt et Cce : LUCAS Francois – 3 Rue De L'Océan – 56190 LE GUERNO
Tél. : 0546991832 – Port. : 0623703824 – Email : francois.lucas56@yahoo.fr
-
- ASPHALTE BRETON** **LMR : L07 – Dépt. : D56 – N° Club : C3753**
Pdt et Cce : HUREL Franck – Circuit De Guillac – Brangoyan – 56800 GUILLAC
Tél. : 0786681075 – Email : Circuitvitesse@gmail.com

LIGUE DU CENTRE - VAL DE LOIRE

Code FFM N° 09

Cher (18) - Eure et Loir (28) - Indre (36) - Indre et Loire (37) - Loir et Cher (41) - Loiret (45)

Siège Social : Ligue Motocycliste du Centre 5, rue de la Gabriellière 45300 LA CHAPELLE ST MESMIN

Tél : 02.38.22.01.04 - Email : liguemotocentre@orange.frSite : www.ligue-moto-centre.fr

Correspondance : au siège social

Président : YVERNAULT Philippe 146, avenue Charles de Gaulle 36000 CHATEAUROUX
Mobile : 06.81.91.46.58 - Email : p.yvernauld.trial@wanadoo.fr**1^{er} Vice-président** : DAUVOIS Patrice 57, rue Voisinas 45130 SAINT AY
Mobile : 06.38.64.54.73 - Email : patrice.dauvois@orange.fr**Vice-présidente** : MOINDRAULT Cécile 97, avenue de la République 18200 ST-AMAND-MONTROND Mobile :
06.48.71.41.71 - Email : cecile.moindrault@orange.fr**Vice-président** : PROUST Arnaud 115, route du Château Landon 45120 CORQUILLEROY
Mobile : 06.17.22.06.02 - Email : a.proust@proustsa.fr**Secrétaire général** : LEROY Michel 12, rue des Laboureurs 77550 MOISSY-CRAMAYEL
Tél : 06.50.70.26.98 - Email : mleeroy56@icloud.com**Trésorier** : HUME Laurence 97, rue Plaine d'Azenne 45370 CLERY ST ANDRE
Mobile : 06.26.70.78.47 - Email : lauhume@gmail.com**Délégué aux AG FFM** : YVERNAULT Philippe - LEROY Michel**PRESIDENTS OU RESPONSABLES des COMMISSION S SPORTIVES :****Motocross** : LAVRAT Philippe 97, avenue de la République 18200 ST AMAND MONTROND
Mobile : 07.67.96.97.41 - Email : phillibert278@orange.fr**Trial** : SOLA Jean-Yves 1, impasse des Gâtines 28130 SOULAIRES
Mobile : 06.73.12.41.01 - Email : solatrial@gmail.com**Enduro/Endurance** : GUENARD Jocelyn 2, rue Jacques Cartier 41100 ST OUEN
Mobile : 06.64.74.88.45 - Email : solatrial@gmail.com**Vitesse** : MATUSZCZAK Christophe 50, rue Jean Baptiste Clément 18100 VIERZON
Mobile : 06.30.04.36.55 - Email : matuszczak.christophe@wanadoo.fr**Chronométrage** : MOINDRAULT Cécile 97, avenue de la République 18200 ST-AMAND-MONTROND Mobile :
06.48.71.41.71 - Email : cecile.moindrault@orange.fr**Technique** : DUJON François 9, allée des Chênes 41300 THEILLAY
Mobile : 06.38.91.14.23 - Email : francois.dujon@neuf.fr**Commissaires** : ROULEAU Séverine 14, rue de Souancé 28330 LES ETILLEUX
Mobile : 06.03.11.56.83 - Email : rouleauseverine@gmail.com**Formation Dir/Off** : GALLOU Christian 15, rue de Val de Loire - Montigny le Gannelon - 28220 CLOYES-LES-TROIS-RIVIERES
Tél. : 06.15.81.59.97 - Email : c.gallou@sfr.fr**Tribunal de Discipline & d'Arbitrage** : en cours***CHER (18)*****COMITE DEPARTEMENTAL DU CHER – D18 – L09**

Pdt : LIBERT Denis – 10 Rue Vincent Dethare – 18000 BOURGES

Tél. : 0615170914 – Email : denislibert@yahoo.fr**MOTO CLUB DU BERRY****LMR : L09 – Dépt. : D18 – N° Club : C0137**

Pdt et Cce : CONESA Delphine – 34 Chemin Des Maluettes – 18000 BOURGES

Port. : 0698076308 – Email : delphine.conesa@hotmail.com**CLUB MOTO VERTE DREVAULT****LMR : L09 – Dépt. : D18 – N° Club : C0327**

Pdt et Cce : CAPRA Franck – 17 Rue De La Republique – 18190 UZAY LE VENON

Tél. : 0248611735 – Port. : 0612043941 – Email : franckcapra@aol.com**CLUB MECASPORT****LMR : L09 – Dépt. : D18 – N° Club : C1046**

Pdt et Cce : AUGIZEAU Michel – 238 Chemin De Villeneuve – 18000 BOURGES

Tél. : 0627348077 – Email : michel.augizeau@gmail.com**MOTO CLUB DE SOLOGNE****LMR : L09 – Dépt. : D18 – N° Club : C1609**

Pdt et Cce : MILLET Frederic – Chemin De Roitin – 18330 NEUVY SUR BARANGEON

Tél. : 0248518066 – Port. : 0696066610 – Email : f.millet5@wanadoo.fr

MC FLEUR DE LYS **LMR : L09 – Dépt. : D18 – N° Club : C2931**
Pdt et Cce : GOVIGNON Morgan – 36 Rue Du Richefort – 18500 MEHUN SUR YEVRE
Port. : 0671764281 – Email : dreamofnothing@hotmail.fr

BOURGES RACING TEAM **LMR : L09 – Dépt. : D18 – N° Club : C2974**
Pdt et Cce : LIBERT Denis – 10 Rue Vincent Dethare – 18000 BOURGES
Tél. : 0615170914 – Email : denislibert@yahoo.fr

BOISCHAUT MOTO CLUB **LMR : L09 – Dépt. : D18 – N° Club : C3411**
Pdt et Cce : PRECOP Alexandre – 1 Chemin Des Escargots – 18200 ORVAL
Tél. : 0248969828 – Port. : 0677127925 – Email : ap.motos@orange.fr

TEAM ZONE ROUGE 18 **LMR : L09 – Dépt. : D18 – N° Club : C3755**
Pdt et Cce : SASSONE Arnaud – 19 Rue Pierre Boucle – 18570 LA CHAPELLE-SAINT-URSIN
Port. : 0788058461 – Email : teamzoneroUGE18@gmail.com

EURE ET LOIR (28)

COMITE DEPARTEMENTAL D'EURE ET LOIR – D28 – L09
Pdt : GOUJIL Jean-Charles – 11 Rue De La Malorne – 28120 ERMENONVILLE LA GRANDE
Port. : 0786504453 – Email : polo.333@hotmail.fr

TRIAL CLUB DE LA BEAUCE **LMR : L09 – Dépt. : D28 – N° Club : C0116**
Pdt et Cce : FOURNIER Louis – 1 Bis Rue Des Poteries – 28320 BAILLEAU ARMENONVILLE
Port. : 0642051244 – Email : louisfournier-trial@outlook.fr

MOTO CLUB DE BERCHERES LES PIERRES **LMR : L09 – Dépt. : D28 – N° Club : C0132**
Pdt et Cce : LARCHER Antoine – 29 Rue Jean Moulin – 28120 CHAUFFOURS
Port. : 0625228337 – Email : antoine_larcher@live.fr

MOTO CLUB DE BROU **LMR : L09 – Dépt. : D28 – N° Club : C0180**
Pdt et Cce : COISPEAU Guillaume – 8 Rue De La Garenne – 28160 YEVRES
Port. : 0646493016 – Email : coispeau.couverture@sfr.fr

MOTO CLUB DE DREUX **LMR : L09 – Dépt. : D28 – N° Club : C0326**
Pdt et Cce : BORDELLOUP Cyrille – 3 Chemin De La Sentinelle – 28170 CHATEAUNEUF-EN-THYMERAIS
Port. : 0615844446 – Email : cyrille.bordeloup@orange.fr

MX GUILLEVILLE **LMR : L09 – Dépt. : D28 – N° Club : C1663**
Pdt et Cce : LEONCE Loic – 20 Bis Rue La Chaumiere – 28700 FRANCOURVILLE
Port. : 0680372148 – Email : loicleonce200mx@gmail.com

MOTO CLUB CLOYSIEN **LMR : L09 – Dépt. : D28 – N° Club : C2125**
Pdt et Cce : HALGRAIN Dany – 9 Rue Porte Roland – 28220 CLOYES-LES-TROIS-RIVIERES
Tél. : 0237984586 – Port. : 0688602796 – Email : mc.cloysien.halgrain@orange.fr

CLUB MOTOCYCLISTE DU PERCHE **LMR : L09 – Dépt. : D28 – N° Club : C2254**
Pdt et Cce : CHEVEREAU Michel – Hucheloup – 28330 LES ETILLEUX
Tél. : 0234710541 – Port. : 0619740555 – Email : cmperch@sfr.fr

MAD MOTO CLUB DE CHARTAINVILLIERS **LMR : L09 – Dépt. : D28 – N° Club : C2329**
Pdt et Cce : BESSONNEAU Marguerite – 8 C Rue De La Mesangerie – 28410 BOUTIGNY PROUAIS
Port. : 0613326011 – Email : mc.chartainvilliers@gmail.com

RACING TEAM 28 **LMR : L09 – Dépt. : D28 – N° Club : C2403**
Pdt et Cce : MILLOCHAU Stephane – 2 Rue Des Bellangeres – 28630 LE COUDRAY
Port. : 0762818936 – Email : racingteam28@gmail.com

MOTO ET VELO DE CROSS EN EURE ET LOIR **LMR : L09 – Dépt. : D28 – N° Club : C3316**
Pdt et Cce : RUI Pierre – 10 Rue De La Mare Aux Chats – 91640 VAUGRIGNEUSE
Tél. : 0164591872 – Port. : 0614384608 – Email : leblockpass@gmail.com

INDRE (36)

COMITE DEPARTEMENTAL DE L'INDRE – D36 – L09
Pdt : DEGOT Benjamin – 65 Avenue Georges Sand – 36200 ARGENTON-SUR-CREUSE
Tél. : 0650683606 – Port. : 0650683606 – Email : degot.benjamin@live.fr

MOTO CLUB ARGENTONNAIS **LMR : L09 – Dépt. : D36 – N° Club : C0060**
Pdt et Cce : BRACHET Patrice – 11 Rue – Appert Aubrey – 36170 SAINT-BENOIT-DU-SAULT
Port. : 0683239778 – Email : patricebrachet@orange.fr

MOTO CLUB CASTELROUSSIN **LMR : L09 – Dépt. : D36 – N° Club : C0212**
Pdt et Cce : MORIZOT Matthieu – 1 Chemin Du Verger – Le Chefif Coin – 36100 CONDE
Tél. : 0633006391 – Email : freeman.mat36@gmail.com

TRIAL CLUB DU PAYS DE LA CHATRE LMR : L09 – Dépt. : D36 – N° Club : C1040
Pdt et Cce : YVERNAULT Philippe – 146 Avenue Charles De Gaulle – 36000 CHATEAUROUX
Port. : 0681914658 – Email : philippe.yvernauld.ec@orange.fr

RUN CAP SUP LMR : L09 – Dépt. : D36 – N° Club : C2590
Pdt et Cce : DEGOT Benjamin – 65 Avenue Georges Sand – 36200 ARGENTON-SUR-CREUSE
Port. : 0650683606 – Email : degot.benjamin@live.fr

SPORTWIN CLUB LMR : L09 – Dépt. : D36 – N° Club : C2912
Pdt et Cce : BOISBOURDIN Sebastien – 9 Route De Buzancais – 36110 LEVROUX
Port. : 0662088373 – Email : sportwin.president@gmail.com

INDRE ET LOIRE (37)

COMITE DEPARTEMENTAL D'INDRE ET LOIRE – D37 – L09
Pdt : COIQUIL Philippe – 8 Rue De La Bouziniere – 37420 HUISMES
Tél. : 0247954439 – Port. : 0614500580 – Email : pcoiquil@yahoo.fr

MOTO CLUB HUISMES LMR : L09 – Dépt. : D37 – N° Club : C0441
Pdt et Cce : COIQUIL Philippe – 8 Rue De La Bouziniere – 37420 HUISMES
Tél. : 0247954439 – Port. : 0614500580 – Email : pcoiquil@yahoo.fr

MOTO CLUB DE TOURAINE LMR : L09 – Dépt. : D37 – N° Club : C0915
Pdt et Cce : MERCIER Gilles – 31 Avenue De Pierruche – 37600 PERRUSSON
Tél. : 0247592656 – Port. : 0685261752 – Email : gillesmercierxjs@orange.fr

AMICALE MOTOCYCLISTE DE CHINON LMR : L09 – Dépt. : D37 – N° Club : C1382
Pdt et Cce : RICHER Dominique – 50 Rue Carnot – 37220 L ILE BOUCHARD
Tél. : 0247586451 – Port. : 0687273060 – Email : richier.garage@wanadoo.fr

AMICALE MOTO MONTLOUISIENNE LMR : L09 – Dépt. : D37 – N° Club : C1595
Pdt et Cce : BOISGIRARD Gael – 6 Bis Rue Des Bouvineries – 37270 MONTLOUIS SUR LOIRE
Tél. : 0247507551 – Port. : 0688084234 – Email : gael.boisgirard@gmail.com

MC3T LMR : L09 – Dépt. : D37 – N° Club : C2011
Pdt : MOUSSU Thomas – 87 Rue Rabelais – 37130 LANGEAIS
Tél. : 0762918392 – Port. : 0762918392 – Email : tomz411@gmail.com
Cce : MOYSAN Eric – 3 Allée Allee Des Artisans – 37300 JOUE LES TOURS

TRIAL CLUB FRANCUEIL LMR : L09 – Dépt. : D37 – N° Club : C3026
Pdt et Cce : TOYER Gilles – 3 Rue De St Martin Le Beau – 37270 ATHEE SUR CHER
Port. : 0671145560 – Email : gillestoyer@yahoo.fr

LE MAILLON LMR : L09 – Dépt. : D37 – N° Club : C3660
Pdt et Cce : EVEILLARD Pascal – 149 Bis Boulevard De Chinon – 37300 JOUE-LES-TOURS
Port. : 0688941647 – Email : peveillard@orange.fr

ENVIE2ROULER LE CLUB LMR : L09 – Dépt. : D37 – N° Club : C3663
Pdt et Cce : DELETANG Evi – Mairie De Sassay – 365 Rue Georges Melies – 41350 SAINT-GERVAIS-LA-FORET
Port. : 0674694482 – Email : e.deletang@envie2rouler.com

MOT'ORBI CLUB LMR : L09 – Dépt. : D37 – N° Club : C3770
Pdt et Cce : CADIEU Jerome – 20 Rue Des Vallees – 37460 ORBIGNY
Tél. : 0247943554 – Port. : 0680686902 – Email : cadieu.tp@orange.fr

LOIR ET CHER (41)

COMITE DEPARTEMENTAL DU LOIR ET CHER – D41 – L09
Pdt : PASTORELLI Patrice – Mairie De Sassay – 7 Route Routes De Contres – 41700 SASSAY
Port. : 0681416231 – Email : pasto1971@gmail.com

MOTO CLUB MESLAND HERBAULT LMR : L09 – Dépt. : D41 – N° Club : C0572
Pdt et Cce : GODEAU Benjamin – 44 Route De Villesavoir – 41150 VALLOIRE-SUR-CISSE
Port. : 0624062269 – Email : benjaminodeau311@gmail.com

MOTO CLUB DE LA RUCHE NOUANAISE LMR : L09 – Dépt. : D41 – N° Club : C0788
Pdt et Cce : MEGRET Mathis – 30 Rue Des Pensees – 45000 ORLEANS
Tél. : 0254830954 – Port. : 0633719099 – Email : mathis.megret@orange.fr

C.T.T. DU VENDOMOIS LMR : L09 – Dépt. : D41 – N° Club : C2380
Pdt et Cce : TROUILLEBOUT Gaetan – 17 Rue Clement Ader – 41100 ST OUEN
Tél. : 0611621724 – Email : famille.trouillebout@orange.fr

MOTO CLUB SASSAY LMR : L09 – Dépt. : D41 – N° Club : C2467
Pdt et Cce : PASTORELLI Patrice – 7 Route Routes De Contres – 41700 SASSAY
Port. : 0681416231 – Email : pasto1971@gmail.com

CCM CO L'ASSO GS-FR LMR : L09 – Dépt. : D41 – N° Club : C2985
Pdt et Cce : BERTHELOT Wilfrid – 5 – La Grande Bonneville – 27250 RUGLES
Port. : 0630521986 – Email : wberthelot2002@yahoo.fr

MOTO QUAD 41 LMR : L09 – Dépt. : D41 – N° Club : C3167
Pdt et Cce : GRISEAU Adrien – 14 Rue De La Tonnelle – 41350 HUISSIEAU-SUR-COSSON
Tél. : 0648284870 – Email : adriengriseau@gmail.com

MOTO SPORT COUTURE LMR : L09 – Dépt. : D41 – N° Club : C3168
Pdt et Cce : LEROUX Jerome – 69 Bis Rue Des Caves – 72340 LA CHARTRE SUR LE LOIR
Tél. : 0243441594 – Port. : 0682864641 – Email : cct.valdebraye@wanadoo.fr

LOIRET (45)

COMITE DEPARTEMENTAL DU LOIRET – D45 – L09
Pdt : DION Denis – 1 Allée Du Ru D Oison – 45600 SULLY SUR LOIRE
Tél. : 0238365173 – Port. : 0648008943 – Email : mcstaignan@wanadoo.fr

MOTO CLUB DE DONNERY LMR : L09 – Dépt. : D45 – N° Club : C0319
Pdt et Cce : HUET Philippe – 33 Rue Du Pont Aux Moines – 45450 DONNERY
Tél. : 0238595703 – Port. : 0786461510 – Email : huet.ph@icloud.com

MOTO CLUB DE GIEN LMR : L09 – Dépt. : D45 – N° Club : C0391
Pdt et Cce : FERNANDES Amandine – 96 Bis Rue Jean Moulin – 45500 GIEN
Tél. : 0689123896 – Email : amandine-45@hotmail.fr

MOTOR CLUB DU MONTARGOIS LMR : L09 – Dépt. : D45 – N° Club : C0588
Pdt et Cce : ROBLIN Pascal – 45 Rue Andre Gide – 45120 CHALETTE SUR LOING
Port. : 0689243749 – Email : kimkimroblin@gmail.com

A.M.C ORLEANAIS LMR : L09 – Dépt. : D45 – N° Club : C0667
Pdt et Cce : BRUNET Anthony – 147 Rue De St Martin – 45460 BOUZU LA FORET
Port. : 0667308184 – Email : anthony.brunet288@gmail.com

MOTO CLUB SAINT AIGNAN LE JAILLARD LMR : L09 – Dépt. : D45 – N° Club : C0793
Pdt et Cce : DION Denis – 1 Allée Du Ru D Oison – 45600 SULLY SUR LOIRE
Tél. : 0238365173 – Port. : 0648008943 – Email : mcstaignan@wanadoo.fr

CLUB TRITON FRANCE LMR : L09 – Dépt. : D45 – N° Club : C1839
Pdt et Cce : CHARDIN André – 10 Rue Des Vignes – Hameau De Beauvais – 91410 ROINVILLE
Port. : 0674431728 – Email : dd.chardin59@gmail.com

MOTO CLUB SAINT ANDRE LMR : L09 – Dépt. : D45 – N° Club : C2139
Pdt et Cce : HUME Laurence – 97 Rue Plaine D Azenne – 45370 CLERY ST ANDRE
Tél. : 0626707847 – Email : lauhume45@gmail.com

MECATLAND LMR : L09 – Dépt. : D45 – N° Club : C2188
Pdt et Cce : JOSEPH Bernard – 12 Rue Des Hauts – 45380 LA CHAPELLE ST MESMIN
Port. : 0648377965 – Email : yoyomostro@hotmail.fr

ASSOCIATION QUAD'9 LMR : L09 – Dépt. : D45 – N° Club : C2438
Pdt et Cce : HAUTEFEUILLE Marc – 16 Rue Jean De La Taille – 45300 BONDAROY
Tél. : 0238302676 – Port. : 0607392081 – Email : odile.hautefeuille@wanadoo.fr

ASS. SPORTS ELEC DAMPIERRE LMR : L09 – Dépt. : D45 – N° Club : C2468
Pdt et Cce : BRUJERE Christian – 520 Chemin Des Brosses – 45570 OUZOUEUR SUR LOIRE
Tél. : 0238350818 – Port. : 0613222008 – Email : christian.bruere@outlook.fr

A.M.M.B - ECOLE DE PILOTAGE LMR : L09 – Dépt. : D45 – N° Club : C2841
Pdt et Cce : BURAUULT Pierre – 1628 Rue Plaine D'Azenne – 45370 CLERY ST ANDRE
Tél. : 0681873219 – Port. : 0681873219 – Email : morgan.burault@wanadoo.fr

TEAM BLAT'S ORGANISATION LMR : L09 – Dépt. : D45 – N° Club : C2884
Pdt et Cce : BLATEAU Didier – 114 Lieu Dit Olivet – 45130 MEUNG SUR LOIRE
Port. : 0607132529 – Email : contact@team-blats.org

MOTO CLUB DE COULLONS LMR : L09 – Dépt. : D45 – N° Club : C3025
Pdt et Cce : CHENUET Thierry – 6 Place Des Chataigniers – 45720 COULLONS
Port. : 0676875666 – Email : thierry-chenuet@wanadoo.fr

MOTO VERTE CHATEAURENARD **LMR : L09 – Dépt. : D45 – N° Club : C3243**
 Pdt et Cce : PASDELOUP Fabien – 22 Rue De Chateau Renard – 45220 CHUELLES
 Port. : 0629365057 – Email : f.pasdeloup@sauvegrain-paysage.fr

MOTORCYCLE ORGANISATION 45 **LMR : L09 – Dépt. : D45 – N° Club : C3436**
 Pdt et Cce : SOUDY David – 22 Rue De Montgammier – 45520 CHEVILLY
 Tél. : 0238521415 – Port. : 0616112997 – Email : ty.soud45@gmail.com

MOTO-CLUB ASCHERES **LMR : L09 – Dépt. : D45 – N° Club : C3641**
 Pdt et Cce : DAUVOIS Patrice – 57 Rue De Voisinas – 45130 SAINT-AY
 Port. : 0638645473 – Email : patrice.dauvois@orange.fr

MX CHENOU **LMR : L09 – Dépt. : D45 – N° Club : C3642**
 Pdt et Cce : CLAIN Franck – 162 Hameau De Mezinville – 77570 CHATEAU LANDON
 Port. : 0649622253 – Email : franckservices77@orange.fr

ASSOCIATION SPORTIVE MOTO ORLEANS **LMR : L09 – Dépt. : D45 – N° Club : C3772**
 Pdt et Cce : SIMON Jennifer – 1 Impasse Corsembleu Desmahis – 45600 SULLY-SUR-LOIRE
 Port. : 0664541484 – Email : simon-jennifer@live.fr

LIGUE DE CORSE

Code FFM N° 23

Correspondance : Chez M. PADOVANI JEAN-MATHIEU -
 24 Hameau Lieu-dit MATONE POGGIALA – 20136 BOCOGNANO
 Mobile : 06.87.04.79.43 - email : jean_mathieupadovani@yahoo.fr

Président : Jean-Mathieu PADOVANI - 24 Hameau Lieu-dit MATONE POGGIALA – 20136 BOCOGNANO Mobile :
 06.87.04.79.43 - email : jean_mathieupadovani@yahoo.fr

1^{er} Vice-Président : Pierre INNOCENZI - VILLA L'ORTU Route DE SANTA REPARATA PENTE GRANDE 20220
 SANTA-REPARATA-DI-BALAGNA
 Mobile : 06 78 91 84 24 - email : innocenzi.pierre20@gmail.com

Secrétaire Général : Fasila INNOCENZI - ANIL- VILLA L'ORTU Route DE SANTA REPARATA PENTE GRANDE 20220
 SANTA-REPARATA-DI-BALAGNA
 Mobile : 06 72 21 89 59 - email : imrcorse@yahoo.com

Trésorier : Thierry GALEAZZI - Les Chênes Verts 20250 CORTE
 Tel : 04.95.47.38.81 - Mobile : 06.19.56.15.20 - email : mccortenaïs@orange.fr

PRESIDENTS OU RESPONSABLES des COMMISSIONS :

Motocross : Thierry GALEAZZI - Les Chênes Verts - 20250 CORTE
 Tel : 04.95.47.38.81 - Mobile : 06.19.56.15.20 – email : mccortenaïs@orange.fr

Enduro Rallyes TT : Charles BULTEZ – Vigna Maggiore - 20113 OLMETTO
 Tel : 09.58.61.46.61 - Mobile : 06.17.29.57.22 - email : charlesbultez@yahoo.fr

Vitesse Courses sur route : Dominique PADOVANI -24 Hameau de Poggiola Lieu dit Matone 20136 Bocognano
 Mobile : 06.20.58.53.63 - email : dume_padovani@yahoo.fr

Féminine : Caroline SANTELLI - 46 Lotissement Santa Catalina, Impasse des Magnolias - 20290 BORGIO
 Mobile : 07.78.63.65.00 - email : carolinesantelli@hotmail.com

Educatif : Julien DUSSOLLIER - Lieu-dit Accitaja 20213 FOLELLI
 Mobile : 06.28.74.46.41 - email : jd810@hotmail.fr

Chronométrage : Fabrice GIUCHARD - CAMPING HOME DETENTE - ROUTE DE CARBUCCIA – 20133 CARBUCCIA
 Mobile : 06. 46.73.27.21- email : guichard.fabrice31@gmail.com

Technique : Jean Noel GANDOLFO - Cardichiosa Route de Sagone - 20167 ALATA
 Tel : 04.95.22.85.99 - Mobile : 06.15.67.45.38 - email : jeannoel.gandolfo@sfr.fr

CORSE (20)

COMITE DEPARTEMENTAL DE LA CORSE – D20 – L23

En sommeil.

VERO MOTO CLUB CORSE **LMR : L23 – Dépt. : D20 – N° Club : C1065**
 Pdt et Cce : ARMANI Henry – Chemin Du Ranucchiato – Bp 5463 – 20000 AJACCIO
 Tél. : 0627112412 – Port. : 0620343431 – Email : transter@wanadoo.fr

MOTO CLUB CORTENAIS **LMR : L23 – Dépt. : D20 – N° Club : C1080**
 Pdt et Cce : GALEAZZI Thierry – N18 Les Chenes Verts – 20250 CORTE
 Port. : 0619561520 – Email : mccortenaïs@orange.fr

MOTO CLUB VALINCO **LMR : L23 – Dépt. : D20 – N° Club : C1545**

Pdt : BARTOLI Charles – Vigna Maggiore – 20113 OLMETO
Tél. : 0495266365 – Port. : 0620981037 – Email : motoclubvalinco@gmail.com
Cce : GIACOMO Vincent – Res Les Jardins Du Finosello Bt A – Avenue Marechal Lyautey – 20090 AJACCIO
Tél. : 0659065572 – Email : vince2a.giacomo@gmail.com

MOTO CLUB DE L'EXTREME SUD **LMR : L23 – Dépt. : D20 – N° Club : C2227**

Pdt : TICHADOU Jean-Paul – Hotel Lemistral – 20137 PORTO VECCHIO
Tél. : 0495700853 – Port. : 0673840477 – Email : Motoclubextremesud@gmail.com
Cce : MENCONI Florian – Bat A – Residence Oliveraie – Lupinu – 20600 BASTIA
Tél. : 0614567117 – Email : florian.menconi@gmail.com

RACING MOTO CLUB CORSICA **LMR : L23 – Dépt. : D20 – N° Club : C2309**

Pdt et Cce : PERALDI Laurent – 3 Allée La Confinna Fango 3 – Mezzavia – 20167 AJACCIO
Port. : 0687733885 – Email : l.peraldi@wanadoo.fr

MC JMP RACING **LMR : L23 – Dépt. : D20 – N° Club : C2723**

Pdt et Cce : PADOVANI Jean-Mathieu – Hameau De Poggiala – Lieu Dit Matone – 20136 BOCOGNANO
Tél. : 0687047943 – Email : jean_mathieupadovani@yahoo.fr

MOTO CLUB DI U LEVENTE **LMR : L23 – Dépt. : D20 – N° Club : C3001**

Pdt et Cce : MURATI Olivier – Croce – 20232 OLETTA
Tél. : 0495388645 – Port. : 0610346462 – Email : mclevente@gmail.com

TRIAL MOTO CLUB BALAGNE **LMR : L23 – Dépt. : D20 – N° Club : C3292**

Pdt et Cce : ALLEGRIANI Antoine – Rue Paoli – 20220 L ILE ROUSSE
Port. : 0614981419 – Email : antoinetcindy@orange.fr

SUPERMOTO CORSICA **LMR : L23 – Dépt. : D20 – N° Club : C3304**

Pdt et Cce : VINCENSINI Thierry – 232 Lotissement Bevinco – 20620 BIGUGLIA
Tél. : 0611465690 – Email : thierry.vincensini@hotmail.fr

CORSICA MOTO CLUB **LMR : L23 – Dépt. : D20 – N° Club : C3457**

Pdt et Cce : SANTELLI Caroline – 46 Lotissement Santa Catalina – Impasse Des Magnolias – 20290 BORGIO
Port. : 0778636500 – Email : carolinesantelli@hotmail.com

MOTO CLUB MX2 SORRU **LMR : L23 – Dépt. : D20 – N° Club : C3549**

Pdt et Cce : CANTONI Joseph – Route De Calvi Zi Cara – Lot. Pao – 20167 AJACCIO
Tél. : 0495231620 – Port. : 0611540050 – Email : savcantoni@orange.fr

ASSOCIATION P.FACTORY COMPETITION **LMR : L23 – Dépt. : D20 – N° Club : C3754**

Pdt et Cce : PISANO Blanche – 434 Rue Di Pughjali – 20167 APPIETTO
Tél. : 0616298965 – Email : bmp20167@hotmail.fr

CASINCA MOTOR SPORT **LMR : L23 – Dépt. : D20 – N° Club : C3777**

Pdt et Cce : CHERICI Emmanuel – Route De Pinarello – 20213 SORBO-OCAGNANO
Port. : 0686877950 – Email : associationcms2b@gmail.com

ISULA TRIAL **LMR : L23 – Dépt. : D20 – N° Club : C3784**

Pdt et Cce : MAZOTTI Florent – Belle Valle – 20166 ALBITRECCIA
Port. : 0602689127 – Email : florentmazotti@gmail.com

LIGUE DU GRAND EST

Code FFM N°33

Ardennes (08) - Aube (10) - Marne (51) - Haute Marne (52) - Meurthe et Moselle (54)

Meuse (55) - Moselle (57) - Bas Rhin (67) - Haut Rhin (68) - Vosges (88)

Siège Social : Maison Régionale des Sports - 13 rue Jean Moulin - 54510 TOMBLAINE

Tél : 03.83.18.87.68 - Email : contact@liguemotograndest.fr

Site Web : <http://www.liguemotograndest.fr>

Correspondance : Au siège social

Président : POMMIER Thierry - 12 rue de la Chênaie - 57370 ST JEAN KOURTZERODE
Tél. : 06.86.96.13.22 - Email : atpommier@gmail.com

Secrétaire générale : RESCHKO-JACQUOT Pascale - 17 A rue de la chapelle - 67130 SCHWARTZBACH
Tél. : 06.30.33.92.78 - Email : p.jacquot@motoball.fr

Trésorière : THIRARD Pierrette - 11 Lotissement La Rigüe - 88250 LA BRESSE
Tél. : 06.15.42.35.05 - Email : pierrette.thirard@liguemotograndest.fr

Délégués aux AG FFM :

CASSIN Jérôme - 57 Chemin du Granit - 55130 ABAINVILLE
Tél. : 06.81.93.75.13 - Email : cassin.jerome2@wanadoo.fr

RESCHKO JACQUOT Pascale - 17 a rue de la chapelle - 67130 SCHWARTZBACH
Tél : 06.30.33.92.78 – Email : p.jacquot@motoball.fr

PRESIDENTS OU RESPONSABLES des COMMISSIONS SPORTIVES :

Motocross : COSTITCH Michel – Senonchamps 176 – 6600 BASTOGNE (Belgique)
Tél : 0032 473 72 12 63 – Email : michelcostitch@yahoo.fr

Enduro -Endurance TT : HOUNGON Philippe – 74 bis rue de Landremont – 54380 BEZAUMONT
Tél : 06.16.92.56.96 – Email : philippehugnon@orange.fr

Trial : POIROT Joël - 22 D route du Droit - 88250 LA BRESSE
Mobile : 07.45.07.71.26 - Email : joelpoirot.moto@gmail.com

Moto ball : RESCHKO JACQUOT Pascale - 17 A rue de la chapelle - 67130 SCHWARTZBACH
Mobile : 06.30.33.92.78 – Email : p.jacquot@motoball.fr

Tourisme : DILLET Rémi – 5 rue du bordelais – 51190 AVIZE
Tél : 06.10.29.06.35 – Email : remi.dillet@wanadoo.fr

PRÉSIDENTS des COLLÈGES

Quad : COLLOT Thierry - 38 route de Saint Mihiel - 55260 CHAUMONT SUR AIRE
Tél : 06.80.42.23.74 – Email : thiery.c2@orange.fr

Formation Dir/Off : Président SOT Michel - 5 grande rue - 10440 TORVILLIERS
Mobile : 06.11.42.82.60 - Email : michel.sot@sfr.fr

Collège éducatif : KAUDERER Pascal 6 rue Kléber - 68390 SAUSHEIM
Tél : 06.89.11.10.54 - Email : pascal.kauderer@gmail.com

Collège chronométrage : DOLLAT Véronique - 6 rue Jules FERRY – 54390 FROUARD
Mobile : 06.30.75.64.35 - Email : vero.dollat@orange.fr

Collège Technique et TRDA : Contacter le siège de la ligue du Grand Est

ARDENNES (08)

COMITE DEPARTEMENTAL DES ARDENNES – D08 – L33

MC CHARLEVILLE MEZIERES EN ARDENNES LMR : L33 – Dépt. : D08 – N° Club : C0056
Pdt et Cce : DEREGARD Gerald – 1 Lotissement Le Bourguignon – 08450 CHEMERY SUR BAR
Tél. : 0677883904 – Port. : 0689566267 – Email : mccma@orange.fr

CLUB MOTO PLATEAU DE ROCROI

LMR : L33 – Dépt. : D08 – N° Club : C0710

Pdt et Cce : LECOESTER Stephane – 32 Rue De La 6Eme Dic – 08240 SOMMAUTHE
Port. : 0674846519 – Email : stephane.lecoester@orange.fr

ARDEN MOTO PASSION

LMR : L33 – Dépt. : D08 – N° Club : C1857

Pdt et Cce : DARDARD Francis – 11 Rue De Day – 08130 NEUVILLE DAY
Tél. : 0757507449 – Email : arden.moto.passion@hotmail.fr

MOTO CLUB DU PAVILLON

LMR : L33 – Dépt. : D08 – N° Club : C2030

Pdt et Cce : DETOUCHE Denis – 87 Bis Rue Des Noues – 08380 LA NEUVILLE AUX JOUTES
Tél. : 0324333885 – Port. : 0675638682 – Email : mcpavillon@gmail.com

AMICALE MOTOCROSS DE SOMMAUTHE

LMR : L33 – Dépt. : D08 – N° Club : C2216

Pdt et Cce : DELANDHUY Jean-Noel – 46 Rue De La 6Eme Dic – 08240 SOMMAUTHE
Tél. : 0324300610 – Port. : 0681940868 – Email : jean-noeldelandhuy@orange.fr

MC TAILLETTE

LMR : L33 – Dépt. : D08 – N° Club : C3188

Pdt et Cce : DARDENNES Bruno – 3 Rue Du Rouilly – 08230 TAILLETTE
Tél. : 0324541157 – Port. : 0676024767 – Email : ardennes.plomberiechauffage@orange.fr

LES FRANCS MOTARDS RETHÉLOIS

LMR : L33 – Dépt. : D08 – N° Club : C3351

Pdt et Cce : BOURGERIE Christian – 107 Rue Pierre Curie – 08300 AMAGNE
Port. : 0684957460 – Email : fmrrhethel@gmail.com

AUBE (10)

COMITE DEPARTEMENTAL DE L'AUBE – D10 – L33

Pdt : DANEL Ludovic – 1 Rue De L'Épinette – 51330 ÉPENSE
Tél. : 0675176363 – Port. : 0981269278 – Email : ludodan495@gmail.com

SPORTING UNION MOTO DE L'AUBE TROYES

LMR : L33 – Dépt. : D10 – N° Club : C0074

Pdt et Cce : GEORGE Yvan – 31 Rue Aux Moines – 10000 TROYES
Port. : 0609938787 – Email : george.yvan@gmail.com

UNION MOTOCYCLISTE DE L'AUBE

LMR : L33 – Dépt. : D10 – N° Club : C0075

Pdt et Cce : SOT Michel – 5 Grande Rue – 10440 TORVILLIERS
Tél. : 0325799168 – Port. : 0611428260 – Email : m.sot@orange.fr

MOTO CLUB CHAMPIGNOLAIS LMR : L33 – Dépt. : D10 – N° Club : C0231
Pdt et Cce : PIELTIN Fabrice – 36 Rue De Mondeville – 10200 CHAMPIGNOL LEZ MONDEVILLE
Tél. : 0325277652 – Port. : 0660035230 – Email : fabrice.pieltin@orange.fr

MOTO CLUB RICEYS ET ENVIRONS LMR : L33 – Dépt. : D10 – N° Club : C0768
Pdt et Cce : LAMOUREUX Emilien – 4Bis Rue Du Senateur Lesache – 10340 LES RICEYS
Tél. : 0325293932 – Port. : 0685427458 – Email : emilien.lamoureux@hotmail.fr

MOTO CLUB MAILLY LE CAMP LMR : L33 – Dépt. : D10 – N° Club : C1199
Pdt et Cce : CHAPLAIN Maxime – 98C Rue Du General De Gaulle – 10230 MAILLY LE CAMP
Tél. : 0648456866 – Email : max10230@orange.fr

MOTO CLUB DE NEUVILLE LMR : L33 – Dépt. : D10 – N° Club : C1237
Pdt : GAUTHEROT Basile – 22 Rue De La 2Eme Db – 10110 BUXIERES SUR ARCE
Tél. : 0325387839 – Port. : 0612702853 – Email : basile.gautherot@gmail.com
Cce : DELINE MANNOURY Myriam – 2 Rue Du Bois – 10250 NEUVILLE SUR SEINE
Tél. : 0325382180 – Email : champagne.dmt@wanadoo.fr

MOTO CLUB GYE CHAMPAGNE LMR : L33 – Dépt. : D10 – N° Club : C1859
Pdt et Cce : GAASCH Patrick – 6 Rue Du 1 Fevrier 1814 – 10500 LA ROTHIERE
Port. : 0624163834 – Email : gaasch.p@orange.fr

MARIGNY MOTO CLUB LMR : L33 – Dépt. : D10 – N° Club : C2357
Pdt et Cce : HAXAIRE Alexis – 7 Bis Avenue St Louis – 10280 ST MESMIN
Tél. : 0351480211 – Port. : 0613027461 – Email : alexis.haxaire@wepa.eu

ASS. SPORTIVE DU DOMAINE DE FOOLZ LMR : L33 – Dépt. : D10 – N° Club : C2523
Pdt et Cce : CHEURLIN Nicolas – 24 Rue Jean Moulin – 10260 VIREY SOUS BAR
Tél. : 0647358562 – Email : n.cheurlin10@orange.fr

MOTO CLUB DES 3 COMMUNES LMR : L33 – Dépt. : D10 – N° Club : C2981
Pdt et Cce : DUJANCOURT Ludovic – 4 Rue D'Arcis – 10240 CHAUDREY
Tél. : 0650442233 – Email : mc3c10@gmail.com

MX2J LMR : L33 – Dépt. : D10 – N° Club : C3305
Pdt et Cce : BECARD Joel – 14 Rue Des Anciens Combattants – 10190 MESNIL SAINT LOUP
Port. : 0683181212 – Email : joel.pere@hotmail.com

ESSOYES TT LMR : L33 – Dépt. : D10 – N° Club : C3465
Pdt et Cce : BLANCHET Laura – 76 Bis Grande Rue – 10110 CELLES SUR OURCE
Port. : 0674118768 – Email : blanchet.laura02@gmail.com

MX VAL DE SEINE LMR : L33 – Dépt. : D10 – N° Club : C3531
Pdt et Cce : HUGOT Damien – 6 Rue De Bichery – 10250 NEUVILLE SUR SEINE
Tél. : 0325385425 – Port. : 0647339198 – Email : dametmel@orange.fr

MOTO CLUB ST PHALOIS LMR : L33 – Dépt. : D10 – N° Club : C3697
Pdt et Cce : BOUILLLOT Martial – 8 Route De La Loge – Pont Aux Verrier – 10130 SAINT-PHAL
Port. : 0674346791 – Email : mcstphalois@hotmail.fr

ROUTES VERTES ANCIENNES CHAVANGES LMR : L33 – Dépt. : D10 – N° Club : C3708
Pdt : CHAPPAT Jean-Francois – 12 Grande Rue – 51290 CHAPELAINE
Port. : 0613826755 – Email : prudence.chappat@gmail.com
Cce : LEGRAND Brice – 10 Rue Julien Rousselet – 51290 MARGERIE-HANCOURT
Port. : 0610744156 – Email : brice.legrand51@gmail.com

MARNE (51)

COMITE DEPARTEMENTAL DE LA MARNE – D51 – L33
Pdt : BRUGNON Gilbert – 6 Allée De La Foret – 51200 EPERNAY
Tél. : 0326543003 – Port. : 0630101834 – Email : motoclubepernay@orange.fr

MOTO CLUB CERCLE DE L'AMITIE LMR : L33 – Dépt. : D51 – N° Club : C0222
Pdt et Cce : PLAQUIN Xavier – 1 Allée Henri Clouzot – 51430 TINQUEUX
Tél. : 0326853372 – Port. : 0615207297 – Email : plaquin.xavier@neuf.fr

MOTO VERTE CHALONS CHAMPAGNE LMR : L33 – Dépt. : D51 – N° Club : C0291
Pdt et Cce : BOUXIN Guillaume – 20 Rue Des Freres Navlet – 51000 CHALONS EN CHAMPAGNE
Tél. : 0683645875 – Email : furax08@hotmail.fr

MOTO CLUB EPERNAY LMR : L33 – Dépt. : D51 – N° Club : C0339
Pdt et Cce : BRUGNON Gilbert – 6 Allée De La Foret – 51200 EPERNAY
Tél. : 0326543003 – Port. : 0630101834 – Email : motoclubepernay@orange.fr

MOTO CLUB MANRE **LMR : L33 – Dépt. : D51 – N° Club : C1190**
 Pdt et Cce : SEJOURNANT Adrien – 16 Allée Des Tilleuls – 52200 BOURG
 Tél. : 0351154456 – Port. : 0633002872 – Email : adriensejournalant@gmail.com

TEAM MENUO MOTO CROSS **LMR : L33 – Dépt. : D51 – N° Club : C2511**
 Pdt et Cce : TOULMONDE Pascal – 18 Rue De La Haute Maison – 51800 SAINTE MENEHOULD
 Port. : 0684439116 – Email : toulmonde0015@orange.fr

MX SAINT JUST SAUVAGE **LMR : L33 – Dépt. : D51 – N° Club : C3128**
 Pdt et Cce : PETERLE Jean-Francois – 14 Grande Rue – 10510 CHATRES
 Port. : 0644269913 – Email : jean-francois.peterle@orange.fr

MOTO CROSS BARBONNE FAYEL **LMR : L33 – Dépt. : D51 – N° Club : C3134**
 Pdt et Cce : LAUNAY Lionel – 2 Chemin De Choisel – 51120 BARBONNE FAYEL
 Port. : 0671570747 – Email : launaylionel@live.fr

SPORTS CLUB TOUT TERRAIN DE L'ARDRES **LMR : L33 – Dépt. : D51 – N° Club : C3144**
 Pdt et Cce : RAMBOU Raphaël – 14 Ter Rue Des Lavois – 51170 AOUGNY
 Tél. : 0326974978 – Port. : 0677800897 – Email : mxsavigny.51@orange.fr

SPORT MECANIQUE LOISIRS **LMR : L33 – Dépt. : D51 – N° Club : C3610**
 Pdt et Cce : PLANSON Didier – 2 Rue Du Marechal – 51290 ARZILLIERES NEUVILLE
 Port. : 0611952549 – Email : did.di-700@hotmail.fr

HAUTE-MARNE (52)

COMITE DEPARTEMENTAL DE HAUTE-MARNE – D52 – L33
 Pdt et Cce : PIROLLEY Patricia – 1 Impasse Du Moulin – 52700 BRIAUCOURT
 Tél. : 0643034653 – Email : patricia.pirolley@gmail.com

MOTO CLUB HAUT MARNAIS **LMR : L33 – Dépt. : D52 – N° Club : C0424**
 Pdt et Cce : VERNEY Nicolas – 7 Rue Des Lauriers – 52800 NOGENT
 Tél. : 0325316000 – Port. : 0787898792 – Email : nicolas.verney7@orange.fr

CHAUMONT ENDURO 52 **LMR : L33 – Dépt. : D52 – N° Club : C2258**
 Pdt : FELS Francis – 6 Rue 6 Rue Jeudy – 6 Rue Jeudy – 10200 THIL
 Tél. : 0325927338 – Port. : 0681636378 – Email : francis.fels@wanadoo.fr
 Cce : FERRAND Jean Sebastien – 13 Rue Du Chateau – 52340 BIESLES
 Tél. : 0325018504 – Port. : 0675375372 – Email : fefe883@orange.fr

TEAM ENDURO PASSION **LMR : L33 – Dépt. : D52 – N° Club : C3227**
 Pdt et Cce : ADAM Jerome – 15 Rue Derriere St Amand – 52230 POISSONS
 Tél. : 0325069570 – Port. : 0608001527 – Email : sarpeintureadam@orange.fr

MOTO CLUB DE ROLAMPONT **LMR : L33 – Dépt. : D52 – N° Club : C3343**
 Pdt et Cce : SEJOURNANT Adrien – 16 Allée Des Tilleuls – 52200 BOURG
 Tél. : 0351154456 – Port. : 0633002872 – Email : adriensejournalant@gmail.com

GONCOURT QUAD NATURE **LMR : L33 – Dépt. : D52 – N° Club : C3608**
 Pdt et Cce : LARCHE Philippe – 14 Rue Du Pont – Goncourt – 52150 BOURMONT ENTRE MEUSE ET MOUZON
 Tél. : 0325326859 – Email : philippelarche67@gmail.com

MEURTHE ET MOSTELLE (54)

COMITE DEPARTEMENTAL DE MEURTHE ET MOSELLE – D54 – L33
 Pdt : ZIMMER Henri – 167 Route De Pompey – 54460 LIVERDUN
 Tél. : 0383445344 – Port. : 0626032354 – Email : cdmoto54@gmail.com

MOTO CLUB AUBOUÉ **LMR : L33 – Dépt. : D54 – N° Club : C0076**
 Pdt et Cce : SCHMITT Pascal – 20 Rue De La Vignotte – 57530 MARSILLY
 Tél. : 0387768296 – Port. : 0680986441 – Email : pascal.schmitt5713@gmail.com

STANISLAS MOTO CLUB **LMR : L33 – Dépt. : D54 – N° Club : C0874**
 Pdt et Cce : DENET Francis – 3 Rue De La Colline – 54000 NANCY
 Tél. : 0383987265 – Port. : 0609594535 – Email : ffa.denet@wanadoo.fr

M.FOYER RURAL DE FAULX **LMR : L33 – Dépt. : D54 – N° Club : C1066**
 Pdt et Cce : GRANDIEU Dominique – 40 Route De Bratte – 54760 FAULX
 Port. : 0680642276 – Email : dominique.grandieu@orange.fr

MOTO CLUB DE LUNEVILLE **LMR : L33 – Dépt. : D54 – N° Club : C1559**
 Pdt et Cce : LAGUERRE Gerard – 8 Rue Du Commandant Lanrezac – 54300 LUNEVILLE
 Port. : 0680149399 – Email : gegemotoclub@gmail.com

PAM MOTO QUAD **LMR : L33 – Dépt. : D54 – N° Club : C2366**
Pdt et Cce : BRICLOT Quentin – 47 Rue De Nomeny – 54700 ATTON
Port. : 0687523260 – Email : briclotquentin@hotmail.fr

ASS SPORTIVE MAIZIERES POLE TOUT TERRAIN **LMR : L33 – Dépt. : D54 – N° Club : C3164**
Pdt et Cce : NOISETTE Laurent – 3 Rue Du Doyen Parisot – 54630 FLAVIGNY SUR MOSELLE
Tél. : 0788503850 – Email : m.noisette@wanadoo.fr

MOTOCROSS CLUB DU PAYS-HAUT **LMR : L33 – Dépt. : D54 – N° Club : C3567**
Pdt et Cce : ALFIERI Johan – 227 Rue Rancy – 57390 AUDUN-LE-TICHE
Tél. : 352661160738 – Email : alfierijohan@gmail.com

BICQUELEY MOTO-CROSS **LMR : L33 – Dépt. : D54 – N° Club : C3615**
Pdt et Cce : NOWAK Quentin – 47 Rue Andre David – 54170 OCHEY
Tél. : 0383646073 – Port. : 0624840762 – Email : o.voinin@hotmail.fr

MEUSE (55)

COMITE DEPARTEMENTAL DE LA MEUSE – D55 – L33
Pdt : NEIMER Florent – 23 Rue De La Marjolaine – 55100 HAUDAINVILLE
Port. : 0623391743 – Email : florent.neimer@aol.fr

MOTO CLUB SAINT MIHIEL **LMR : L33 – Dépt. : D55 – N° Club : C0520**
Pdt et Cce : JOUFFROY Nicolas – 6Bis Porte A Metz – 55300 SAINT-MIHIEL
Port. : 0631262618 – Email : niknik55@hotmail.fr

MOTO CLUB LA VALTOLINE VERDUN **LMR : L33 – Dépt. : D55 – N° Club : C0522**
Pdt et Cce : NEIMER Florent – 23 Rue De La Marjolaine – 55100 HAUDAINVILLE
Port. : 0623391743 – Email : florent.neimer@aol.fr

MOTO CLUB DE MAZEL **LMR : L33 – Dépt. : D55 – N° Club : C0568**
Pdt et Cce : GERVAISE Yves – 3 Rue Voie Sacree – 55260 RAIVAL
Tél. : 0329757857 – Port. : 0678017668 – Email : ygervaise@gmail.com

MOTO-CLUB EVASION COMMERCIEEN 55 **LMR : L33 – Dépt. : D55 – N° Club : C2520**
Pdt et Cce : GUELLER Jean-Marc – 34 Grande Rue – 55300 BUXIERES SOUS LES COTES
Tél. : 0329900066 – Port. : 0670306138 – Email : jean-marc.gueller@wanadoo.fr

CLUB TP 55 **LMR : L33 – Dépt. : D55 – N° Club : C2727**
Pdt et Cce : DI NATALE Xavier – 40 Rue Charles Peguy – 55400 ETAIN
Tél. : 0329835158 – Port. : 0675138031 – Email : franck2015@orange.fr

MOTO CLUB STAINOIS **LMR : L33 – Dépt. : D55 – N° Club : C3117**
Pdt et Cce : SCHMIT Rene – 28 Av Du Grand Breuil – 55400 ETAIN
Tél. : 0329870282 – Port. : 0610484788 – Email : rene.schmit55@orange.fr

MX DES FOSSES **LMR : L33 – Dépt. : D55 – N° Club : C3207**
Pdt et Cce : GUILLAUME Mickael – 4 Rue Du Mont – 55270 SEPTSARGES
Port. : 0671939022 – Email : mickyzf83@hotmail.com

MOTO CLUB REVIGNY **LMR : L33 – Dépt. : D55 – N° Club : C3513**
Pdt et Cce : LECOQC Sullivan – 57 Rue Du Stade – 55800 CONTRISSON
Port. : 0786221114 – Email : motoclubrevigny@gmail.com

MX MOULINS MOTOCLUB **LMR : L33 – Dépt. : D55 – N° Club : C3550**
Pdt et Cce : LAGAUE Frederic – 2 Rue Principale – 55700 AUTREVILLE SAINT-LAMBERT
Tél. : 0329852653 – Port. : 0757679023 – Email : lagaude.frederic@orange.fr

MOSELLE (57)

COMITE DEPARTEMENTAL DE MOSELLE – D57 – L33
Pdt : GOUX Jean-Noel – 56 Rue Des Ponts – 57970 KUNTZIG
Port. : 0608640782 – Email : jeannoelgoux@gmail.com

UNION MOTO BITCHOISE **LMR : L33 – Dépt. : D57 – N° Club : C0147**
Pdt et Cce : KAUDERER Pascal – 6 Rue Kleber – 68390 SAUSHEIM
Port. : 0689111054 – Email : pascal.kauderer@gmail.com

MOSELLE MOTO CLUB **LMR : L33 – Dépt. : D57 – N° Club : C0608**
Pdt et Cce : HEMMERLIN Maryline – 96 Route De Plappeville – 57050 LE BAN-SAINT-MARTIN
Tél. : 0387305373 – Port. : 0617951938 – Email : mosellemotoclub@gmail.com

MOTO CLUB TOUT TERRAIN THIONVILLE **LMR : L33 – Dépt. : D57 – N° Club : C0902**
Pdt et Cce : GOUX Jean-Noel – 56 Rue Des Ponts – 57970 KUNTZIG
Port. : 0608640782 – Email : jeannoelgoux@gmail.com

MOTO CLUB DES CORBEAUX LMR : L33 – Dépt. : D57 – N° Club : C1471

Pdt et Cce : SOLLMEYER Philippe – 1 Rue Des Peupliers – 67260 SCHOPPERTEN
 Port. : 0635150813 – Email : philippe.sollmeyer@sfr.fr

MOTO CROSS CLUB DE LEYVILLER LMR : L33 – Dépt. : D57 – N° Club : C1533

Pdt et Cce : BREYER Antoine – 24 Rue Des Fleurs – Bening Les St Avold – 57800 BENING LES ST AVOLD
 Tél. : 0387045263 – Port. : 0780326330 – Email : antoine.breyer@orange.fr

SCHWEYEN M.X. LMR : L33 – Dépt. : D57 – N° Club : C2112

Pdt et Cce : MAURER Felix – 55 Rue D Urbach – 57720 EPPING
 Port. : 0685934303 – Email : arnaud.maurer@sfr.fr

QUAD NEUF ARGANCY LMR : L33 – Dépt. : D57 – N° Club : C2354

Pdt et Cce : BERTRAND Gilles – 65 Rue Sainte Odile – 57780 ROSSELANGE
 Tél. : 0355003011 – Port. : 0601917487 – Email : bertrand.gil57@gmail.com

MCC CREHANGE BAMBI LMR : L33 – Dépt. : D57 – N° Club : C3186

Pdt et Cce : BOUR Jerome – 44 Rue De Weygand – 57490 L HOPITAL
 Port. : 0635273917 – Email : jerome217@free.fr

MOTO CLUB 3 FRONTIERES LMR : L33 – Dépt. : D57 – N° Club : C3281

Pdt et Cce : ISARNO Sylvain – 15 Rue De La Liberte – 57390 AUDUN LE TICHE
 Tél. : 0382861579 – Port. : 0760038782 – Email : s.isarno@wanadoo.fr

MOTO CLUB AVRICOURT LMR : L33 – Dépt. : D57 – N° Club : C3751

Pdt et Cce : POMMIER Thierry – 12 Rue De La Chenaie – 57370 ST JEAN KOURTZERODE
 Tél. : 0387073952 – Port. : 0686961322 – Email : atpommier@gmail.com

BAS RHIN (67)**COMITE DEPARTEMENTAL DU BAS RHIN – D67 – L33**

Pdt : GASSERT Jacques – 18 Rue Des Aulnes – 67150 ERSTEIN
 Tél. : 0388980520 – Port. : 0620750982 – Email : gassert.jacques@wanadoo.fr

A.O.GAZELEC STRASBOURG LMR : L33 – Dépt. : D67 – N° Club : C0383

Pdt et Cce : LAMBERT Pascal – 70 Rue Des Jesuites – 67100 STRASBOURG
 Tél. : 0388376600 – Port. : 0667764305 – Email : lbt.pcl59@gmail.com

MOTO CLUB MOTHERN LMR : L33 – Dépt. : D67 – N° Club : C0609

Pdt : WEISENBERGER Philip – 8A Rue Des Tirailleurs Tunisiens – 67630 SCHEIBENHARD
 Tél. : 0368036221 – Port. : 0633309606 – Email : philip.weisenberger@hotmail.com
 Cce : KNAUB Daniel – 4 Rue De La Sauer – 67470 MUNCHHAUSEN

MOTO CLUB RIEDELSTZ LMR : L33 – Dépt. : D67 – N° Club : C0769

Pdt et Cce : LUPFER Joan – 31 Rue Du Stade – 67250 MEMMELSHOFFEN
 Tél. : 0684272472 – Email : joan.lupfer@gmail.com

MOTO CLUB VALLEE DE LA BRUCHE LMR : L33 – Dépt. : D67 – N° Club : C0943

Pdt et Cce : JANODET Jean-Philippe – 10 Avenue Du General De Gaulle – 67190 MUTZIG
 Tél. : 0367978361 – Port. : 0612032411 – Email : mcvbruche@sfr.fr

MOTO CLUB D ANDLAU LMR : L33 – Dépt. : D67 – N° Club : C1884

Pdt et Cce : FRANTZ Thierry – 1 Rue Serruriers – 67140 ANDLAU
 Tél. : 0388084477 – Port. : 0671727936 – Email : thierryfrantz67140@gmail.com

MOTO CLUB DE LA ZORN LMR : L33 – Dépt. : D67 – N° Club : C2044

Pdt et Cce : CHARRON Francis – 10 Rue De Neuchatel – 67640 FEGERSHEIM
 Tél. : 0388641065 – Port. : 0675641065 – Email : dyfmotorsport@orange.fr

MOTO CLUB DU RIED LMR : L33 – Dépt. : D67 – N° Club : C3083

Pdt et Cce : BRAUN Daniel – 1 Rue Neubruch – 67820 WITTISHEIM
 Tél. : 0388858066 – Port. : 0677938706 – Email : danielchantal.braun@wanadoo.fr

TRIAL CLUB DU BAN DE LA ROCHE LMR : L33 – Dépt. : D67 – N° Club : C3397

Pdt et Cce : HOLFERT Dominique – 9 Rue Des Serruriers – 67150 ERSTEIN
 Port. : 0784317383 – Email : dominique.holfert@gmail.com

MOTO CLUB DE RHINAU LMR : L33 – Dépt. : D67 – N° Club : C3562

Pdt et Cce : MAILLAT Florian – 5 Rue Rue Des Alouettes – 67860 RHINAU
 Tél. : 0679783937 – Email : f.mallat@mallat-constructions.fr

KLASS GP LMR : L33 – Dépt. : D67 – N° Club : C3612

Pdt et Cce : KREBS Jerome – 3 Impasse De La Manufacture – 67310 WASSELONNE
 Port. : 0661741905 – Email : krebsjerome51@gmail.com

HAUT RHIN (68)

COMITE DEPARTEMENTAL DU HAUT RHIN – D68 – L33

Pdt et Cce : HIGY Jean-Paul – 51 Rue De Delle – 68220 FOLGENSBOURG
Tél. : 0389700545 – Port. : 0680214790 – Email : jp.higy@batim-sarl.com

MOTO CLUB DE RIXHEIM

LMR : L33 – Dépt. : D68 – N° Club : C0418

Pdt et Cce : WENZINGER Fabrice – 7 Impasse Des Vignobles – 68270 WITTENHEIM
Tél. : 0983055369 – Port. : 0634449683 – Email : mxfactory@bbox.fr

NOUVEAU MOTO CLUB DE MUNSTER

LMR : L33 – Dépt. : D68 – N° Club : C0620

Pdt et Cce : SCHICKEL Jean-Marc – 6 Grand Rue – 68380 BREITENBACH-HAUT-RHIN
Tél. : 0389300136 – Port. : 0611602268 – Email : jmschickel@gmail.com

MOTO CLUB DES 3 LYS DE SAINT LOUIS

LMR : L33 – Dépt. : D68 – N° Club : C0817

Pdt et Cce : HIGY Jean-Paul – 51 Rue De Delle – 68220 FOLGENSBOURG
Tél. : 0389700545 – Port. : 0680214790 – Email : jp.higy@batim-sarl.com

MOTO CLUB DE VIEIL ARMAND

LMR : L33 – Dépt. : D68 – N° Club : C0983

Pdt et Cce : LILLER Laurent – 6 Impasse Victoria – 68780 SOPPE LE BAS
Tél. : 0607239527 – Email : laurent.liller68@gmail.com

MOTO CLUB BERGHEIM

LMR : L33 – Dépt. : D68 – N° Club : C1242

Pdt et Cce : GREINER Charles – 2 Rue De L Oberberg – 68340 RIQUEWIHR
Tél. : 0389478622 – Port. : 0620622017 – Email : anthony.greiner@sfr.fr

MOTO CLUB DE GRENTZINGEN

LMR : L33 – Dépt. : D68 – N° Club : C1406

Pdt et Cce : SCHUDY Audrey – Rue 1 Rue Du Jura – 68960 ILLTAL
Tél. : 0389079478 – Email : schudyc@gmail.com

MOTO CLUB LES CRAMPONS D'OSENBACH

LMR : L33 – Dépt. : D68 – N° Club : C1555

Pdt : MOLTES Mathieu – 10 Rue Du Moulin – 68570 OSENBACH
Tél. : 0389476003 – Port. : 0661760370 – Email : andre0980@orange.fr
Cce : BURCKLEN Kevin – 19 Rue Du Bois – 68570 OSENBACH
Tél. : 0689523079 – Email : kevinburcklen@gmail.com

UNION MOTOCYCLISME BITCHOISE - SECTION ELSASS

LMR : L33 – Dépt. : D68 – N° Club : C2485

Pdt : ROECKEL Alain – 28 Route De Zinswiller – 67110 OBERBRONN
Tél. : 0388091108 – Port. : 0615335094 – Email : alain.roeckel@sfr.fr
Cce : KAUDERER Pascal – 6 Rue Kleber – 68390 SAUSHEIM
Port. : 0689111054 – Email : pascal.kauderer@gmail.com

MOTO CLUB PASSION VITESSE

LMR : L33 – Dépt. : D68 – N° Club : C2934

Pdt et Cce : SELIG Thierry – 19A Rue De Geispitzen – 68440 SCHLIERBACH
Tél. : 0389268204 – Port. : 0614552078 – Email : moto@passionvitesse.com

MOTO CLUB ARTZENHEIM

LMR : L33 – Dépt. : D68 – N° Club : C3122

Pdt et Cce : HAUMESSER Bruno – 17 Rue Oberfeld – 68320 PORTE DU RIED
Tél. : 0645844441 – Email : haumesser.bruno@orange.fr

MOTO CLUB ZONE 68

LMR : L33 – Dépt. : D68 – N° Club : C3398

Pdt et Cce : BUCHER Thomas – 73 Rue Albert Schweitzer – 68360 SOULTZ HAUT RHIN
Tél. : 0389762340 – Email : t.bucher@orange.fr

MX GENERATIONS

LMR : L33 – Dépt. : D68 – N° Club : C3571

Pdt et Cce : KINDBEITER Yves – 2C Rue Des Tilleuls – 68740 FESSENHEIM
Port. : 0664699484 – Email : yves.kindbeiter@laposte.net

MOTO CLUB DE L'ANNEAU DU RHIN

LMR : L33 – Dépt. : D68 – N° Club : C3635

Pdt et Cce : RINALDI Francois – Rue – Anneau Du Rhin – 68127 BILTZHEIM
Tél. : 0389499904 – Port. : 0699420430 – Email : f.rinaldi@anneau-du-rhin.com

VOSGES (88)

COMITE DEPARTEMENTAL DES VOSGES – D88 – L33

Pdt : POIROT Joel – 22D Route Du Droit – 88250 LA BRESSE
Tél. : 0329257769 – Port. : 0745077126 – Email : joelpoirot.moto@gmail.com

MOTO VERTE DES HAUTES VOSGES

LMR : L33 – Dépt. : D88 – N° Club : C0428

Pdt et Cce : CUNAT Jerome – 19 Paquis Des Cailles – 88120 BASSE SUR LE RUPT
Tél. : 0329238974 – Port. : 0676292696 – Email : cunat.jerome@orange.fr

SECTION MOTO LA BRESSAUDE**LMR : L33 – Dépt. : D88 – N° Club : C0469**

Pdt : ANTOINE Damien – 10 Rue De La Distillerie – 88310 CORNIMONT
 Tél. : 0355220765 – Port. : 0615598137 – Email : damienantoine2@aol.fr
 Cce : CLAUDEL Gregory – 2 Rue Du Souvenir – 88250 LA BRESSE
 Port. : 0621146757 – Email : gregory.claudel@imhoff.fr

MOTO CLUB SAINT DIE DES VOSGES**LMR : L33 – Dépt. : D88 – N° Club : C0806**

Pdt et Cce : DIDIER Yannick – 165 Rue De Bruyeres – 88600 LAVAL SUR VOLOGNE
 Port. : 0677998558 – Email : didierco@wanadoo.fr

MOTO CLUB SPINALIEN**LMR : L33 – Dépt. : D88 – N° Club : C0871**

Pdt et Cce : MANRIQUE Tony – 36 Ter Rue D'Alsace – 88000 DEYVILLERS
 Tél. : 0329310033 – Port. : 0608663461 – Email : tony.manrique@wanadoo.fr

MOTO CLUB GRANGES SUR VOLOGNE**LMR : L33 – Dépt. : D88 – N° Club : C1175**

Pdt et Cce : RENAUDIN Paul – 92 Rue Du Pont – 88210 DENIPAIRE
 Port. : 0614800561 – Email : paul.renaudin@hotmail.com

MOTO CLUB R.N. 66**LMR : L33 – Dépt. : D88 – N° Club : C1429**

Pdt et Cce : BOCHET Lucas – 3 Rue De La Favee – 3 Rue De La Favee – 88160 LE THILLOT
 Port. : +33648525046 – Email : lucasbochet@orange.fr

MOTO VERTE HAUTES-VOSGES ENDURO**LMR : L33 – Dépt. : D88 – N° Club : C2992**

Pdt et Cce : FRANCOIS Regis – Residence Alfred De Musset – 58 Le Paquis Des Cailles – 88120 BASSE SUR LE RUPT
 Port. : 0671725636 – Email : rfrancois2@wanadoo.fr

MIDREVAUX MOTO CLUB**LMR : L33 – Dépt. : D88 – N° Club : C3102**

Pdt et Cce : RICHAUME Denis – Maison – 2 Chemin Du Rendez Vous – 88630 MIDREVAUX
 Tél. : 0329067915 – Port. : 0688787267 – Email : richaume.denis@neuf.fr

AMICALE DE MOTO-CROSS DE GIRONCOURT SUR VRAINE**LMR : L33 – Dépt. : D88 – N° Club : C3278**

Pdt et Cce : CLAUDOT Anthony – 31 Rue De Valleroy – 88800 HAREVILLE
 Tél. : 0644308530 – Email : tony.claudot@orange.fr

FONTENOY MOTO CLUB**LMR : L33 – Dépt. : D88 – N° Club : C3553**

Pdt et Cce : JACQUEZ Vincent – 6 Place Du Centre – 88240 TREMONZEY
 Tél. : 0640332931 – Email : jacquezvincent88@hotmail.fr

LIFFOL MOTO VERTE**LMR : L33 – Dépt. : D88 – N° Club : C3701**

Pdt et Cce : VOIRIOT Jeremy – 1 Chemin De Chevreuil – 88300 CERTILLEUX
 Port. : 0673975060 – Email : mamouth-88@hotmail.fr

MOTO CLUB RAMONCENAIS**LMR : L33 – Dépt. : D88 – N° Club : C3757**

Pdt : ANTOINE Martial – 16 Chemin Des Briseux – 88360 FERDRUPT
 Tél. : 0329245675 – Port. : 0786718518 – Email : martial.antoine5@gmail.com
 Cce : GRANDCLAUDE Denis – 28 Impasse Des Angles – Les Meix – 88360 RUPT SUR MOSELLE
 Tél. : 0607804054 – Email : grandclauddenis@wanadoo.fr

MOTO CLUB SAINT DIE 88**LMR : L33 – Dépt. : D88 – N° Club : C3778**

Pdt et Cce : KREMPP Timothee – 5 Chemin Des Grands Champs – 88100 SAINT-DIE-DES-VOSGES
 Port. : 0686749325 – Email : krempp.timothee@orange.fr

LIGUE DES HAUTS DE FRANCE

Code FFM N°34

Aisne (02) - Nord (59) - Oise (60) - Pas de Calais (62) - Somme (80)

Siège Social : Les Terrasses du Mail, Résidence Claudel A. - 02880 CUFFIES - Tél : 03.23.76.21.47 -

Email : liguemotocycliste.hautsdefrance@orange.fr

Correspondance : Au siège social

Président : STADLER Patrick - 2 rue du Mont du Crocq 02300 SELENS - Tél : 06.62.37.28.47 -

Email : patrickstadler@wanadoo.fr

1^{er} Vice-Président : DUQUESNOY Patrick - Circuit de ASM Croix en Ternois RN39 - 62130 CROIX EN TERNOIS

Tél 06.77.74.16.96 - patrick.duquesnoy@circuitdecroix.com

2^{ème} Vice-Présidente : ANDRIEUX Isabelle - Circuit Bernard Gouvard - Route des Dunes -59279 LOON PLAGE -

Tél : 06.01.63.29.60 - isabelle.andrieux@hotmail.fr

1^{er} Représentant aux AG FFM : FLEJOU Daniel - 26 Rue de la Neuville Garnier - 60390 BEAUMONT LES NONAINS -

Tél : 06.2233.88.63 - daniel.flejou.ttl@gmail.com

2^{ème} Représentant aux AG FFM : BOUDERLIQUE Adrien - Rue des Hautes Avesnes 02670 FOLEMBRAY

Tél : 06.58.51.87.66 - adrien.bouderlique@gmail.com

Médecin : CAMIN Bernard - 6 Boulevard Garibaldi - 80000 AMIENS -

Tél 06.22.34.17.18 - bernard.camin@wanadoo.fr

Trésorier : COUPIN Pierre - Les Terrasses du Mail, Résidence Claudel A. 02880 CUFFIES

Email : liguemotocycliste.hautsdefrance@orange.fr ou pierrecoupin277@gmail.com

PRESIDENTS OU RESPONSABLES des COMMISSIONS :

Motocross : GAILLARD Jacky 8 Rue de la Barre 60120 BONNEUIL LES EAUX -

Tél : 06.08.49.34.90 - Email : jackygaillard51@gmail.com

Vitesse : Président : DUSQUENOY Patrick Circuit de Croix en Ternois RN39 62130 CROIX EN TERNOIS

Tél : 06.77.74.16.96 - Email : patrick.duquesnoy@circuitdecroix.com

Enduro, Rallyes TT & Trial : SEELS Romuald 320 Rue du Général Koëinig 60280 VENETTE -

Tél 06 86 10 75 28 - Email : romualdseels@orange.fr

Chronométrage : GROMARD Laëtitia - 63 Rue des Essarts -76270 CALLENGEVILLE- Tél : 06.76.70.06.84 -

Email : laetitiafville76@gmail.com

Formation Dir/Off : MALEZE Pascal - 26 A, Avenue de Château Thierry - 02400 NOGENTEL

Tél : 06.60.93.53.64 - Email : pascal.maleze@bbox.fr

Responsable Technique : GROMARD Mikael - 63 Rue des Essarts -76270 CALLENGEVILLE-

Tél : 06.42.94.13.44 Email : gromardmikael@gmail.com

Référent Technique FFM : GAILLARD Jacky -

Tél : 06.08.49.34.90 - Email : jackygaillard51@gmail.com

Discipline & Arbitrage : en cours

AISNE (02)

COMITE DEPARTEMENTAL DE L' AISNE - D02 - L34

Pdt : LEBLANC Michel - 101 Rue Verte - 02140 HARY

Tél. : 0323985795 - Port. : 0619858780 - Email : motocrossplomion@orange.fr

MOTO CLUB DE L'OMOIS

LMR : L34 - Dépt. : D02 - N° Club : C0293

Pdt et Cce : WOCIECHOWSKA Cedric - 15 Rue De La Gare - Hameau De Bezuet - 02400 BEZU ST GERMAIN

Port. : 0628570497 - Email : cedric02400@yahoo.com

MOTO CLUB MARLE ET VOHARIES

LMR : L34 - Dépt. : D02 - N° Club : C0549

Pdt et Cce : LEBAS Emilie - 43 Rue Henri Dunant - 80210 VALINES

Tél. : 0327708660 - Port. : 0673505301 - Email : emilielebas@yahoo.fr

ASSOCIATION TEAM CONDE M.V.

LMR : L34 - Dépt. : D02 - N° Club : C1786

Pdt et Cce : VERDOOLAEHGHE Svernick - 4 Rue Du Lubre - 51700 BINSON ET ORQUIGNY

Tél. : 0326580752 - Port. : 0686872826 - Email : sven.tmracing@orange.fr

MC DU PAYS DE LA SERRE

LMR : L34 - Dépt. : D02 - N° Club : C2019

Pdt et Cce : DENIZART Vincent - 2 Rue De La Terriere - 02270 POUILLY SUR SERRE

Tél. : 0323213777 - Port. : 0615658521 - Email : viincepix@gmail.com

MC.ROZOY

LMR : L34 - Dépt. : D02 - N° Club : C3017

Pdt et Cce : BERNAILLE Patrick - Mairie De Crisolles - 102 Rue Du Pont Du Rieux - 02360 ROZOY SUR SERRE

Port. : 0671249246 - Email : patrick.bernaille66@gmail.com

SPORT MECANIQUE A CRAMPONS **LMR : L34 – Dépt. : D02 – N° Club : C3073**
 Pdt et Cce : PUT Serge – 36 Rue De Chauny – 02700 AMIGNY-ROUY
 Port. : +32475660081 – Email : SERGE@MX477.BE

PLANETE QUAD **LMR : L34 – Dépt. : D02 – N° Club : C3220**
 Pdt et Cce : GONNIN Sydney – 17 Rue De Capelle – 02110 BRANCOUR LE GRAND
 Port. : 0675961011 – Email : sydney.marion@outlook.fr

MX LANDRICOURT **LMR : L34 – Dépt. : D02 – N° Club : C3360**
 Pdt et Cce : LIEBERT David – 17 Rue Du May – 02380 PONT ST MARD
 Port. : 0632957443 – Email : dermont.laura@orange.fr

MX PARK CLASTRES 02 **LMR : L34 – Dépt. : D02 – N° Club : C3433**
 Pdt : MOUSSE Jean-Claude – 119 Rue Rue Du Bout D'Airon – 62155 MERLIMONT
 Port. : 0644129972 – Email : jcm8@ymail.com
 Cce : KRASZKIEWICZ Maud – 48 Rue Doran – 62700 BRUJAY LA BUISSIERE
 Port. : 0625951977 – Email : maudk277@gmail.com

TEAM LH RACING **LMR : L34 – Dépt. : D02 – N° Club : C3506**
 Pdt et Cce : HANON Ludovic – 2 Chemin Ferme Rouge – 02380 JUMENCOURT
 Port. : 0622995948 – Email : contact@teamlharing.com

MOTO CLUB FOLEMBRAY ARENA **LMR : L34 – Dépt. : D02 – N° Club : C3630**
 Pdt et Cce : BOUDERLIQUE Adrien – 25 Rue Cheval Blanc – 02000 LAON
 Tél. : 0658518766 – Email : adrien.bouderlique@gmail.com

MOTO CLUB DE L AVESNOIS **LMR : L34 – Dépt. : D59 – N° Club : C0085**
 Pdt et Cce : TRAISNEL Arnaud – 29 Rue Du Moulin – 59530 VILLEREAU
 Port. : 0638624196 – Email : traisnel.arnaud@gmail.com

NORD (59)

COMITE DEPARTEMENTAL DU NORD – D59 – L34
 Pdt : ANDRIEUX Isabelle – 67 Rue De La Gare – 59170 CROIX
 Port. : 0601632960 – Email : isabelle.andrieux@hotmail.fr

CASSEL MOTO CLUB **LMR : L34 – Dépt. : D59 – N° Club : C0207**
 Pdt et Cce : POTISEK Rudy – 2297 Sentier De Kerck Hof – 59670 CASSEL
 Tél. : 0328424003 – Port. : 0687840234 – Email : mapotisek@orange.fr

MOTO CLUB DU LITTORAL 59 **LMR : L34 – Dépt. : D59 – N° Club : C1776**
 Pdt et Cce : ANDRIEUX Isabelle – 67 Rue De La Gare – 59170 CROIX
 Port. : 0601632960 – Email : isabelle.andrieux@hotmail.fr

RACING TOUT TERRAIN **LMR : L34 – Dépt. : D59 – N° Club : C1856**
 Pdt et Cce : OBERT Vincent – 2211 Route De Wormhout – 59114 STEENVOORDE
 Port. : 0779825364 – Email : racingtoutterrain@gmail.com

MOTO CLUB DE CONDE SUR ESCAUT **LMR : L34 – Dépt. : D59 – N° Club : C1954**
 Pdt et Cce : SULSKI Jean-Michel – 12 Chemin No Avez – 59199 HERGNIES
 Tél. : 0327406746 – Port. : 0611112976 – Email : easybike@hotmail.fr

MOTO CLUB MERVILLOIS **LMR : L34 – Dépt. : D59 – N° Club : C2530**
 Pdt et Cce : DELEPIERRE Jean-Pierre – 84 Rue De Verdun – 59253 LA GORGUE
 Tél. : 0328408412 – Port. : 0609888385 – Email : mcmerville@yahoo.fr

ASS. DEVELOPPEMENT ACTIVITE SPORT MECANIQUES **LMR : L34 – Dépt. : D59 – N° Club : C2728**
 Pdt et Cce : DUFLOU Franck – 66 Rue De La Republique – 59430 DUNKERQUE
 Port. : 0755675812 – Email : franck.duflou@wanadoo.fr

MOTO CLUB DU VAL DE SENSEE **LMR : L34 – Dépt. : D59 – N° Club : C2830**
 Pdt et Cce : D HULSTER David – 47 Allée Pierre Wautriche – 59151 ARLEUX
 Port. : 0688472163 – Email : motocrossarleux@orange.fr

MOTO CLUB CAPPELLOIS **LMR : L34 – Dépt. : D59 – N° Club : C2864**
 Pdt et Cce : VERNIEUWE Francis – Bp 51 – 59180 CAPPELLE LA GRANDE
 Tél. : 0970032413 – Port. : 0660388275 – Email : motoclubcappellos@outlook.fr

LIGNY RACING TEAM **LMR : L34 – Dépt. : D59 – N° Club : C3107**
 Pdt et Cce : CAPRON Yann – Rue Jean Mace – Chemin Des Lois – 59157 FONTAINE-AU-PIRE
 Tél. : 0665955989 – Email : moto222@live.fr

MOTO CLUB DE BAILLEUL **LMR : L34 – Dépt. : D59 – N° Club : C3135**
Pdt et Cce : DELHUILLE Noel – 260 Rue Marguerite Yourcenar – 59270 ST JANS CAPPEL
Port. : 0770740377 – Email : garagedelhuille@free.fr

TEAM MX CHRONO **LMR : L34 – Dépt. : D59 – N° Club : C3233**
Pdt et Cce : ROBERT Lorie – 7 Rue Michel – 62600 BERCK
Port. : 0750213401 – Email : lorie.robert.gs@gmail.com

MOTO CLUB AIBOIS **LMR : L34 – Dépt. : D59 – N° Club : C3680**
Pdt et Cce : PIETTE Fabian – 14 Rue De L Epreuve – 59680 FERRIERE-LA-GRANDE
Tél. : 0789709262 – Email : piettecgantal@gmail.com

HMX ASSOCIATION **LMR : L34 – Dépt. : D59 – N° Club : C3699**
Pdt et Cce : HAUQUIER Christophe – 126 A Rue De L Abbaye – 59730 SOLESMES
Port. : 0686681407 – Email : david.hauquier@wanadoo.fr

OISE (60)

COMITE DEPARTEMENTAL DE L'OISE – D60 – L34
Pdt : SEELS Romuald – 325 Rue Du General Koenig – 60280 VENETTE
Tél. : 0344833545 – Port. : 0686107528 – Email : romualdseels@orange.fr

BEAUVAIS MOTO CLUB **LMR : L34 – Dépt. : D60 – N° Club : C0122**
Pdt et Cce : DUFOYER Marie – 126 Rue De Savignies – 60000 BEAUVAIS
Port. : 0607011401 – Email : beauvaismotosclub60@gmail.com

MOTO CLUB DE BLARGIES **LMR : L34 – Dépt. : D60 – N° Club : C0149**
Pdt et Cce : LERMURIER Patrick – 20 Rue Des Tilleuls – 60220 MOLIENS
Tél. : 0344466533 – Port. : 0630007043 – Email : patrickmclbargies@orange.fr

UNION SPORTIVE CREPYNOISE MOTO **LMR : L34 – Dépt. : D60 – N° Club : C0294**
Pdt et Cce : BENOIT Hugo – 961 Rue De Villers – 60123 BONNEUIL-EN-VALOIS
Port. : 0785694468 – Email : hugobenoitcrf@gmail.com

WHEELING CLUB SAINT JUSTOIS **LMR : L34 – Dépt. : D60 – N° Club : C0814**
Pdt et Cce : FLEJOU Daniel – Chez Justin Chez Justin – 26 Rue Rue De La Neuville Garnier – 60390 LES HAUTS TALICAN
Tél. : 0344823901 – Port. : 0622338863 – Email : daniel.flejou.ttl@gmail.com

MOTO CLUB DE THELLE **LMR : L34 – Dépt. : D60 – N° Club : C0898**
Pdt et Cce : FURA Richard – 5 Rue Du Derriere De Cavillon – 60730 ULLY ST GEORGES
Port. : 0686344090 – Email : richardfura@gmail.com

MOTO TRIAL DE CAISNES 60 **LMR : L34 – Dépt. : D60 – N° Club : C1451**
Pdt et Cce : HELWASER Jean – 104 Rue Du Chateau – 60400 CAISNES
Tél. : 0344097744 – Port. : 0676052223 – Email : tc_caisnes@me.com

MOTO CLUB DES HAUTES VALLEES **LMR : L34 – Dépt. : D60 – N° Club : C2567**
Pdt et Cce : DE CLERCQ Olivier – 2 Hameau De L'Ecouvillon – 60157 ELINCOURT-SAINTE-MARGUERITE
Tél. : 0954635922 – Email : olivier.declercq@icloud.com

RANDO TRAILS COMPIEGNE **LMR : L34 – Dépt. : D60 – N° Club : C2816**
Pdt et Cce : SEELS Romuald – 325 Rue Du General Koenig – 60280 VENETTE
Tél. : 0344833545 – Port. : 0686107528 – Email : romualdseels@orange.fr

LIOVETTE CLUB BEAUVAIS **LMR : L34 – Dépt. : D60 – N° Club : C3290**
Pdt et Cce : DELANEUVILLE Jacky – 170 Rue De Villers St Lucien – 60000 BEAUVAIS
Tél. : 0683028298 – Email : delajckr@free.fr

MOTO CLUB ZAMATTIO **LMR : L34 – Dépt. : D60 – N° Club : C3310**
Pdt et Cce : ABEELE Steven – 230 Rue Rue Des Plantes – 60170 CAMBRONNE-LES-RIBECOURT
Tél. : 0603423573 – Email : bbl60170@hotmail.fr

AM PISSELEU **LMR : L34 – Dépt. : D60 – N° Club : C3311**
Pdt et Cce : MARCHAND Laurie – 1 Rue Cointe – 60860 PISSELEU
Port. : 0786781593 – Email : laurie.AM.Pisseleu@gmail.com

MOTO CLUB CRILLON **LMR : L34 – Dépt. : D60 – N° Club : C3547**
Pdt et Cce : PLESANT Mederick – 39 Rue Des Larris – 60850 CUIGY EN BRAY
Port. : 0609391222 – Email : plesantmedephanie@gmail.com

TEAM LD **LMR : L34 – Dépt. : D60 – N° Club : C3582**
Pdt et Cce : DESMAREST Julien – 29 Allée Des Girofrees – 77500 CHELLES
Port. : 0699843875 – Email : julien.desmarest@gmail.com

JR PLAINVILLE TRACK

LMR : L34 – Dépt. : D60 – N° Club : C3595

Pdt et Cce : FURA Julien – 267 Rue De Coiseaux – 60130 ANGIVILLERS

Port. : 0666347750 – Email : julien.fura@yahoo.fr

PAS DE CALAIS (62)**COMITE DEPARTEMENTAL DU PAS DE CALAIS – D62 – L34**

Pdt : LETEVE Pierre – 9 Rue Aristide Briand – Ancienne Ferme Grille Verte – 62217 BEAURAINS

Tél. : 0321719218 – Port. : 0675270837 – Email : leteve.pierre@free.fr

LE TOUQUET AUTO MOTO

LMR : L34 – Dépt. : D62 – N° Club : C0914

Pdt et Cce : BRODBECK Jean-Marc – 28 Rue De La Paix – 62520 LE TOUQUET PARIS PLAGES

Tél. : 0321063078 – Port. : 0613218513 – Email : jmb.62520@gmail.com

ARRAS QUAD ORGANISATION

LMR : L34 – Dépt. : D62 – N° Club : C2170

Pdt et Cce : SEBERT Benoît – 41

Rue De L'Esperance – 62123 BEAUMETZ-LES-LOGES

Port. : 0660573891 – Email : benoit.sebert@sfr.fr

A.S.M. DE CROIX EN TERNOIS

LMR : L34 – Dépt. : D62 – N° Club : C2175

Pdt et Cce : DUQUESNOY Patrick – 12 Bis Rue Sainte Cecile – 62176 CAMIERS

Tél. : 0321039955 – Port. : 0677741696 – Email : patrick.duquesnoy@circuitdecroix.com

MOTO CLUB DE GOUY EN ARTOIS

LMR : L34 – Dépt. : D62 – N° Club : C2582

Pdt et Cce : LETEVE Pierre – 9 Rue Aristide Briand – Ancienne Ferme Grille Verte – 62217 BEAURAINS

Tél. : 0321719218 – Port. : 0675270837 – Email : leteve.pierre@free.fr

MOTO CLUB CANCHE AUTHIE

LMR : L34 – Dépt. : D62 – N° Club : C2622

Pdt et Cce : LEROY Arnaud – 235 Rue De L'Aigle Berneuse – 62870 CAMPAGNE-LES-HESDIN

Port. : 0658101708 – Email : leroy.arn@free.fr

CALAIS SPORTS MECANIKES

LMR : L34 – Dépt. : D62 – N° Club : C2771

Pdt et Cce : HAMY Bruno – 60 Rue Emile Dumont – 62137 COULOGNE

Tél. : 0321175964 – Port. : 0608972573 – Email : andy82@live.fr

MOTO CLUB DE L ARTOIS

LMR : L34 – Dépt. : D62 – N° Club : C3103

Pdt et Cce : ALLARD Dominique – 7 Bis Grande Rue – 62182 HENDECOURT LES CAGNICOURT

Tél. : 0321070892 – Port. : 0662001289 – Email : celine.allard1002@outlook.fr

MOTO CLUB DES ETANGS

LMR : L34 – Dépt. : D62 – N° Club : C3485

Pdt et Cce : MOYAERT Jeremi – 8 Bis Rue 11 Novembre – 62138 BILLY BERCLAU

Tél. : 0321406846 – Port. : 0670006074 – Email : mcketangs@sfr.fr

RAVIN OFF ROAD

LMR : L34 – Dépt. : D62 – N° Club : C3657

Pdt et Cce : TRANNNIN Michel – Circuit Du Ravin – D123E – 62770 AUCHY-LES-HESDIN

Port. : 0688481580 – Email : elquadman@yahoo.fr

MAISON DE LA JEUNESSE ET DE L'EDUCATION POPULAIRE

LMR : L34 – Dépt. : D62 – N° Club : C3705

Pdt et Cce : DEMELIN Didier – 20 Grand Rue – 62120 QUERNES

Tél. : 0609071317 – Email : didierdemelin@hotmail.fr

BEACH-CROSS DE BERCK ORGANISATION

LMR : L34 – Dépt. : D62 – N° Club : C3771

Pdt et Cce : GUERIN Denis – 214 Avenue Thorne – 62520 LE TOUQUET-PARIS-PLAGE

Port. : 0683814882 – Email : denis.guerin@beachcrossdeberck.fr

SOMME (80)**COMITE DEPARTEMENTAL DE LA SOMME – D80 – L34**

Pdt : LANGUE Nicolas – 1 La Ruelle – 80200 ASSEVILLERS

Tél. : 0322851593 – Port. : 0615461427 – Email : nicolaslangue@gmail.com

MOTO CLUB PICARD

LMR : L34 – Dépt. : D80 – N° Club : C0696

Pdt et Cce : BOIDIN Maurice – 8 Rue Jeanne Natiere – 80000 AMIENS

Port. : 0611184511 – Email : m.boidin@wanadoo.fr

MOTO CLUB TILLOY FLORVILLE

LMR : L34 – Dépt. : D80 – N° Club : C0906

Pdt et Cce : MERMER Bernard – 34 Rue Des Tilleuls – 80220 TILLOY FLORVILLE

Tél. : 0322613225 – Email : mermerbernard@aol.com

MOTO CLUB MUNICIPAL AILLY SUR NOYE

LMR : L34 – Dépt. : D80 – N° Club : C2168

Pdt et Cce : DESSEAUX Gerard – 18 Rue De La Carriere – 80250 CHAUSSEY EPAGNY

Tél. : 0322411231 – Port. : 0684523170 – Email : desseaux.gerard@gmail.com

ASSOCIATION SPORTIVE DE MARICOURT

LMR : L34 – Dépt. : D80 – N° Club : C2525

Pdt et Cce : BINAN Patrick – 2 Rue Des Hotteux – 80360 MARICOURT

Tél. : 0984020196 – Port. : 0632383185 – Email : binan.patrick@gmail.com

PRO-STAGE **LMR : L34 – Dépt. : D80 – N° Club : C2991**
Pdt et Cce : LANGUE Nicolas – 1 La Ruelle – 80200 ASSEVILLERS
Tél. : 0322851593 – Port. : 0615461427 – Email : nicolaslangue@gmail.com

LES WHOOPS FLIXECOURTOIS **LMR : L34 – Dépt. : D80 – N° Club : C3114**
Pdt et Cce : CHARPENTIER Walter – 4 Rue Louis Pasteur – 80420 VILLE LE MARCLÉT
Port. : 0695448926 – Email : walchpt@gmail.com

MOTO CLUB DOULLENAIS **LMR : L34 – Dépt. : D80 – N° Club : C3266**
Pdt et Cce : BAUDELLOT Francois – 5 Rue Du Pont Saint Ladre – 80600 DOULLENS
Tél. : 0322773513 – Port. : 0783865602 – Email : baudelotfrancois@gmail.com

HOLESHOT MOTO CLUB **LMR : L34 – Dépt. : D80 – N° Club : C3409**
Pdt et Cce : DEBURE Angelique – 2 Ruelle Du Bois Du Parc – 80290 CROIXRAULT
Tél. : 0660684969 – Email : holeshot.blangy@free.fr

MX 15 MOTO CLUB **LMR : L34 – Dépt. : D80 – N° Club : C3452**
Pdt et Cce : CAILLOUET Sebastien – 1 Rue De Grivesnes – 80250 MALPART
Port. : 0645536664 – Email : caillouet221@outlook.fr

LIGUE D'ILE DE FRANCE

Code FFM N° 03

Paris (75) - Seine et Marne (77) - Yvelines (78) - Essonne (91) - Hauts de Seine (92)
Seine Saint Denis (93) - Val de Marne (94) - Val d'Oise (95)

Siège Social : 6, rue du 8 mai 1945 - 91470 LIMOURS - Tél. : 01.64.90.48.45 - Email : liguemoto.idf@wanadoo.fr
Site Web : www.liguemoto-idf.org

Correspondance : Au siège social

Président : TILLIER Fabrice - 6, rue du 8 mai 1945 - 91470 LIMOURS - Tél. : 01.64.90.48.45
Email : liguemoto.idf@wanadoo.fr

1^{er} Vice-président : MAINDRON Jean-Luc - 6 rue du Moulin de Grais - 91370 VERRIERES LE BUISSON
Mobile : 06.08.49.86.60 - Email : maindrongj@hotmail.com

Vice-présidents : DIEUDONNE Dany - 29 rue de Beaumont – 45170 ASCHERES LE MARCHE
Mobile : 06.31.14.78.10 - Email : danydieudonne@wanadoo.fr

RENOUARD Noël - 63 ter rue Richard Vian - 91530 SAINT CHERON
Mobile : 06.15.10.02.93 - Email : renouel.no@free.fr

Trésorier : ZUMPICCHIAT William - 13, rue Rouget De l'Isle - 95240 CORMEILLES EN PARISIS
Mobile : 06.09.47.52.76 - Email : zumpicchiatw@yahoo.fr

Secrétaire Général : ROUET Lionel – 31 rue du bois – 78320 LA VERRIERE
Tél. : 06.08.92.93.37 – Email : lionel.rouet@numericable.fr

Délégués aux A.G. : DIEUDONNÉ Fernand

PRESIDENTS OU RESPONSABLES des COMMISSIONS SPORTIVES :

Motocross : BLAUDY Bruno – 240 avenue de Neuville - 78950 GAMB AIS
Tél. : 07.60.80.35.79 - Email : blaudybruno@gmail.com

Enduro & Rallyes TT : ZUMPICCHIAT William – 13 rue du Rouget de l'Isle – 95240 CORMEILLES EN PARISIS
Mobile : 06.09.47.52.76 - Email : zumpicchiatw@yahoo.fr

Vitesse : TILLIER Fabrice – 6 rue du 8 mai 1945 – 91470 Limours
Mobile : 06.86.49.21.99 - Email : ftillier@liguemoto-idf.org

Pratique Educative : DIEUDONNÉ Dany - 29 rue de Beaumont – 45170 ASCHERES LE MARCHE
Fax : 01.64.49.74.58 - Mobile : 06.31.14.78.10 - Email : danydieudonne@wanadoo.fr

Trial : APARICIO Gérard - 3, domaine de la Barre - 77150 FEROLLES ATTILLY
Tél. : 01.60.02.18.72 - Mobile : 06.14.43.19.50 - Email : gerard.aparicio77@gmail.com

Rallyes Routiers & Tourisme : GAULTIER Thierry – 16 rue Victor Hugo – 94880 Noisneau
Tél. : 09.8051.52.42 - Mobile : 06.07.06.49.45 - Email : thierrygaultier@free.fr

Formation Dir/Off : ROUET Lionel - 31 rue du Bois - 78320 LA VERRIERE
Mobile : 06.08.92.93.37 - Email : lionel.rouet@numericable.fr

Technique : HESS Bertrand - 19 rue du Buisson - 94000 CRETEIL
Mobile : 06.11.70.87.25 - Email : bertrandhess@orange.fr

Discipline & Arbitrage : COMBES Emmanuel - 21 rue de Bandeville – 91410 St Cyr sous Dourdan
Mobile : 06.67.49.99.65 – Mail : emmanuel.combes@laposte.net

PARIS (75)**COMITE DEPARTEMENTAL DE PARIS – D75 – L03**

Pdt et Cce : LESCURE Jean – 2 Rue De La Croix Rouge – 95300 HEROUVILLE-EN-VEXIN
Tél. : 0980392522 – Port. : 0633217347 – Email : lescure.jean@free.fr

CMPN PARIS**LMR : L03 – Dépt. : D75 – N° Club : C1345**

Pdt : LEGAY Thierry – 18 Rue Chanoinesse – 75004 PARIS
Tél. : 0153714615 – Email : cmpn-paris@orange.fr
Cce : JUSSEY Jennifer – 18 Rue Chanoinesse – 75004 PARIS
Tél. : 0153714615 – Port. : 0650991424 – Email : cmpn-paris@orange.fr

CMC - CAROLE MOTO CLUB**LMR : L03 – Dépt. : D75 – N° Club : C1829**

Pdt et Cce : KNECHT Philippe – 22 Rue Des Meillottes – 91450 SOISY SUR SEINE
Tél. : 0160910388 – Port. : 0688299844 – Email : pknecht@hotmail.com

PARIS MOTO CLUB**LMR : L03 – Dépt. : D75 – N° Club : C2732**

Pdt et Cce : LESCURE Jean – 2 Rue De La Croix Rouge – 95300 HEROUVILLE-EN-VEXIN
Tél. : 0980392522 – Port. : 0633217347 – Email : lescure.jean@free.fr

ASS. FSE DES ARBITRES DE MOTO BALL**LMR : L03 – Dépt. : D75 – N° Club : C9999**

Pdt et Cce : MARQUE Hubert – 30 Boulevard De Menilmontant – 75020 PARIS
Tél. : 0149237705 – Port. : 0622046461 – Email : hmarque@ffmoto.com

SEINE ET MARNE (77)**COMITE DEPARTEMENTAL DE LA SEINE ET MARNE – D77 – L03**

Pdt : CAILLE Laurent – Route De La Plaine De Moras – Route Des Bondons – 77640 JOUARRE
Tél. : 0971395290 – Port. : 0647310275 – Email : laurentcaille77@gmail.com

UNION MOTORISTE NEMOUIRIENNE**LMR : L03 – Dépt. : D77 – N° Club : C0638**

Pdt et Cce : BARDY Serge – 43 Rue Des Cordieres – 77240 VERT ST DENIS
Tél. : 0160639539 – Port. : 0630811257 – Email : serge.bardy77@gmail.com

MOTO CLUB NORD SEINE MARNAIS**LMR : L03 – Dépt. : D77 – N° Club : C0653**

Pdt et Cce : MIGNOT Daniel – Moto Club Nord Seine Et Marnais – Bp 241 77403 Lagny Cedex – 77400 LAGNY-SUR-MARNE
Tél. : 0164028161 – Port. : 0617961475 – Email : mignot.daniel@bbox.fr

A.S.M. FUBLAINES**LMR : L03 – Dépt. : D77 – N° Club : C1870**

Pdt et Cce : CAILLE Laurent – Route De La Plaine De Moras – Route Des Bondons – 77640 JOUARRE
Tél. : 0971395290 – Port. : 0647310275 – Email : laurentcaille77@gmail.com

MOTO CLUB DE SENART**LMR : L03 – Dépt. : D77 – N° Club : C2335**

Pdt et Cce : SOUQUIERE Philippe – 8 Rue Du Lavoisier – Pouilly Le Fort – 77240 VERT ST DENIS
Port. : 0607117857 – Email : mx.land@wanadoo.fr

CLUB SPORTIF ET DE LOISIR D'ECOLE DE GENDARMERIE**LMR : L03 – Dépt. : D77 – N° Club : C2941**

Pdt : COLLE Jean-Francois – 01 Rue Theo Bonhomme – 77250 MORET-LOING-ET-ORVANNE
Port. : 0661915630 – Email : colle.jeanfrancois@gmail.com
Cce : COUSI Cyrille – 27 Rue Provenceaux – 77300 FONTAINEBLEAU
Tél. : 0160390041 – Port. : 0641663319 – Email : cousicyril@gmail.com

MOTO TT CHATEAU LANDON**LMR : L03 – Dépt. : D77 – N° Club : C3070**

Pdt et Cce : MANGIN Gerard – 3 Chemin De Kerondo – 29120 PONT-L'ABBE
Tél. : 0298986378 – Port. : 0771123546 – Email : gironville77@orange.fr

MOTO CLUB RIDING SENSATION**LMR : L03 – Dépt. : D77 – N° Club : C3392**

Pdt et Cce : FREMY Laury – 18 Rue Du Cercle Des Poetes – 77144 MONTEVRAIN
Tél. : 0160439073 – Port. : 0662167968 – Email : lfriding54@gmail.com

YVELINES (78)**COMITE DEPARTEMENTAL DES YVELINES – D78 – L03**

Pdt et Cce : TILLIER Cyrille – 18 Residence Du Parc – 78770 AUTOUILLET
Port. : 0611682237 – Email : cyrille.tillier@netcourrier.com

LNCMPNDA**LMR : L03 – Dépt. : D78 – N° Club : C0718**

Pdt et Cce : DURAND Eric – 2 Route De La Planchette – 35510 CESSON SEVIGNE
Tél. : 0299678170 – Port. : 0660356733 – Email : eric.durand@interieur.gouv.fr

EXTREME MOTO CLUB**LMR : L03 – Dépt. : D78 – N° Club : C1974**

Pdt et Cce : BOIS Alain – 1 Rue Des Crows – 78520 LIMAY
Tél. : 0130923960 – Port. : 0677500279 – Email : adjudant.alain@free.fr

TEAM 6EME AVENUE **LMR : L03 – Dépt. : D78 – N° Club : C2473**
Pdt et Cce : ROLLAND Veronique – 2 Avenue Du Moulin – 77680 ROISSY EN BRIE
Port. : 0676157935 – Email : veroeric.rolland@gmail.com

ESSONNE (91)

COMITE DEPARTEMENTAL MOTOCYCLISTE DE L'ESSONNE – D91 – L03
Pdt : DIEUDONNE Dany – 29 Rue De Beaumont – 45170 ASCHERES-LE-MARCHE
Port. : 0631147810 – Email : danydieudonne@wanadoo.fr

MC CHATILLONNAIS BOUTIGNY **LMR : L03 – Dépt. : D91 – N° Club : C0244**
Pdt et Cce : SOUTARSON Pascal – 61 Avenue De La Marne – 92120 MONTROUGE
Port. : 0683001886 – Email : pascalsou@gmail.com

TRIAL CLUB DE MARCOUSSIS **LMR : L03 – Dépt. : D91 – N° Club : C0546**
Pdt et Cce : FIALEToux Christian – 15 Route De Chauffour – 91580 VILLECONIN
Port. : 0622863391 – Email : fialetoux@yahoo.com

MOTO CLUB SAINT CHERON ET SA REGION **LMR : L03 – Dépt. : D91 – N° Club : C0798**
Pdt et Cce : LE BOUQUIN Florian – 9 Impasse Des Sources – 91650 BREUILLET
Port. : 0750360978 – Email : le.bouquin.florian@live.fr

MOTO CLUB DE YERRES **LMR : L03 – Dépt. : D91 – N° Club : C1009**
Pdt et Cce : FLOURE Alain – Tennis Club House – 3 Rue Des Provinces – 77176 SAVIGNY LE TEMPLE
Tél. : 0160636247 – Port. : 0695829655 – Email : alain.floure@free.fr

MOTO CLUB ACCELERATION **LMR : L03 – Dépt. : D91 – N° Club : C1490**
Pdt et Cce : DIEUDONNE Dany – 29 Rue De Beaumont – 45170 ASCHERES-LE-MARCHE
Port. : 0631147810 – Email : danydieudonne@wanadoo.fr

MOUTARS CLUB MOTOCROSS **LMR : L03 – Dépt. : D91 – N° Club : C1717**
Pdt et Cce : CLERQUIN Henry – 6 Impasse Du Moulin A Vent – 91640 BRIIS SOUS FORGES
Port. : 0660505474 – Email : clerquin.h@free.fr

ENDURO CLUB DE VERRIERES **LMR : L03 – Dépt. : D91 – N° Club : C2471**
Pdt et Cce : MAINDRON Jean-Luc – Batiment G – 6 Rue Rue Du Moulin De Grais – 91370 VERRIERES LE BUISSON
Tél. : 0608498660 – Email : maindronjl@hotmail.com

MX 911 **LMR : L03 – Dépt. : D91 – N° Club : C2472**
Pdt et Cce : AGUETTAZ Jean-Francois – 10 Chemin Des Ruelles – Machery – 91640 VAUGRIGNEUSE
Tél. : 0164588259 – Port. : 0681442934 – Email : mx911@orange.fr

LES TONTONS CHICANEURS **LMR : L03 – Dépt. : D91 – N° Club : C2575**
Pdt et Cce : ROBLIN Olivier – 116 Rue De La Paix – 91360 VILLEMORISSON SUR ORGE
Tél. : 0169043019 – Port. : 0688062799 – Email : oroblin@club-internet.fr

MOTO CLUB MOTORS EVENTS **LMR : L03 – Dépt. : D91 – N° Club : C2740**
Pdt et Cce : MOTHRE Marc – 14 Rue Cauchy – 75015 PARIS
Port. : 0676061871 – Email : marc-motors-events@orange.fr

MOTO CLUB DE LINAS MONTLHERY **LMR : L03 – Dépt. : D91 – N° Club : C2905**
Pdt et Cce : LAVRENTIEFF Pierre – 26 Rue Des Pres – 91620 LA VILLE DU BOIS
Port. : 0615406638 – Email : lavrentieff@free.fr

RACING PARK **LMR : L03 – Dépt. : D91 – N° Club : C3773**
Pdt et Cce : MAURY Aurelien – 245 Chemin Des Vignes – 91640 BRIIS-SOUS-FORGES
Port. : 0680401020 – Email : racingpark91@gmail.com

PILOTE MOTO PRODUCTION **LMR : L03 – Dépt. : D91 – N° Club : C3776**
Pdt et Cce : HUMANN Alexandre – 22 Allée De La Petite Porte – 91460 MARCOUSSIS
Port. : 0672416352 – Email : alexandre.humann@gmail.com

HAUTS DE SEINE (92)

COMITE DEPARTEMENTAL DES HAUTS DE SEINE – D92 – L03
Pdt : AUBERTY Pascal – 8 Place Henri Iv – 92150 SURESNES
Tél. : 0141403128 – Port. : 0616938220 – Email : pascal.auberty@editions-lariviere.com

MOTO CLUB DU PARIS DAKAR **LMR : L03 – Dépt. : D92 – N° Club : C0679**
Pdt : CASTERA David – 4042 Quai Du Point Du Jour – Bp10302 – 92100 BOULOGNE-BILLANCOURT
Tél. : 0141331765 – Email : plenfant@aso.fr
Cce : LE MOENNER Yann – 43 Avenue D Auteuil – 92100 BOULOGNE-BILLANCOURT
Tél. : 0141331400 – Email : plenfant@aso.fr

ASSOCIATION RG 500 CLUB DE FRANCE**LMR : L03 – Dépt. : D92 – N° Club : C2364**Pdt et Cce : LEBEAU Cyril – 14 Rue Chaillon – Pav.N 25 – 92390 VILLENEUVE-LA-GARENNE
Tél. : 0147992616 – Port. : 0685322308 – Email : cyrilebeau@gmail.com**COUTELLE RACING TEAM****LMR : L03 – Dépt. : D92 – N° Club : C2503**Pdt et Cce : COUTELLE Stephane – 3 Rue Sainte Radegonde – 37100 TOURS
Port. : +33608553798 – Email : s.coutelle@sfr.fr**SEINE SAINT DENIS (93)****COMITE DEPARTEMENTAL DE SEINE ST DENIS – D93 – L03**Pdt et Cce : CANAZZI Dominique – 10 Bis Rue Du Docteur Laporte – 60128 PLAILLY
Tél. : 0608406265 – Email : domdc20@gmail.com**ASS SPORTIVE MOTOCYCLISTE DU CIRCUIT CAROLE****LMR : L03 – Dépt. : D93 – N° Club : C3090**Pdt et Cce : BERNARD Roland – Route Departementale 40 – Tremblay En France – 93290 TREMBLAY-EN-FRANCE
Tél. : 0148637354 – Email : rbernard@circuit-carole.com**SOS RODEO****LMR : L03 – Dépt. : D93 – N° Club : C3710**Pdt et Cce : MECHOUAR Chabane – 43 Allée Voltaire – 93320 LES PAVILLONS-SOUS-BOIS
Port. : 0651484175 – Email : sosrodeo@yahoo.com**VAL DE MARNE (94)****COMITE DEPARTEMENTAL DU VAL DE MARNE – D94 – L03**Pdt et Cce : PIETU Odile – 9 Rue Des Jonquilles – 94440 VILLECRESNES
Port. : 0616672413 – Email : odile.pietu@gmail.com**MOTO CLUB DE TOURISME DU SUD PARISIEN****LMR : L03 – Dépt. : D94 – N° Club : C1912**Pdt et Cce : GAULTIER Thierry – Amaury Sport Organisation – 16 Rue Victor Hugo – 94880 NOISEAU
Tél. : 0980515242 – Port. : 0607064945 – Email : thierrygaultier@free.fr**ASSOCIATION MOTOCROSS VIGNEUSIEN****LMR : L03 – Dépt. : D94 – N° Club : C1945**Pdt et Cce : DONGE Aurelien – 38 Rue Raoul Delattre – 94290 VILLENEUVE-LE-ROI
Tél. : 0652485731 – Email : amcv91270@gmail.com**GMT94****LMR : L03 – Dépt. : D94 – N° Club : C2163**Pdt et Cce : GUYOT Christophe – 9 Rue Des Chalets – 94200 IVRY SUR SEINE
Port. : 0660241080 – Email : guyot@gmt.fr**PISTE LIBRE****LMR : L03 – Dépt. : D94 – N° Club : C3047**Pdt et Cce : FRITSCH Jean-Paul – 48 Avenue De La Gare – 58250 FOURS
Port. : 0662143836 – Email : go@piste-libre.fr**FRANCE SIDE CAR COMPETITION****LMR : L03 – Dépt. : D94 – N° Club : C3131**Pdt et Cce : VERHAEGHE Pascal – 1500 Route De Bru – 46700 VIRE-SUR-LOT
Port. : 0680424463 – Email : pascalv46@gmail.com**SQUADRA REGOLARITA CLUB FRANCE****LMR : L03 – Dépt. : D94 – N° Club : C3696**Pdt et Cce : NOTTOLA Thierry – 19 Rue Des Ecoles – 94240 L HAY LES ROSES
Port. : 0684763367 – Email : thierry@srcf.fr**VAL D'OISE (95)****COMITE DEPARTEMENTAL DU VAL D'OISE – D95 – L03**Pdt et Cce : ZUMPICCHIAT William – 13 Rue Rouget De L Isle – 95240 CORMEILLES EN PARISIS
Tél. : 0953694958 – Port. : 0609475276 – Email : zumpicchiatw@yahoo.fr**A.M. VALDOISIENNE****LMR : L03 – Dépt. : D95 – N° Club : C0956**Pdt et Cce : VERNIEUX Serge – 36 Av Jules Verne – 95190 GOUSSAINVILLE
Tél. : 0139889271 – Port. : 0681863923 – Email : amvserge@gmail.com**MOTO CLUB DE LA VALLEE DE L'OISE****LMR : L03 – Dépt. : D95 – N° Club : C1535**Pdt et Cce : ZUMPICCHIAT William – 13 Rue Rouget De L Isle – 95240 CORMEILLES EN PARISIS
Tél. : 0953694958 – Port. : 0609475276 – Email : zumpicchiatw@yahoo.fr**ASSOCIATION AVENIR MOTO****LMR : L03 – Dépt. : D95 – N° Club : C1907**Pdt et Cce : LONG Marie-Pierre – 2 Avenue De Fontenelle – 95350 SAINT-BRICE-SOUS-FORET
Port. : 0603021145 – Email : marielong95@hotmail.com**MOTO TEAM 95****LMR : L03 – Dépt. : D95 – N° Club : C2308**Pdt et Cce : HERBILLON William – 14 Rue Jacques Lambert – 95800 COURDIMANCHE
Tél. : 0134425870 – Port. : 0662314904 – Email : herbillon.william@neuf.fr

ELITE MOTOCROSS

LMR : L03 – Dépt. : D95 – N° Club : C2735

Pdt et Cce : ZAOUI Karim – 54 Grande Rue – 95470 FOSSES
Tél. : 0130290488 – Port. : 0698951971 – Email : motoetmotive@orange.fr**X-TREM RACING**

LMR : L03 – Dépt. : D95 – N° Club : C3405

Pdt et Cce : PICOT Sebastien – 7 Allée Du Bois Bleu – 95450 LONGUESSE
Port. : 0685732056 – Email : x-trem_95@hotmail.fr**LIGUE DE NORMANDIE**

Code FFM N°02

Calvados (14) - Eure (27) - Manche (50) - Orne (61) - Seine Maritime (76)

Siège Social : 2, rue des Artisans – 14470 COURSEULLES-SUR-MER

Site Web : <https://www.lmn-ffm.org/>**Correspondance** : VEILLEUX Marie-Christine - 2, rue des Artisans - 14470 COURSEULLES-SUR-MER
Tél. 02.31.25.61.90 – Mobile : 06.81.89.51.69 - Email : secretariat@lmn-ffm.org**Président** : SÉHIER Philippe – 289, route du Parc Languet – 76160 SAINT-AUBIN-EPINAY
Tél. : 02.35.08.08.44 - Mobile : 06.30.57.72.08 - Email : phsehier@aol.com**1er Vice-président** : MESNARD Dominique – 8, rue du Stade - 76560 DOUDEVILLE
Tél. : 02.35.95.31.01 - Mobile : 06.52.29.50.68 - Email : domi.mesnard@wanadoo.fr**Vice-présidents** : VEAUDEQUIN Jean Paul – 8 Rue Du Docteur Duval – 95780 LA ROCHE GUYON
Tél. : 0134797323 – Mob. : 0686052469 – Email : recf.jpv@orange.fr**PRUNIER Patrick** - La Gare - 61800 MONTSECRET-CLAIREFOUGERE
Mobile : 07.71.11.47.06 – Email : prunierp@neuf.fr**Secrétaire générale** : CECILLE Angéline – 3, impasse Hugues d'Eu – 14130 PONT-L'EVÊQUE
Mobile : 06.29.85.91.77 – Email : angelina.cecille@gmail.com**Trésorier** : BONNEAU Michel - 341 chemin de Cambourg - 27520 BERVILLE EN ROUMOIS
Tél. : 02.35.77.93.38 – Mobile : 06.75.49.66.36 – Email : bonneau.michel@gmail.com**Délégué aux A.G.** : BONNEAU Michel – 341, chemin de Cambourg -27520 BERVILLE-EN-ROUMOIS
Tél. : 02.35.77.93.38 -Mobile : 06.75.49.66.36 – Email : bonneau.michel@gmail.com**Présidente d'honneur** : VEILLEUX Denise – 11, résidence Paul Pichon – 27620 GASNY
Mobile : 06.15.05.60.77 - Email : denise.veilleux@orange.fr**PRESIDENTS OU RESPONSABLES des COMMISSIONS SPORTIVES****Motocross** : MESNARD Dominique – 8, rue du Stade - 76560 DOUDEVILLE
Tél. : 02.35.95.31.01 - Mobile : 06.52.29.50.68 - Email : domi.mesnard@wanadoo.fr**Enduro & Rallyes TT** : PRUNIER Patrick - La Gare - 61800 MONTSECRET-CLAIREFOUGERE
Mobile : 07.71.11.47.06 – Email : prunierp@neuf.fr**Pratique Educative** : MULOT Lionel - 278 rue de la Vente Pouchet - 76520 LA NEUVILLE CHANT D'OISEL
Tél. : 02.35.60.38.86 – Mobile : 06.71.63.36.71 – Email : lionelmulot@wanadoo.fr**Trial** : LECOFFRE Jean-François – 16 rue du Grand Pré – 50130 OCTEVILLE
Tél. : 02.33.94.51.09 – Mobile : 06.32.51.45.02 – Email : jf.lecoffre@orange.fr**Vitesse** : BONNEAU Michel - 341 chemin de Cambourg - 27520 BERVILLE-EN-ROUMOIS
Tél. : 02.35.77.93.38 – Mobile : 06.75.49.66.36 – Email : bonneau.michel@gmail.com**Moto-Ball** : LEMEUNIER Grégory – 1 rue Georges Brassens – 14160 DIVES SUR MER
Mobile : 06.46.68.51.63 - Email : gleagle@hotmail.fr**Tourisme** : DERRIEN Daniel - 4 rue des Prés - 80460 OUST MAREST
Tél. : 03.22.25.94.94 – Mobile : 06.78.77.05.94 – Email : mc.emt@laposte.net**Chronométrage** : à définir**Médical** : MULOT Lionel - 278 rue de la Vente Pouchet - 76520 LA NEUVILLE CHANT D'OISEL
Tél. : 02.35.60.38.86 – Mobile : 06.71.63.36.71 – Email : lionelmulot@wanadoo.fr**Technique** : HELYE Bertrand - 2 chemin du Habet - 50440 GREVILLE-HAGUE
Tél. : 02.33.53.06.14 – Mobile : 06.26.72.75.34 – Email : bacamala@neuf.fr***CALVADOS (14)*****COMITE DEPARTEMENTAL DU CALVADOS – D14 – L02**Pdt : LAINEY Cyrille – 15 Rue De L Eglise De Putot – 14740 PUTOT EN BESSIN-THUE ET MUE
Port. : 0621726322 – Email : cyrille.lainey@orange.fr**MOTO CLUB BASLY**

LMR : L02 – Dépt. : D14 – N° Club : C0100

Pdt et Cce : FLAMBARD Eric – 7 Route De Fontaine Henry – 14610 BASLY
Tél. : 0674569907 – Email : e-flambard@orange.fr

MOTO CLUB DE CAEN **LMR : L02 – Dépt. : D14 – N° Club : C0191**

Pdt et Cce : BONNET Pierrick – 4 Impasse Des Pommiers Lasson – 14740 ROTS
Tél. : 0231081661 – Port. : 0622063662 – Email : pierrick.bonnet@wanadoo.fr

MOTO CLUB DE CLECY **LMR : L02 – Dépt. : D14 – N° Club : C0259**

Pdt et Cce : LETOURNEL Philippe – 3 Rue Des Eglantiers – 14110 ST DENIS DE MERE
Tél. : 0231699525 – Port. : 0671997695 – Email : ph.letournel@orange.fr

MOTOBALL CLUB HOULGATAIS **LMR : L02 – Dépt. : D14 – N° Club : C0439**

Pdt et Cce : LEMEUNIER Gregory – 1 Rue Georges Brassens – 14160 DIVES-SUR-MER
Port. : 0646685163 – Email : g.lemeunier@motoball.fr

MOTO CLUB PIERREFITTE EN CINGLAIS **LMR : L02 – Dépt. : D14 – N° Club : C0699**

Pdt et Cce : GORET Guy – 16 Rue Les Ruelles – 14320 CLINCHAMPS SUR ORNE
Tél. : 0231795973 – Port. : 0611451416 – Email : guy.goret@cegetel.net

ESF ANIMATION MOTOCYCLISME FALAISIENNE **LMR : L02 – Dépt. : D14 – N° Club : C1675**

Pdt et Cce : OLLAGNIER Franck – 3 Rue Du Moulin – 61160 TRUN
Tél. : 0615827671 – Email : Ollagnier.franck@orange.fr

PONT D'OUILLY MOTO CLUB **LMR : L02 – Dépt. : D14 – N° Club : C1753**

Pdt et Cce : GROSSE David – Le Bourg – 61220 CRAMENIL
Tél. : 0689538735 – Email : theshet@hotmail.fr

MOTOS ACTIVES 14 **LMR : L02 – Dépt. : D14 – N° Club : C2312**

Pdt et Cce : CECILLE Angelina – 3 Impasse Hugues D'Eu – Chez Mr Et Mme Auzoux Pascal – 14130 PONT-L'ÉVEQUE
Tél. : 0629859177 – Email : angelina.cecille@gmail.com

MOTO CLUB DE ROTS **LMR : L02 – Dépt. : D14 – N° Club : C3375**

Pdt et Cce : AUBIN Philippe – 16 Chemin De Colombelles – 14980 ROTS
Port. : 0673137523 – Email : philippe.aubin@hotmail.fr

POLE RSTT **LMR : L02 – Dépt. : D14 – N° Club : C3786**

Pdt et Cce : BELLONCLE Benoit – 15 Rue Du Val – 27230 HEUDREVILLE EN LIEUVIN
Tél. : 0232562288 – Port. : 0629888835 – Email : belloncle.traiteur@wanadoo.fr

EURE (27)**COMITE DEPARTEMENTAL DE L'EURE – D27 – L02**

Pdt : BONNEAU Michel – 341 Chemin De Cambourg – 27520 BERVILLE EN ROUMOIS
Tél. : 0235779338 – Port. : 0675496636 – Email : bonneau.michel@gmail.com

MOTOR CLUB ANDELYSIEN C.S.A. **LMR : L02 – Dépt. : D27 – N° Club : C0035**

Pdt et Cce : RICARD Thierry – 22 Residence Paul Fort – 27700 LES ANDELYS
Port. : 0638572508 – Email : thierry.ricard0868@orange.fr

MOTO CLUB LES LEOPARDS D'EVREUX **LMR : L02 – Dépt. : D27 – N° Club : C0348**

Pdt : GIRARD Pascal – 8 Rue De La Marne – 27000 EVREUX
Tél. : 0232333552 – Port. : 0608496367 – Email : noemie.diez@dbmail.com
Cce : DIEZ Noemie – 7 Rue Des Bleuets – 27930 GRAVIGNY
Port. : 0624186531 – Email : noemie.diez@dbmail.com

MOTO CLUB DE GASNY **LMR : L02 – Dépt. : D27 – N° Club : C0381**

Pdt et Cce : SANCHEZ Emmanuel – 7 Rue Des Moulins – 95510 AMENUCOURT
Tél. : 0679928489 – Email : solennegobe@hotmail.fr

CLUB MOTO THIBERVILLAIS **LMR : L02 – Dépt. : D27 – N° Club : C0899**

Pdt : BETOUX Arnaud – 18 Rue De Saint Martin De Mailloc – 14140 PRÉTREVILLE
Port. : 0663001860 – Email : abetoux.cmt@gmail.com

MOTO CLUB THOMER LA SOGNE **LMR : L02 – Dépt. : D27 – N° Club : C0903**

Pdt et Cce : PERRIN Christophe – 129 Rue Jacquard – 27000 EVREUX
Tél. : 0232282757 – Email : infos@motoclubthomer.com

MOTO CLUB VALLEE DE L'ANDELLE **LMR : L02 – Dépt. : D27 – N° Club : C0941**

Pdt et Cce : PEYRON Jean – 29 Rue De Cambre – 27310 ST OUEN DE THOUBERVILLE
Port. : 0661162156 – Email : trialmcva@gmail.com

BRIONNE MOTO VERTE **LMR : L02 – Dépt. : D27 – N° Club : C1644**

Pdt et Cce : COUREL Bruno – 5 Route De Calleville – 27800 BRIONNE
Tél. : 0771202548 – Email : courel.bruno@orange.fr

CLUB MOTOCYCLISTE KICK 2000 **LMR : L02 – Dépt. : D27 – N° Club : C2090**

Pdt et Cce : COQUARD Bernard – 11 Rue Du 11 Novembre – 27400 AMFREVILLE SUR ITON
Port. : 0683002749 – Email : bernard-coquard@orange.fr

MC BERTHOUVILLAIS **LMR : L02 – Dépt. : D27 – N° Club : C2142**
Pdt et Cce : DORLEANS Sylvain – 301 Route De Monfort – 27520 LES MONTS DU ROUMOIS
Tél. : 0235787259 – Email : sdorleans@outlook.fr

ASSOCIATION MOTO CLUB BARROIS **LMR : L02 – Dépt. : D27 – N° Club : C3145**
Pdt et Cce : PAGET Pierre – Darespouey Darespouey – 2 Impasse Du Vignoble – 27550 NASSANDRES SUR RISLE
Tél. : 0608686968 – Email : amcb.motoclub@gmail.com

AS CHATEAU GAILLARD **LMR : L02 – Dépt. : D27 – N° Club : C3336**
Pdt et Cce : CARPENTIER Delphine – 7 Rue Thierry De Martel – 27430 MUIDS
Port. : 0650000626 – Email : delphine.ascg@gmail.com

MOTO CLUB TEAM-MX 78 **LMR : L02 – Dépt. : D27 – N° Club : C3447**
Pdt et Cce : DEQUEHEN Remi – L'Edelweiss – 21 Rue Saint Vincent – 78200 MANTES LA JOLIE
Port. : 0644101418 – Email : team.mx78@gmail.com

RIDER CO **LMR : L02 – Dépt. : D27 – N° Club : C3520**
Pdt et Cce : GUILLOU Margot – 9T Rue De Cocherel – 27930 MISEREY
Port. : 0620762803 – Email : guilloum666@gmail.com

ASSOCIATION NORMANDE DE SPORTS MOTORISES **LMR : L02 – Dépt. : D27 – N° Club : C3544**
Pdt et Cce : COUASNON Stephane – 977 Rue Route Des Champs – Le Bellou – 27820 ARMENTIERES-SUR-AVRE
Tél. : 0232376442 – Port. : 0615295630 – Email : couasnon.charpentes@orange.fr

MOTO CLUB DE LA VESGRE **LMR : L02 – Dépt. : D27 – N° Club : C3637**
Pdt et Cce : SEBILLE Guillaume – 11 Rue Gaillard – Appartement F – 78980 SAINT-ILLIERS-LE-BOIS
Tél. : 0685073398 – Email : guillaumesebille@hotmail.fr

FIDO MOTO RACING **LMR : L02 – Dépt. : D27 – N° Club : C3749**
Pdt et Cce : SAUTIF Jonathan – 20 Bat C – 84 Rue Des Bucailles – 27520 SAINT-LEGER-DU-GENNETEY
Port. : 0783131396 – Email : fidomotoracing@gmail.com

MANCHE (50)

COMITE DEPARTEMENTAL DE LA MANCHE – D50 – L02
Pdt : PINEL Jean Claude – 20 Rue Du Grand Quesnay – 50460 QUERQUEVILLE
Tél. : 0233035012 – Port. : 0617867080 – Email : jcpinel@wanadoo.fr

MOTO CLUB MILLIERES **LMR : L02 – Dépt. : D50 – N° Club : C0574**
Pdt : BASSET Jacky – 79 Rue Le Grand Haut D Y – 50710 CREANCES
Tél. : 0233462279 – Port. : 0769937120 – Email : Jackybasset50@gmail.com
Cce : PAYSANT Annie – 2 Rue General Maxwell D Taylor – 50500 CARENTAN LES MARAIS
Tél. : 0233422243 – Port. : 0686046784 – Email : paysant.annie@gmail.com

CMC - CHAULIEU MOTO CLUB **LMR : L02 – Dépt. : D50 – N° Club : C0929**
Pdt et Cce : LEDOYER Julien – Rue Mairie – 50750 QUIBOU
Tél. : 0650428551 – Email : julienmx54@yahoo.com

COTENTIN MOTO SPORT **LMR : L02 – Dépt. : D50 – N° Club : C1125**
Pdt et Cce : LENGRONNE Olivier – 6 Route Des Heleines – 50440 LA HAGUE
Tél. : 0250792677 – Port. : 0688296632 – Email : grogne@club-internet.fr

MOTO CLUB DU VAL D'OUVE **LMR : L02 – Dépt. : D50 – N° Club : C1183**
Pdt et Cce : ROQUIER Christophe – 21 Rue Des Vikings – 50270 SAINT-JEAN-DE-LA-RIVIERE
Port. : 0672399041 – Email : christophe.roquier28@gmail.com

MOTO CLUB DE L'AY **LMR : L02 – Dépt. : D50 – N° Club : C1224**
Pdt et Cce : HERVIEU Gaetan – 99 Rue Du Stade Albert Bossard – 50750 BOURGVALLEES
Port. : 0616187891 – Email : gaetan.hervieu@hotmail.fr

SP. LOIS. MEC. DE COTENTIN **LMR : L02 – Dépt. : D50 – N° Club : C1380**
Pdt et Cce : LEFEVRE Stephane – 5 5 La Sablonniere – 50190 FEUGERES
Tél. : 0233457220 – Port. : 0683340825 – Email : lefevresif@aol.com

OUVILLE MOTO CLUB **LMR : L02 – Dépt. : D50 – N° Club : C1858**
Pdt et Cce : DESMONTS Franck – 22 Place De La Gare – 14500 VIRE NORMANDIE
Tél. : 0645700175 – Email : franck.desmonts@orange.fr

HAGUE RACING CLUB JUNIORS **LMR : L02 – Dépt. : D50 – N° Club : C2211**
Pdt et Cce : DORENOR Yannick – 7 Residence Saint Hortaire – 50260 RAUVILLE LA BIGOT
Port. : 0669798696 – Email : yannick.dorenlor@gmail.com

PRESQU'ILE TOUT TERRAIN **LMR : L02 – Dépt. : D50 – N° Club : C2325**
Pdt et Cce : LECOFFRE Jean-Francois – 16 Rue Du Grand Pre – 50130 CHERBOURG EN COTENTIN
Tél. : 0233945109 – Port. : 0675473751 – Email : jf.lecoffre@orange.fr

SOURDEVAL MOTO CLUB **LMR : L02 – Dépt. : D50 – N° Club : C3319**

Pdt et Cce : RENARD Samuel – Linsiniere – 50150 CHAULIEU
Tél. : 0611640888 – Email : samuelrenard@sfr.fr

MOTO CLUB LES CONDORS DE FERMANVILLE **LMR : L02 – Dépt. : D50 – N° Club : C3320**

Pdt et Cce : CAILLERETZ Fabien – 69 Le Tot De Bas – 50840 FERMANVILLE
Tél. : 0233544963 – Port. : 0619941799 – Email : fcailleretz@fpee.fr

MOTO CLUB LES PIEUX **LMR : L02 – Dépt. : D50 – N° Club : C3327**

Pdt et Cce : HERAUVILLE Damien – 6 Les Carrieres – 50690 COUVILLE
Tél. : 0637170019 – Email : mclespieux@laposte.net

BAIE MOTOCLUB - BMC **LMR : L02 – Dépt. : D50 – N° Club : C3329**

Pdt et Cce : BOCAGE Paul – 1 La Besnardiere – 50320 LA LUCERNE-D'OUTREMER
Tél. : 0684685528 – Email : paul.bocage@gmail.com

MOTO CLUB LES POMMES VERTES **LMR : L02 – Dépt. : D50 – N° Club : C3624**

Pdt et Cce : LE BOUIL Dominique – Les Cloutiers – 50250 ST NICOLAS DE PIERREPONT
Tél. : 0665137095 – Email : dominique.lebueil@yahoo.fr

ORNE (61)**COMITE DEPARTEMENTAL de l'ORNE – D61 – L02**

Pdt : QUINCE-LEGER Leslie – Les Chatelliers Rotoureux – Les Rotours – 61210 PUTANGES PONT ECREPIN
Tél. : 0233395670 – Port. : 0625586116 – Email : leslie.quince.espoirsquad@live.fr

MOTO CLUB BELLEMOIS **LMR : L02 – Dépt. : D61 – N° Club : C0127**

Pdt et Cce : WEBER Leo Paul – 3 Route Du Lavoir – La Cour – 61130 BELLOU LE TRICHARD
Tél. : 0233832598 – Port. : 0750995636 – Email : leo-paul.w@hotmail.com

MOTO CLUB LA GACEENNE **LMR : L02 – Dépt. : D61 – N° Club : C0377**

Pdt et Cce : BOIS Gerard – Hameau La Brousse – 61310 GOUFFERN EN AUGRE
Tél. : 0233357794 – Email : mclagaceenne@gmail.com

TRIAL CLUB DE CORBON **LMR : L02 – Dépt. : D61 – N° Club : C1751**

Pdt et Cce : RAUBER Gregory – 39 Grande Rue – 61170 LE MELE SUR SARTHE
Port. : 0613462485 – Email : gregofficial@live.fr

HOULME MOTO VERTE **LMR : L02 – Dépt. : D61 – N° Club : C3270**

Pdt et Cce : LANGLIN Romain – 15 Rue De Varennes – 61450 LE CHATELLIER
Tél. : 0673055922 – Email : romain.langlin@hotmail.fr

MOTO CLUB DE BRETHEL **LMR : L02 – Dépt. : D61 – N° Club : C3299**

Pdt et Cce : CHARTIER Geoffrey – 116 Rue Rue Des Fougeres – 61300 SAINT-MARTIN-D'ECUBLEI
Port. : 0784372923 – Email : geoffreychartier77@gmail.com

MOTO CLUB DES SOURCES **LMR : L02 – Dépt. : D61 – N° Club : C3384**

Pdt et Cce : BOUIN Cedric – 6 Augre – Augre – 53370 SAINT-PIERRE-DES-NIDS
Tél. : 0243303658 – Port. : 0681238107 – Email : cedbouin@aol.com

SEINE MARITIME (76)**COMITE DEPARTEMENTAL DE LA SEINE MARITIME – D76 – L02**

Pdt : MESNARD Adrien – 8 Rue Du Stade – 76560 DOUDEVILLE
Tél. : 0235953101 – Port. : 0667262871 – Email : mesnard.ad@gmail.com

MOTO CLUB EU-MERS-LE TREPORT **LMR : L02 – Dépt. : D76 – N° Club : C0346**

Pdt : GILLARD Daniel – 12 Rue Des Ajoncs – 80350 MERS-LES-BAINS
Tél. : 0276214105 – Email : mc.emt@laposte.net
Cce : DERRIEN Marie-Helene – 4 Rue Des Pres – 80460 OUST MAREST
Tél. : 0322259494 – Email : mc.emt@laposte.net

MOTO CLUB GRAVENCHONNAIS **LMR : L02 – Dépt. : D76 – N° Club : C0405**

Pdt et Cce : SEHIER Philippe – 289 Route Du Parc Languet – 76160 ST AUBIN EPINAY
Tél. : 0630577208 – Email : phsehier@aol.com

MOTO CLUB DU VAL DE SEINE **LMR : L02 – Dépt. : D76 – N° Club : C0955**

Pdt et Cce : JOUET Cedric – 1211 Hameau Le Mont Roti – 76790 LES LOGES
Tél. : 0235281304 – Port. : 0611040775 – Email : cedric@ims-securite.com

SAINT VALERY MOTO CROSS **LMR : L02 – Dépt. : D76 – N° Club : C1091**

Pdt et Cce : MESNARD Dominique – 8 Rue Du Stade – 76560 DOUDEVILLE
Tél. : 0235953101 – Port. : 0652295068 – Email : domi.mesnard@wanadoo.fr

ROUEN MOTO CRAMPONS **LMR : L02 – Dépt. : D76 – N° Club : C1301**
Pdt : SAINT ETIENNE Jerome – 107 Route De Rouen – 76520 BOOS
Tél. : 0235802105 – Port. : 0615430739 – Email : j-saintetienne@wanadoo.fr
Cce : MARCOTTE Arthur – 92 Rue Rue Du Petit Bosc – 76520 YMARE
Port. : 0663432074 – Email : arthur_marcotte@hotmail.fr

MOTO CLUB DE L AUSTREBERTHE **LMR : L02 – Dépt. : D76 – N° Club : C1772**
Pdt et Cce : HUROT David – 53 Rue Des Geais – 76690 CLERES
Tél. : 0235331610 – Port. : 0614776088 – Email : hurotmcaustr@orange.fr

MOTO CLUB DES TROIS VALLEES **LMR : L02 – Dépt. : D76 – N° Club : C1997**
Pdt et Cce : PARRET Richard – 19 Residence Clair Soleil – 76590 SAINT-HONORE
Tél. : 0624144651 – Port. : 0786485959 – Email : richard.parret@asteelflash.com

MOTO SPORT 76 **LMR : L02 – Dépt. : D76 – N° Club : C2133**
Pdt et Cce : WORMSER Marc – 4 Residence Du Petit Chateau – 76380 MONTIGNY
Tél. : 0232830535 – Port. : 0682456729 – Email : marc.wormser@free.fr

MOTOCROSS LONDIENNES **LMR : L02 – Dépt. : D76 – N° Club : C2212**
Pdt et Cce : VERHAGEN Werner – 64 Route Dr A Zijlmanstraat – 5531gh BLADEL
Tél. : 31620401671 – Email : wernerverhagen@outlook.com

MOTO CLUB SOTTEVILLE SUR MER **LMR : L02 – Dépt. : D76 – N° Club : C2412**
Pdt et Cce : LEGOIS Thierry – 222 Rue Marechal – 222 Rue Marechal – 76740 SOTTEVILLE SUR MER
Port. : 0629111447 – Email : legois.thierry@gmail.com

MOTO CLUB ST AUBINOIS **LMR : L02 – Dépt. : D76 – N° Club : C2608**
Pdt et Cce : MARAIS Lionel – 13 Rue Du Quesnot – 76410 ST AUBIN LES ELBEUF
Port. : 0610944254 – Email : lionel.maraais@orange.fr

TRACK NORMANDY TEAM **LMR : L02 – Dépt. : D76 – N° Club : C3318**
Pdt et Cce : GILLES Rodolphe – 8 Allée Des Chevreuils – Parc Du Chapitre – 76230 BOIS-GUILLAUME
Tél. : 0621386747 – Port. : 0621386747 – Email : tracknormandyteam@gmail.com

JIM SHOW **LMR : L02 – Dépt. : D76 – N° Club : C3352**
Pdt et Cce : QUETEL Jimmy – 968 Route D'Auffay – Le Village – 76890 ST DENIS SUR SCIE
Tél. : 0232801666 – Port. : 0650586153 – Email : bigjim76@hotmail.fr

NORMANDIE MX CLUB **LMR : L02 – Dépt. : D76 – N° Club : C3391**
Pdt et Cce : LECLERCQ Sophie – 3 Les Hagues – 76890 BUTOT
Port. : 0678142725 – Email : normandiemxclub@laposte.net

MOTO CLUB DES VALLEES **LMR : L02 – Dépt. : D76 – N° Club : C3548**
Pdt et Cce : BAUSSARD Antoine – 53 Rue St Laurent – 76630 ENVERMEU
Tél. : 0235049722 – Port. : 0644275524 – Email : mc-haudricourt.baussard@wanadoo.fr

TDG MOTORS **LMR : L02 – Dépt. : D76 – N° Club : C3668**
Pdt et Cce : GAULTIER Corentin – 208 B Rue De La Republique – 76520 FRANQUEVILLE-SAINT-PIERRE
Port. : 0665492788 – Email : gaultiercorentin@gmail.com

LIGUE DE NOUVELLE AQUITAINE

Code FFM N°35

Charente (16) - Charente Maritime (17) - Corrèze (19) - Creuse (23) - Dordogne (24)

Gironde (33) - Landes (40) - Lot et Garonne (47) - Pyrénées Atlantiques (64)

Deux Sèvres (79) - Vienne (86) - Haute Vienne (87)

Siège Social & Correspondance : 2373 Route de Mauvezin – La Roquille 47350 ESCASSEFORT

Tél : 05.53.88.87.33 - Email secretariat@lmna.email

Site Web : <http://www.liguemotonouvelleaquitaine.org>

Président : LAMOUREUX Patrick - 2 rue Mr Dubois 33240 ST GENES de FRONSAC
Tél/Fax : 05.57.43.56.31 - Mobile : 06.09.09.95.49 - Email : patrick@lamoureux-mail.fr

1er Vice-président : PERNOT Christian - 27 chemin des Barthes - 64200 BASSUSSARRY
Mobile : 06 07 34 90 58 - Email : christian.pernot@wanadoo.fr

Vice-présidente : COLOMBET Céline – Laville Bonaguil – 47500 ST FRONT DE LEMANCE
Mobile : 06 65 41 43 29 - Email : colombetceline47@gmail.com

Vice-présidente : SOLNON Chantal – Le Rouveix Haut – 87460 BUJALEUF
Mobile : 06 83 62 95 77 - Email : chantals9@hotmail.fr

Vice-président : BRACHET Patrice - 11 rue Appert Aubray - 36170 ST BENOIT DU SAULT
Tél : 05 55 08 02 45 - Mobile : 06 83 23 97 78 - Email : patricebrachet@orange.fr

Vice-président : DAVID Patrick – 13 La Bertramière – ST LEGER DE LA MARTINIÈRE – 79500 MELLE
Tél : 05 49 27 17 85 - Mobile : 06 80 23 44 35- Email : patricebrachet@orange.fr

Secrétaire Général : BRONSZEWSKI Jean-Claude - 23 Rue de la Garenne - 16400 Puymoyen
Tél : 05 45 61 22 57 - Mobile : 06 89 47 85 08 - Email : jcbronszewski@orange.fr

Trésorier : GUERIN Christine – 41 rue de la Madeleine – ST DENIS DU PIN – 17400 ESSOUVERT
Tel : 06 12 61 32 58 – Email : christine.guerin31@sfr.fr

PRESIDENTS OU REPRESENTANTS DES COMMISSIONS SPORTIVES :

Motocross : BOURRIER Philippe - place du 8 mai 1945 - 24480 LE BUISSON DE CADOUIN
Tél : 05 24 10 63 46 - Mobile : 06 81 07 93 03 - Email : bourrier.philippe24480@gmail.com

Enduro : DAVID Patrick – 13 La Bertramière – ST LEGER DE LA MARTINIERE – 79500 MELLE
Tél : 05 49 27 17 85 - Mobile : 06 80 23 44 35- Email : patricebrachet@orange.fr

Vitesse : BOUYSSONIE Didier - Moulin de Chauzeix - 19150 LAGARDE ENVAL
Mobile : 07 50 31 88 16 - Email : didier.ffmna@gmail.com

Trial : PERNOT Christian - 27 chemin des Barthes - 64200 BASSUSSARRY
Mobile : 06 07 34 90 5 - christian.pemot@wanadoo.fr

Pit-Bike : LAFON Patrick - 119 rue des Tournesols - Boisseuil - 17700 ST MARD
Mobile : 06 81 55 30 09 - Email : patrick.lafon47@orange.fr

Tourisme : CARTA Bernard - 1 rue des Lauriers - 17290 THAIRE
Mobile : 06 84 56 37 74 - Email : b.b.carta@orange.fr

Educatif : TOUCHES Sebastien – 297 Côte des 4 Lièvres – 24220 COUX ET BIGAROQUE-MOUZENS
Tél : 06 16 64 65 88 - Email : sebastien.touches@hotmail.fr

Officiel et Formation : CHAUMOND Bernard - 1 chemin des Hospitaliers les Andrivaux - 24650 CHANCELADE
Tél : 05 53 04 76 51 - Mobile : 06 16 47 80 23 - Email : bernard.chaumond@neuf.fr

Technique : CHAUMOND Bernard - 1 chemin des Hospitaliers les Andrivaux - 24650 CHANCELADE
Tél : 05 53 04 76 51 - Mobile : 06 16 47 80 23 - Email : bernard.chaumond@neuf.fr

Tribunal Régional : MAYA TORRICO Claude – 228 rue des Sabotiers – 40170 ST JULIEN EN BORN
Mobile : 06 41 66 21 20 - Email : cmayatorrico@gmail.com

Courses sur Sable : En sommeil

Chronométrage : LAMOUREUX Marty - 2 rue Monsieur Dubois - 33240 ST GENES DE FRONSAC
Mobile : 06 98 55 18 55 - Email : marty@lamoureux-mail.fr

Communication : En sommeil

Féminin : GUILMINEAU Sandrine – 70 rue des Peupliers – 17260 JAZENNES
Tél : 09 67 31 20 06 - Mobile : 07 80 30 22 52 - Email : s.guilmineau@laposte.net

Réglementation & Environnement : Pdt : BOUYSSONIE Didier – 11 Route Moulin De Chauzeix – Lagarde Enval – 19150 LAGARDE MARC LA TOUR
Mob. : 0750318816 – Email : didier.ffmna@gmail.com

CHARENTE (16)

COMITE DEPARTEMENTAL DE LA CHARENTE – D16 – L35

Pdt : DUPUIS Thierry – 183 Rue De Nigrande – Fontenelle – 16170 ST AMANT DE NOUERE
Port. : 0671528039 – Email : tarzasp@yahoo.fr

MOTOR'S CLUB ANGOUMOISIN

LMR : L35 – Dépt. : D16 – N° Club : C0039

Pdt et Cce : JEANNIN Frederic – Chez Justin – 16620 MONTBOYER
Tél. : 0699313928 – Port. : 0688935995 – Email : fredojeannin79@gmail.com

AMICALE MOTO CASTELNOVIENNE

LMR : L35 – Dépt. : D16 – N° Club : C0209

Pdt et Cce : BARO Michel – 22 Rue Alfred De Vigny – 16120 CHATEAUNEUF SUR CHARENTE
Tél. : 0698269529 – Email : michel.baro16@orange.fr

MOTO CLUB CHALAIS

LMR : L35 – Dépt. : D16 – N° Club : C0226

Pdt et Cce : FAURE Philippe – 2 Route De Chez Balais – Chez Jeannotin – 16480 SAINT-VALLIER
Tél. : 0612992170 – Email : philfor24@orange.fr

DUCATI CLUB DE FRANCE

LMR : L35 – Dépt. : D16 – N° Club : C0329

Pdt et Cce : BRILLOUET Patrice – 395 Rue Des Safranieres Les Forges – 16590 BRIE
Tél. : 0651424554 – Email : prez@desmo-net.com

SEGONZAC MOTO LOISIRS

LMR : L35 – Dépt. : D16 – N° Club : C0852

Pdt et Cce : BARRET Tony – 1 Village – Le Canon – 17770 SAINT-CESAIRE
Port. : 0667582245 – Email : segonzacmotoloisirs@gmail.com

MOTO CLUB PRANZAC

LMR : L35 – Dépt. : D16 – N° Club : C1172

Pdt et Cce : TESSERON Alexandra – 18 Bis Rue Jules Verne – 16600 MAGNAC SUR TOUVRE
Tél. : 0545921540 – Port. : 0610728214 – Email : alexandra.andre16@orange.fr

MOTO CLUB VOUHARTE

LMR : L35 – Dépt. : D16 – N° Club : C1187

Pdt et Cce : THEULIERE Arthur – 8 Rue Du Maquis – 16350 BENEST
Port. : 0787086553 – Email : theulierearthur@gmail.com

MOTO CLUB DES ORCHIDEES **LMR : L35 – Dépt. : D16 – N° Club : C1926**
Pdt et Cce : MOREAU Antoine – 5 Chemin De La Rende – 16700 BIOUSSAC
Tél. : 0677598337 – Email : antoine.16@hotmail.fr

MOTO CLUB BOUTEVILLE **LMR : L35 – Dépt. : D16 – N° Club : C2153**
Pdt et Cce : CHARBONNIER Emma – 47 Rue Du Bourg – 16290 CHAMPMILLON
Tél. : 0786273588 – Email : emmacharbonnier16@gmail.com

BRIGUEUIL MX CLUB **LMR : L35 – Dépt. : D16 – N° Club : C3337**
Pdt et Cce : DEBIAIS Sebastien – 2 – La Chabriere – 16500 ANSAC SUR VIENNE
Port. : 0666862753 – Email : sebdebiais@hotmail.fr

AMICALE DES SPORTS MECANIKES CHARENTEAISE **LMR : L35 – Dépt. : D16 – N° Club : C3373**
Pdt : BORDRON Olivier – Le Pin – 16250 CHADURIE
Tél. : 0545239652 – Port. : 0607034078 – Email : obtp16@gmail.com
Cce : BRIAND Eric – 3 Rue Des Groies – Ecquechave – 16170 GENAC-BIGNAC
Port. : 0611450869 – Email : ericbriand18@gmail.com

LA COURONNE LOISIR MOTO **LMR : L35 – Dépt. : D16 – N° Club : C3453**
Pdt et Cce : BARRET Jacky – 2 Rue Paul Verlaine – 16100 COGNAC
Port. : 0760360823 – Email : barretjacky@gmail.com

COMITE D'ORGANISATION POUR UN RALLYE ROUTIER EN CHARENTE **LMR : L35 – Dépt. : D16 – N° Club : C3491**
Pdt et Cce : DUPUIS Thierry – 183 Rue De Nigronde – Fontenelle – 16170 ST AMANT DE NOUERE
Port. : 0671528039 – Email : tarzasp@yahoo.fr

CHARENTE MARITIME (17)

COMITE DEPARTEMENTAL DE LA CHARENTE MARITIME – D17 – L35
Pdt : CARTA Bernard – 1 Rue Des Lauriers – 17290 THAIRE
Tél. : 0546563541 – Port. : 0684563774 – Email : b.b.carta@orange.fr

MOTO CLUB ANGERIEN **LMR : L35 – Dépt. : D17 – N° Club : C0036**
Pdt et Cce : BOISSONNOT Jean-Marie – 5 Rue Du 4 Septembre – 17400 SAINT JEAN D ANGELY
Tél. : 0673397558 – Email : jm.boissonnot@wanadoo.fr

GREZAC MOTO CLUB **LMR : L35 – Dépt. : D17 – N° Club : C0408**
Pdt et Cce : RAGONNAUD Daniel – 18 Route De La Cour De Chezac – 17120 MEURSAC
Tél. : 0546392463 – Port. : 0630501886 – Email : ragonnaud.daniel@orange.fr

MOTO CLUB JONZACAIS **LMR : L35 – Dépt. : D17 – N° Club : C0454**
Pdt : FERCHAUD Alain – 9 Chez Gonin – 17520 ST MAIGRIN
Tél. : 0546700118 – Port. : 0662273818 – Email : motoclubjonzacais@gmail.com
Cce : CALMEL Aude – 5 Route Des Moines – 16210 CURAC
Port. : 0658409587 – Email : a.calmel662@gmail.com

MOTO CLUB ROCHELAIS **LMR : L35 – Dépt. : D17 – N° Club : C0778**
Pdt et Cce : REGAL Jean-Christophe – 6 B Ancienne Route Nationale 22 – 17540 NUAILLE D AUNIS
Tél. : 0546501802 – Port. : 0616331193 – Email : regal.jean-christophe@neuf.fr

AMICALE MOTO SAINTAISE **LMR : L35 – Dépt. : D17 – N° Club : C0839**
Pdt et Cce : PERRIN Francois – 56 D Rue Des Bouleaux – Chez Vivien Jean – 17770 ECOYEUX
Port. : 0685667727 – Email : adnatelier16@gmail.com

AMICALE MOTO DE SURGERES **LMR : L35 – Dépt. : D17 – N° Club : C0884**
Pdt et Cce : GEOFFROY Jean-Francois – 15 Rue Des Palombes – Maizeron – 17700 SAINT-MARD
Tél. : 0546453368 – Port. : 0631551531 – Email : jean-francois.geoffroy@orange.fr

MOTO CLUB MONTENDRAIS **LMR : L35 – Dépt. : D17 – N° Club : C1118**
Pdt et Cce : BALLANGER Kevin – 619 Village Route Du Bourg – 33390 SAINT-GENES-DE-BLAYE
Tél. : 0637357638 – Email : ballanger.kevin@gmail.com

MOTO CLUB DE DOMPIERRE **LMR : L35 – Dépt. : D17 – N° Club : C1452**
Pdt et Cce : LEVEQUE Marcel – 7 Impasse Des Prairies – Chagnolet – 17139 DOMPIERRE SUR MER
Tél. : 0546343738 – Port. : 0687021513 – Email : marceleveque@wanadoo.fr

MX SCHOOL 17 **LMR : L35 – Dépt. : D17 – N° Club : C2238**
Pdt et Cce : COUVERTIER Philippe – Impasse Fief Du Pretre – Ecole De Pilotage – 17540 ST SAUVEUR D'AUNIS
Tél. : +33685821229 – Email : contact@sport-meca-system.com

MOTO CLUB KIDS 17 **LMR : L35 – Dépt. : D17 – N° Club : C2482**
Pdt et Cce : HEMERIT Sebastien – 6 Rue Du Maine – 17770 BRIZAMBOURG
Port. : 0609158443 – Email : seb.hemerit@laposte.net

COMPLEXE MOTO, QUAD SAVINOIS LMR : L35 – Dépt. : D17 – N° Club : C2565
Pdt et Cce : DOURSON Patrice – 4 Impasse Des Hirondelles – Les Galipeaux – 17350 ST SAVINIEN
Tél. : 0546901483 – Email : patrice.dourson@orange.fr

MOTO CLUB DE MONS LMR : L35 – Dépt. : D17 – N° Club : C2843
Pdt et Cce : GACOUNOLLE Olivier – 24 Suchet – 17160 MATHA
Tél. : 0546320095 – Port. : 0664881614 – Email : gacmotors@hotmail.fr

MOTO CLUB BOUGNEAU LMR : L35 – Dépt. : D17 – N° Club : C3146
Pdt et Cce : FERCHAUD-RODHES Virginie – 74 Route De Cognac – 17800 BOUGNEAU
Port. : 0608283981 – Email : ferchaud.virginie@orange.fr

MOTO CLUB DES GROIES LMR : L35 – Dépt. : D17 – N° Club : C3431
Pdt et Cce : DEPEUX Emmanuel – 30 Chez Geoffroy – 17260 GEMOZAC
Tél. : 0546922093 – Port. : 0674294529 – Email : emmanuel.depeux@wanadoo.fr

MOTO PASSION MC LE TATRE LMR : L35 – Dépt. : D17 – N° Club : C3603
Pdt et Cce : PINARD Joachim – 10 Chemin De La Maiterie – 16300 MONTMERAC
Port. : 0669384176 – Email : mcletatre@gmail.com

CORRÈZE (19)

COMITE DEPARTEMENTAL DE LA CORREZE – D19 – L35
Pdt : EYSSIDIEUX Julien – 163 Route Du Coural – 19330 ST MEXANT
Tél. : 0555260619 – Port. : 0677758762 – Email : julien.ey@wanadoo.fr

MOTO CLUB DES PUYs LMR : L35 – Dépt. : D19 – N° Club : C0734
Pdt et Cce : VILLENEUVE Gerard – 25 Route De La Croix – 19310 BRIGNAC LA PLAINE
Tél. : 0555851921 – Port. : 0643892730 – Email : josette.villeneuve@orange.fr

MOTO CLUB UZERCHOIS LMR : L35 – Dépt. : D19 – N° Club : C0938
Pdt et Cce : BRUNER Gilles – 1 Chemin Du Varay – Montaural – 19240 ALLASSAC
Tél. : 0102030405 – Email : odyraid@free.fr

BRIVE MOTO SPORT ORGANISATION LMR : L35 – Dépt. : D19 – N° Club : C1166
Pdt et Cce : DUBREUIL Bernard – 7 Bis Avenue Louis Pons – 19100 BRIVE LA GAILLARDE
Tél. : 0555235619 – Port. : 0620962001 – Email : b.inazuma@orange.fr

MOTO CLUB DU PAYS D'EYGURANDE LMR : L35 – Dépt. : D19 – N° Club : C1729
Pdt et Cce : VAYSSIER Denis – 21 Rue Lamartine – 19200 USSEL
Tél. : 0555723816 – Port. : 0632500771 – Email : vayssier.d@wanadoo.fr

MOTO CLUB DE REYGADES LMR : L35 – Dépt. : D19 – N° Club : C2197
Pdt : BOURLIOUX Gilles – Hameau 8 Le Veyssin – 8 Le Veyssin – 19220 SERVIERES-LE-CHATEAU
Tél. : 0555282489 – Port. : 0618978800 – Email : gilles.bourlioux@wanadoo.fr
Cce : POEYDEMENG Mathias – 134 Route De Lolm – 46130 CAHUS

EMSE ENTENTE MOTO SPORT ESTIVAUX LMR : L35 – Dépt. : D19 – N° Club : C2282
Pdt et Cce : PORTAS David – La Paleporchie – 19240 ALLASSAC
Tél. : 0555842450 – Port. : 0689687268 – Email : corinne.portas@orange.fr

MOTO CLUB MEYMACOIS LMR : L35 – Dépt. : D19 – N° Club : C2347
Pdt et Cce : DELUCHEY Francis – 1 Rue Des Romarins – 47600 NERAC
Port. : 0681975789 – Email : francis.deluchey@yahoo.fr

AMICALE SIDE CAR TULLISTE LMR : L35 – Dépt. : D19 – N° Club : C2611
Pdt et Cce : PLAS Pierre – 5 Chemin De Chatenet – Maure – 19000 TULLE
Tél. : 0555268961 – Port. : 0671432703 – Email : pierre.plas19@orange.fr

MX SERIES LMR : L35 – Dépt. : D19 – N° Club : C3173
Pdt et Cce : POUX Philippe – 5 Impasse St Just – 19100 BRIVE LA GAILLARDE
Tél. : 0555189750 – Port. : 0619396024 – Email : poux.s@hotmail.fr

MOTO CLUB TREIGNAC LMR : L35 – Dépt. : D19 – N° Club : C3508
Pdt et Cce : CHANCY Jerome – Route De Tulle – 19450 CHAMBOULIVE
Port. : +33680369362 – Email : jerome.chancy@orange.fr

2B RACING19 LMR : L35 – Dépt. : D19 – N° Club : C3704
Pdt et Cce : REBUFIE Olivier – 680 Route De Puy La Mouche – 19190 LANTEUIL
Tél. : 0555231664 – Port. : 0623234720 – Email : 2bracing19@gmail.com

CREUSE (23)

COMITE DEPARTEMENTAL DE LA CREUSE – D23 – L35
Pdt : NEYRAUD Jean-Francois – Les 12 Boisseaux – 17 Le Theil – 23000 ST CHRISTOPHE
Tél. : 055527773 – Port. : 0624848289 – Email : atc.stchristophe@orange.fr

MOTO CLUB BOUSSAQUIN **LMR : L35 – Dépt. : D23 – N° Club : C0166**
Pdt et Cce : DUBAC Roland – Saint Seurin Pneus – Rue De La Charriere – 23600 BOUSSAC-BOURG
Port. : 0667878606 – Email : dubac.roland@orange.fr

AMICALE MOTO CREUSOISE **LMR : L35 – Dépt. : D23 – N° Club : C0297**
Pdt et Cce : PARROT Jean-Claude – 22 Route De La Borde – 23150 ST PARDOUX LES CARDS
Tél. : 0555627735 – Port. : 0688693307 – Email : j-claudeparrot@orange.fr

MOTO CLUB DES DEUX CREUSES **LMR : L35 – Dépt. : D23 – N° Club : C0306**
Pdt et Cce : ALABRE Vincent – 11 Chemin Du Chientoune – 03410 PREMILHAT
Port. : 0662158289 – Email : vincent.alabre@gmail.com

ATC ST CHRISTOPHE **LMR : L35 – Dépt. : D23 – N° Club : C0799**
Pdt et Cce : NEYRAUD Jean-Francois – Les 12 Boisseaux – 17 Le Theil – 23000 ST CHRISTOPHE
Tél. : 0555527773 – Port. : 0624848289 – Email : atc.stchristophe@orange.fr

ENDURO CLUB AUBUSSONNAIS **LMR : L35 – Dépt. : D23 – N° Club : C2486**
Pdt et Cce : BOYER Anthony – 197 Route Du Montant – Le Prat – 23200 SAINT-MAIXANT
Tél. : 0555670701 – Port. : 0629929120 – Email : boyeranthony287@gmail.com

ASSOCIATION I-RONDELLES **LMR : L35 – Dépt. : D23 – N° Club : C2847**
Pdt : GERBAUD Olivier – 1 Rue De La Fontaine – 23200 ST AMAND
Tél. : 0983286993 – Port. : 0648881149 – Email : gerbaud.23200@hotmail.fr
Cce : COUDERT Adeline – 23 – Puyboubé – 23200 ST ALPINIEN

ASS VASSIERE CLUB TT **LMR : L35 – Dépt. : D23 – N° Club : C3130**
Pdt et Cce : BORD Jean-Jacques – 5 Rue Jean Moulin – 23460 ROYERE DE VASSIERE
Tél. : 0555647533 – Port. : 0783091665 – Email : vcttr@wanadoo.fr

L'AIGLE AUZANCAIS **LMR : L35 – Dépt. : D23 – N° Club : C3551**
Pdt et Cce : LE CERF Sebastien – 26 Route De Sarcelles – 23700 AUZANCES
Port. : 0684411432 – Email : seb.maraud@gmail.com

PASSION MX **LMR : L35 – Dépt. : D23 – N° Club : C3669**
Pdt et Cce : RENAUD Lisa – 17 – La Jarlaud – 23300 VAREILLES
Tél. : 0686927709 – Email : brunorenaud23@gmail.com

DORDOGNE (24)

COMITE DEPARTEMENTAL DE LA DORDOGNE – D24 – L35
Pdt : CHAUMOND Bernard – 1 Chemin Des Hospitaliers – Les Andrivaux – 24650 CHANCELADE
Port. : 0616478023 – Email : b.chaumond24@gmail.com

BELVES MOTO CLUB **LMR : L35 – Dépt. : D24 – N° Club : C0130**
Pdt et Cce : FERREIRA Herve – 161 Route Gondras – 24440 BEAUMONT DU PERIGORD
Tél. : 0786462005 – Email : ferreira_h@orange.fr

MOTO LIBRE BERGERACOISE **LMR : L35 – Dépt. : D24 – N° Club : C0134**
Pdt et Cce : DARIGNAC Jean-Paul – 1521 Route Du Mayne – Lieu Le Portugal – 24560 ST AUBIN DE LANQUAIS
Port. : 0612851535 – Email : jean-paul.darignac@orange.fr

MOTO CLUB DU PIC DE LA GARDE **LMR : L35 – Dépt. : D24 – N° Club : C0694**
Pdt et Cce : REGNER Melvin – 67 Rue Daubas – 24570 CONDAT-SUR-VEZERE
Tél. : 0650159030 – Email : melvinregner921@orange.fr

MOTO CLUB SAINT CYBRANET **LMR : L35 – Dépt. : D24 – N° Club : C0803**
Pdt et Cce : PECAL Jerome – Le Carlat – 24250 ST CYBRANET
Port. : 0672892825 – Email : aurelie.berisset@orange.fr

LA GRAPPE DE CYRANO **LMR : L35 – Dépt. : D24 – N° Club : C1514**
Pdt et Cce : LAPLANCHE Yohan – 180 Chemin De Cazenac – 24220 LE COUX ET BIGAROQUE
Tél. : 0670734647 – Email : yohanlaplanche@orange.fr

MOTO CLUB DES DEUX RIVES **LMR : L35 – Dépt. : D24 – N° Club : C1654**
Pdt et Cce : MARCHIVE Thierry – 6 Rue Colonel Fabien – 24660 COULOUNIEUX CHAMIERES
Tél. : 0950225221 – Port. : 0695454410 – Email : thierry.marchive@free.fr

RIDE ON **LMR : L35 – Dépt. : D24 – N° Club : C2328**
Pdt et Cce : ROUSSEAU Gregory – 3 Rue De Calinou – 24190 ST VINCENT DE CONNEZAC
Port. : 0632670706 – Email : rideonmx@hotmail.fr

MOTO CLUB PAR CHEMINS **LMR : L35 – Dépt. : D24 – N° Club : C2352**
Pdt et Cce : DELORD Francis – 181 Impasse Des Tourbieres – Francoiseau – 24320 CHAPDEUIL
Port. : 0662981955 – Email : franciselord@orange.fr

MOTO CLUB DU PERIGORD NOIR **LMR : L35 – Dépt. : D24 – N° Club : C2397**

Pdt et Cce : CHAUMEIL Guillaume – Fond Estin – 24200 MARCILLAC ST QUENTIN
Tél. : 0553593876 – Port. : 0682796579 – Email : chaumeilguillaumeperigord@yahoo.fr

MOTO CLUB VILLAMBLARDAIS **LMR : L35 – Dépt. : D24 – N° Club : C2430**

Pdt et Cce : CANTELAUBE Stephane – 255 Rue Du Parc – 24140 VILLAMBLARD
Port. : 0683797760 – Email : csteph24@yahoo.fr

PAYS D'ANS MOTO SPORT LOISIRS **LMR : L35 – Dépt. : D24 – N° Club : C2779**

Pdt et Cce : FEVRIER Jacques – 160 Route Des Minieres – Le Change – 24640 BASSILLAC ET AUBEROCHE
Port. : 0631975168 – Email : jacques.fevrier254@orange.fr

EVASION NATURE **LMR : L35 – Dépt. : D24 – N° Club : C2983**

Pdt et Cce : SOULIE Patrice – 1103 Route La Motte Castrale – Combe Du Rat – 24510 ST FELIX DE VILLADEIX
Tél. : 0553237632 – Port. : 0680784474 – Email : 1-2-4rm@orange.fr

MILHAC MOTO CLUB **LMR : L35 – Dépt. : D24 – N° Club : C3129**

Pdt et Cce : VIBIEN Bruno – 74 Route De La Barde – 24430 RAZAC SUR L ISLE
Tél. : 0623081455 – Email : bv@cegetel.net

MOTO CLUB TOUT TERRAIN 24 **LMR : L35 – Dépt. : D24 – N° Club : C3179**

Pdt et Cce : LOUGRAT Cedric – Fomboisse – 24240 RIBAGNAC
Tél. : 0553573445 – Port. : 0687452337 – Email : mc.tt24@orange.fr

MOTO CLUB DE TURSAC **LMR : L35 – Dépt. : D24 – N° Club : C3731**

Pdt et Cce : LESPINASSE Philippe – 178 Route Le Couderc – Le Couderc – 24620 TURSAC
Tél. : 0553069454 – Port. : 0682814097 – Email : lespinasse.philippe@wanadoo.fr

AMD - AMICALE MOTO DUSSACOISE **LMR : L35 – Dépt. : D24 – N° Club : C3732**

Pdt et Cce : SAGNE Etienne – 794 Impasse Du Cachinaud – Les Rivaux – 24270 DUSSAC
Port. : 0625785983 – Email : etienne.sagne@orange.fr

GIRONDE (33)**COMITE DEPARTEMENTAL DE LA GIRONDE – D33 – L35**

Pdt : MEOULE Catherine – 24 Rue De La Franchise – 33000 BORDEAUX
Tél. : 0556814045 – Port. : 0688551313 – Email : catherine.meoule1@orange.fr

CAGUILLE RAGEUSE **LMR : L35 – Dépt. : D33 – N° Club : C0193**

Pdt et Cce : ROYER Raphael – 225 Impasse – Sorbet – 33760 SOULIGNAC
Port. : 0664283101 – Email : team.cagouillerageuse@yahoo.com

MOTO CLUB HEXAGON 33 **LMR : L35 – Dépt. : D33 – N° Club : C0435**

Pdt et Cce : CESTARET Philippe – 2 Rue Sicard – 33000 BORDEAUX
Port. : 0672807478 – Email : ph.hexagon@laposte.net

MOTO CLUB LES GALIPES **LMR : L35 – Dépt. : D33 – N° Club : C0478**

Pdt et Cce : BOTTAZZINI Didier – 18 Rue Des Alisiers – 33260 LA TESTE DE BUCH
Tél. : 0556542178 – Port. : 0664061727 – Email : didierbottazzini@orange.fr

MOTO CLUB LANGONNAIS **LMR : L35 – Dépt. : D33 – N° Club : C0485**

Pdt et Cce : RIVault Laurent – 72 Rte Des Brocards – 33125 LOUCHATS
Tél. : 0556885705 – Port. : 0686711974 – Email : rivaultlaurent@wanadoo.fr

MOTO START CLUB MACARIEN **LMR : L35 – Dépt. : D33 – N° Club : C0533**

Pdt et Cce : TOCHEPORT Vincent – 8 Bis Rue Picard – 33230 SAINT-MEDARD-DE-GUIZIERES
Port. : 0627490026 – Email : vincenttocheport@orange.fr

MOTO CLUB MORIZES **LMR : L35 – Dépt. : D33 – N° Club : C0605**

Pdt et Cce : BOUIN Christian – 82 Impasse Saint Seurin – 33190 BOURDELLES
Tél. : 0556617679 – Port. : 0611944609 – Email : christian.bouin@gmx.fr

MOTO CLUB REOLAIS **LMR : L35 – Dépt. : D33 – N° Club : C0760**

Pdt : DUBRANA Philippe – Lieu Dit Hourquet – 33490 SAINT ANDRE DU BOIS
Tél. : 0682371234 – Email : motoclubreolais@wanadoo.fr
Cce : PARADE Elodie – 3 Chalard – 33580 SAINT-VIVIEN-DE-MONSEGUR
Port. : 0609181065 – Email : aroflo.elodie@wanadoo.fr

MOTO CLUB COUTRILLON **LMR : L35 – Dépt. : D33 – N° Club : C1217**

Pdt et Cce : PRESAT Lois – 3 – Rue Du Barry Nord – 33660 SAINT SEURIN SUR L ISLE
Port. : 0633441095 – Email : l_o_i_s@hotmail.fr

MOTO CLUB ARESIEN **LMR : L35 – Dépt. : D33 – N° Club : C1251**

Pdt et Cce : WACOGNE Jerome – 2 Chemin Des Narguets – 33138 LANTON
Port. : 0610393202 – Email : jwacogne@sfr.fr

MOTO CLUB DES ESTEYS **LMR : L35 – Dépt. : D33 – N° Club : C1402**

Pdt et Cce : DEMOUGEOT Christophe – 14 Chemin De Magrin – 33590 GRAYAN ET L HOPITAL
Tél. : 0556416473 – Port. : 0614956173 – Email : motoclub.desesteys@gmail.com

MOTO CLUB DE TAYAC **LMR : L35 – Dépt. : D33 – N° Club : C1418**

Pdt et Cce : VERGEZ BICAT Benoit – 919 Route Des Vignerons – 24240 MONESTIER
Port. : 0616253169 – Email : benoit.vergezbicat@gmail.com

DEUX QUATRE SIX ROUES ILLAT **LMR : L35 – Dépt. : D33 – N° Club : C1547**

Pdt et Cce : SKRZYPCZYK Robert – 200 Impasse Lionne – 33720 ILLATS
Tél. : 0556271784 – Port. : 0661248513 – Email : sallechampetre@hotmail.fr

MC LES BARAGANES **LMR : L35 – Dépt. : D33 – N° Club : C1578**

Pdt et Cce : PETRAUD Clement – 25 Ter Route De Salleboeuf – 33750 SAINT-GERMAIN-DU-PUCH
Tél. : 0557690244 – Port. : 0677724709 – Email : clement372@hotmail.fr

BORDEAUX ACCELERATION **LMR : L35 – Dépt. : D33 – N° Club : C1905**

Pdt et Cce : SAINT GEORGE Bruno – 20 Rue Charles Martin – 33300 BORDEAUX
Tél. : 0556506085 – Port. : 0685361631 – Email : saintgeorge@sfr.fr

MOTO CLUB DE ST ESTEPHE **LMR : L35 – Dépt. : D33 – N° Club : C1982**

Pdt et Cce : CASTERA Patrick – 23 Rue Edouard Herriot – 33180 ST ESTEPHE
Port. : 0607394489 – Email : patrick.castera@sfr.fr

MOTO CLUB SAUMOSSOIS **LMR : L35 – Dépt. : D33 – N° Club : C2014**

Pdt et Cce : LAUSEIG Thibaut – 40 C Route De L'Océan – 33480 SAINTE-HELENE
Port. : 0681527985 – Email : tibo_lauseig@hotmail.fr

DYNAMIC MOTO CLUB LAMOTHAIS **LMR : L35 – Dépt. : D33 – N° Club : C2097**

Pdt et Cce : GORET Patrick – 94 Impasse Du Speedway – 33190 LAMOTHE LANDERRON
Tél. : 0556617294 – Port. : 0677367176 – Email : dynamic.motoclub@gmail.com

KID DECOUVERTE MOTO **LMR : L35 – Dépt. : D33 – N° Club : C2568**

Pdt et Cce : COCHE Serge – 34 Chemin De La Bastide – 33770 SALLES
Tél. : 0556189110 – Port. : 0685704485 – Email : frederic.chartier8@wanadoo.fr

VITESSE-PERFORMANCE **LMR : L35 – Dépt. : D33 – N° Club : C2998**

Pdt et Cce : PINARDON Loic – 452 Chemin Du Port Des Places – 33140 CADAUJAC
Tél. : 0644050699 – Email : vp@vitesse-performance.com

MOTO CLUB DES AS DU GUIDON **LMR : L35 – Dépt. : D33 – N° Club : C3028**

Pdt et Cce : NOEL Michel – 4 – Les Etangs – 33230 ST CHRISTOPHE DE DOUBLE
Port. : 0681647382 – Email : michelnoel430@orange.fr

MOTO CLUB PORGEAIS - MCP **LMR : L35 – Dépt. : D33 – N° Club : C3088**

Pdt : DEYRES Guillaume – 4 H Avenue Du Medoc – 33680 LE PORGE
Tél. : 0685324761 – Port. : 0685324761 – Email : guillaume033@hotmail.fr

MOTO CLUB DE L'ENTRE DEUX MERS **LMR : L35 – Dépt. : D33 – N° Club : C3116**

Pdt et Cce : NEAU Eric – 2 Le Daudigey – 33540 COIRAC
Port. : 0611898433 – Email : neau-eric@orange.fr

MX MOTO CLUB 33 **LMR : L35 – Dépt. : D33 – N° Club : C3175**

Pdt et Cce : COURJEAUD Remy – 4 La Chapelle – 17150 BOISREDON
Tél. : 0658803912 – Email : rcourjeaud@gmail.com

DRAG RACING TEAM **LMR : L35 – Dépt. : D33 – N° Club : C3176**

Pdt et Cce : LALAGUE Romain – 16 Chemin De Terrefort – 33480 MOULIS EN MEDOC
Tél. : 0607374848 – Email : dragracingteam33@gmail.com

ASSOCIATION 3 T **LMR : L35 – Dépt. : D33 – N° Club : C3439**

Pdt et Cce : TROCHON Jacques – 803 Route De Mosles – Beaum0Nt – 14400 BLAY
Tél. : 0231100303 – Port. : 0674838774 – Email : jacques.trochon@wanadoo.fr

PARGADE OFF ROAD **LMR : L35 – Dépt. : D33 – N° Club : C3535**

Pdt et Cce : GACHASSIN Laurent – 100 Route De La Pointe – 33760 SOULIGNAC
Tél. : 0672613852 – Email : lgachassin@orange.fr

MINI MX BONZAC **LMR : L35 – Dépt. : D33 – N° Club : C3586**

Pdt et Cce : BASSET Nicolas – 803 Route De Maransin – 33910 BONZAC
Tél. : 0557697299 – Port. : 0687315513 – Email : nicolasetjulie@hotmail.fr

MOTO CLUB BOX23 **LMR : L35 – Dépt. : D33 – N° Club : C3623**

Pdt et Cce : NORMAND Sebastien – 35 Rue Alain Peronnau – 33830 BELIN-BELIET
Tél. : 0698749471 – Email : contact@box23.fr

ARBIS MX LEGEND PORTE DE BENAUGE**LMR : L35 – Dépt. : D33 – N° Club : C3729**Pdt et Cce : ALVES DA COSTA Mickael – 41 Bis Chemin De La Route – 33830 LUGOS
Port. : 0750687512 – Email : mickaellalvesdacosta@outlook.fr**KB ACADEMY****LMR : L35 – Dépt. : D33 – N° Club : C3748**Pdt et Cce : BALLANGER Kevin – 3 Rue Pouquette 3 Rue Pouquette – 619 Village Route Du Bourg – 33390 SAINT-GENES-DEBLAYE
Tél. : 0637357638 – Email : ballanger.kevin@gmail.com**LANDES (40)****COMITE DEPARTEMENTAL DES LANDES – D40 – L35**Pdt : MENTAVERRI Robert – 575 Chemin De Campas – 40300 PEYREHORADE
Tél. : 0558731385 – Port. : 0613695206 – Email : mentaverri.robert@wanadoo.fr**UNION SPORTIVE CAUNELLE****LMR : L35 – Dépt. : D40 – N° Club : C0214**Pdt et Cce : MENTAVERRI Robert – 575 Chemin De Campas – 40300 PEYREHORADE
Tél. : 0558731385 – Port. : 0613695206 – Email : mentaverri.robert@wanadoo.fr**MOTO CLUB DE CAZERES****LMR : L35 – Dépt. : D40 – N° Club : C1085**Pdt et Cce : AGEZ Michel – 111 Rue Du Pont De Fer – 40270 CAZERES SUR L ADOUR
Tél. : 055822303 – Email : dimitri.agez@gmail.com**MOTO CLUB DES PLAGES****LMR : L35 – Dépt. : D40 – N° Club : C1367**Pdt et Cce : BOIZIEAU Cedric – 65 Chemin Des 6 Saisons – 40380 SAINT-GEOURS-D'AURIBAT
Port. : 0675038774 – Email : mcdesplages40@live.fr**MOTO CLUB DE SORE****LMR : L35 – Dépt. : D40 – N° Club : C2265**Pdt et Cce : BOUDEY Julien – 15 Quartier – Bron – 33730 PRECHAC
Tél. : 0556258969 – Port. : 0681982055 – Email : boudey.julien@gmail.com**MOTO CLUB DE LA COTE D ARGENT****LMR : L35 – Dépt. : D40 – N° Club : C3246**Pdt et Cce : SALMERON Damien – 132 Rue Des Hironnelles – 40160 GASTES
Port. : 0688191644 – Email : salmerondamien@gmail.com**STADE MONTOIS****LMR : L35 – Dépt. : D40 – N° Club : C3494**Pdt et Cce : LEROY Guillaume – 285 Chemin Chemin Cachaou – 40270 CASTANDET
Tél. : 0670577437 – Email : guillaume@seadevents.fr**MOTO KIDS DES SABLES****LMR : L35 – Dépt. : D40 – N° Club : C3503**Pdt et Cce : VICENTE Laurent – 440 Chemin Du Hally – 40465 PONTONX-SUR-L'ADOUR
Port. : 0624335860 – Email : laurentvicente40@gmail.com**BUD RACING TRAINING CAMP****LMR : L35 – Dépt. : D40 – N° Club : C3507**Pdt et Cce : DASSE Stephane – 172 Avenue Tiatic – 40150 SOORTS-HOSSEGOR
Tél. : 0558419395 – Email : budracingtrainingcamp@gmail.com**TYROSSE ACADEMY MC****LMR : L35 – Dépt. : D40 – N° Club : C3628**Pdt et Cce : PAGES Olivier – 180 Chemin Du Tuc Gravier – 40230 SAINT-VINCENT-DE-TYROSSE
Tél. : 0663436325 – Email : tyrosseacademymc@gmail.com**ST MARTIN MX****LMR : L35 – Dépt. : D40 – N° Club : C3656**Pdt et Cce : DESPAGNET Patrick – 472 Route De Mont De Marsan – 40090 SAINT-MARTIN-D'ONEY
Tél. : 0558520905 – Port. : 0678746622 – Email : cpdespagnet@orange.fr**MOTO CLUB HAUT MAUCO****LMR : L35 – Dépt. : D40 – N° Club : C3761**Pdt : SECONDI Eric – 353 Route D Aurice – 40280 HAUT-MAUCO
Tél. : 0613230098 – Email : secondi.eric@orange.fr
Cce : LABOUDIGUE Thierry – 1295 Route Du Mirail – 40280 HAUT-MAUCO**JMSX RACING TEAM MOTOCROSS TEACHER****LMR : L35 – Dépt. : D40 – N° Club : C3787**Pdt et Cce : MARILLIER Johan – 733 Avenue Des Landes – 40140 MAGESCO
Port. : 0614676965 – Email : jmsxmotocrossteacher@gmail.com**LOT ET GARONNE (47)****COMITE DEPARTEMENTAL DU LOT-ET-GARONNE – D47 – L35**Pdt : ARMANGE Richard – 17 Rue De Rigaudou 17 Rue De Rigaudou – 17 Rue De Rigaudou – 47510 FOULAYRONNES
Tél. : 0553960411 – Port. : 0614260233 – Email : richard.armange212@gmail.com**AGEN MOTO VERTE****LMR : L35 – Dépt. : D47 – N° Club : C0007**Pdt et Cce : BONNAFOUS Jean-Francois – 591 Route Route De Monbalen – 47340 LAROQUE TIMBAUT
Tél. : 0553962593 – Port. : 0686168353 – Email : jeanfrancois.bonnafous47@gmail.com**MOTO CLUB D ESCASSEFORT****LMR : L35 – Dépt. : D47 – N° Club : C0343**Pdt et Cce : BOUDET Jerome – 12 Rue Du Peyrat – 47350 SAINT-BARTHELEMY-D'AGENAIS
Port. : 0787519036 – Email : jeromeboudet1991@orange.fr

MOTO CLUB DE L AGENAIS **LMR : L35 – Dépt. : D47 – N° Club : C0352**
Pdt et Cce : TONICELLO Charles – 16Route De Plaichac – 47310 LAPLUME
Tél. : 0553667762 – Port. : 0671624980 – Email : charles.tonicello@gmail.com

MOTO CLUB DE BONAGUIL **LMR : L35 – Dépt. : D47 – N° Club : C0375**
Pdt et Cce : COLOMBET Celine – 444 Chemin Chemin De Laville Bonaguil – 47500 SAINT-FRONT-SUR-LEMANCE
Tél. : 0665414329 – Email : colombetceline47@gmail.com

MOTO CLUB MARMANDAIS **LMR : L35 – Dépt. : D47 – N° Club : C0550**
Pdt et Cce : DIRAISON Jeremy – 108 Chemin Du Mouta – 47350 ESCASSEFORT
Tél. : 0671979555 – Email : jeremy.diraison@gmail.com

MOTO CLUB TONNEINQUAIS **LMR : L35 – Dépt. : D47 – N° Club : C0908**
Pdt et Cce : IOB Michel – 3 Chemin Labourdette – 47400 TONNEINS
Tél. : 0553792106 – Port. : 0618395288 – Email : michel.iob47@gmail.com

MOTO CLUB ROUBIGOU **LMR : L35 – Dépt. : D47 – N° Club : C1335**
Pdt et Cce : MAS Jean Philippe – 83 Impasse De Brugaud – 47300 LEDAT
Tél. : 0553403338 – Port. : 0688593405 – Email : eurl.batimas@outlook.com

MOTO CLUB ANTAGNAC **LMR : L35 – Dépt. : D47 – N° Club : C1366**
Pdt et Cce : BORDES Francis – Route Lieu Dit Pargas – 730 Route De Message – 47700 ANTAGNAC
Tél. : 0553930538 – Port. : 0686081087 – Email : f.bordes388@orange.fr

MOTO CLUB VAL DE GUYENNE **LMR : L35 – Dépt. : D47 – N° Club : C2641**
Pdt et Cce : TONON Laurent – 2 Place Du Centre – 47350 SAINT-BARTHELEMY-D'AGENAIS
Tél. : 0680859683 – Email : l.tonon@orange.fr

RIDE FOR FUN **LMR : L35 – Dépt. : D47 – N° Club : C3020**
Pdt et Cce : LUCAS Cedric – Bouscaret – 8141 Route De Lacaussade – 47300 VILLENEUVE SUR LOT
Tél. : 0672710787 – Email : cedriclucasevents@gmail.com

PYRÉNÉES ATLANTIQUES (64)

COMITE DEPARTEMENTAL DES PYRENEES ATLANTIQUES – D64 – L35
Pdt : PERNOT Christian – 27 Chemin Des Barthes – 64200 BASSUSSARRY
Port. : 0607349058 – Email : christian.pernot@orange.fr

TRIAL CLUB BASQUE **LMR : L35 – Dépt. : D64 – N° Club : C0104**
Pdt et Cce : DUMAI Emmanuel – 17 Allée Izarbel – 64210 BIDART
Port. : 0628062640 – Email : emmanuel.dumai@gmail.com

MOTO CLUB ERROI **LMR : L35 – Dépt. : D64 – N° Club : C0342**
Pdt et Cce : GESLIN Eric – 1610 Route De Laurentzenia – 64240 HASPARREN
Tél. : 0559547254 – Port. : 0632312459 – Email : ericgeslin@sfr.fr

MOTO CLUB NAVARRAIS **LMR : L35 – Dépt. : D64 – N° Club : C0636**
Pdt et Cce : MEUNIER Regis – 18 Chemin Benzy – 64150 LAGOR
Tél. : 0609374938 – Email : regis.meunier@yahoo.fr

ASM DE PAU MOTO VERTE **LMR : L35 – Dépt. : D64 – N° Club : C0681**
Pdt et Cce : FARBOS Eric – 32 Rue Paul Jean Toulet – 64110 JURANCON
Tél. : 0619021028 – Email : eric.farbos@gmail.com

ASM DE PAU MOTO VERTE **LMR : L35 – Dépt. : D64 – N° Club : C0681**
Pdt : TORTOSA Arnaud – 14 Chemin Du Bourg – 64410 GAROS
Port. : 0789564759 – Email : arnaud.tortosa64@gmail.com
Cce : FARBOS Eric – 32 Rue Paul Jean Toulet – 64110 JURANCON
Tél. : 0619021028 – Email : eric.farbos@gmail.com

MOTO CLUB DES DEUX GAVES **LMR : L35 – Dépt. : D64 – N° Club : C1226**
Pdt et Cce : ETCHEGOIMBERRY Peyo – 95 Chemin Zelhaia – 64120 LUXE-SUMBERRAUTE
Tél. : 0559654916 – Port. : 0688159138 – Email : etchepeyo@yahoo.fr

MOTO CLUB BUZY **LMR : L35 – Dépt. : D64 – N° Club : C1314**
Pdt et Cce : GUEDOT Jean – 14 Rue Du Burguet – 64260 BUZY
Tél. : 0559210196 – Port. : 0685732360 – Email : jean.guedot@orange.fr

MOTO CLUB DE LEES **LMR : L35 – Dépt. : D64 – N° Club : C1583**
Pdt et Cce : LAGARRUE Michel – 6 Cami De Monge – 64160 SEDZE MAUBECQ
Tél. : 0559815174 – Port. : 0687272781 – Email : matimiro@orange.fr

MOTO CLUB MONTGAILLARD MCM 65 **LMR : L35 – Dépt. : D64 – N° Club : C1659**
Pdt et Cce : HERTRICH Olivier – 3 Rue De La Gare – 65380 OSSUN
Tél. : 0562327300 – Port. : 0778372307 – Email : olivier.hertrich@gmail.com

MOTO CLUB PAU ARNOS LMR : L35 – Dépt. : D64 – N° Club : C1920

Pdt et Cce : TEULE BOULIN Nadia – 23 Impasse Sarrance – 64140 BILLERE
Tél. : 0559771870 – Port. : 0672968421 – Email : boulin.nadia@orange.fr

CAP-SUD MOTO-CLUB (CAP-SUD) LMR : L35 – Dépt. : D64 – N° Club : C2427

Pdt : MOELLINGER Eric – 4 Chemin Serempouy – 64270 SALIES DE BEARN
Tél. : 0687171457 – Email : ericmoellinger@orange.fr
Cce : PEDERENCINO Xavier – 86 Chemin Laherrère – Quartier Castetarbe – 64300 ORTHEZ
Tél. : 0559653139 – Port. : 0625610036 – Email : p.t.i64@hotmail.fr

ASSOCIATION SPORTIVE DE KANTIA LMR : L35 – Dépt. : D64 – N° Club : C2989

Pdt et Cce : MINONDO Julien – 570 Chemin Jeloseko Bidea – 64640 ST MARTIN D ARBEROUE
Port. : 0626881166 – Email : julien.minondo@hotmail.fr

MOTO PYRENEES SPORT LMR : L35 – Dépt. : D64 – N° Club : C3000

Pdt et Cce : BIDAU Stephane – 35 Rue Des Pyrenees – 64160 ST LAURENT BRETAGNE
Tél. : 0531603364 – Port. : 0789608917 – Email : contact@mps-organisation.fr

EUSKAL MOTO CLUB LMR : L35 – Dépt. : D64 – N° Club : C3113

Pdt et Cce : AGUEDA Antton – 34 Avenue Baserritar – Fontarrabie – 20280 GUIPUZCOA
Port. : 34663928559 – Email : antton_10@hotmail.com

LES TACHOUS TOUT TERRAIN LMR : L35 – Dépt. : D64 – N° Club : C3126

Pdt : JEAN DIT L HOPITAL Lucas – 9 Chemin Lacoste – 64121 MONTARDON
Tél. : 0787123605 – Email : lucasjdlh12@gmail.com
Cce : LAFOSSSE Patrice – 10 Rue Boudousse – 64121 SERRES-CASTET
Tél. : 0559124331 – Port. : 0668413447 – Email : patricelafosse@neuf.fr

MOTO CLUB MADIRANAIS LMR : L35 – Dépt. : D64 – N° Club : C3258

Pdt et Cce : TUCOULET Mickael – 18 Bis Route De Crouseilles – 64350 ARROSES
Tél. : 0687332835 – Email : mike064@hotmail.fr

MOTO CLUB D ARETTE LMR : L35 – Dépt. : D64 – N° Club : C3415

Pdt et Cce : BROCHOT ENAUD Lois – 9 Rue Rue Principale – 64360 TARSACQ
Port. : 0637415794 – Email : loisbrochot@gmail.com

ESPRIT MOTO CLUB 64 LMR : L35 – Dépt. : D64 – N° Club : C3618

Pdt et Cce : DOMINGUES Mickael – 49 Rue Ancienne Ecole – 64990 LAHONCE
Tél. : 0684284837 – Email : mickael@espritmoto.com

MOTO CLUB LAGOR LMR : L35 – Dépt. : D64 – N° Club : C3769

Pdt et Cce : GOZZERINO Julian – 1472 Chemin De Bienabe – 40330 AMOU
Port. : 0648556213 – Email : julian.gozzerino@gmail.com

DEUX SEVRES (79)**COMITE DEPARTEMENTAL DES DEUX SEVRES – D79 – L35**

Pdt : CHAMPALOU Benoit – 10 Rue De Chantalouette – 79120 LEZAY
Tél. : 0981810839 – Port. : 0666268539 – Email : benoittrial@hotmail.com

MOTO CLUB DES DEUX SEVRES LMR : L35 – Dépt. : D79 – N° Club : C0307

Pdt et Cce : PETORIN Olivier – 75 Ter Rue De La Mirandelle – 79000 NIORT
Tél. : 0660401408 – Email : olivier.petorin@outlook.fr

MOTO CLUB DE MASSAIS LMR : L35 – Dépt. : D79 – N° Club : C0560

Pdt et Cce : BOISSIMON Claudine – Route De Mauze – Ste Radegonde – 79100 THOUARS
Port. : 0646317436 – Email : cl.boissimon@neuf.fr

AMICALE MOTO VERTE MELLOIS LMR : L35 – Dépt. : D79 – N° Club : C0569

Pdt et Cce : ARCELIN Jean – 7 Rue Rhin Et Danube – 7 Chemin De La Martiniere – 79500 MELLE
Port. : 0670889442 – Email : arcelin.jean@gmail.com

MOTO CLUB THOUARSAIS LMR : L35 – Dépt. : D79 – N° Club : C0904

Pdt et Cce : LEGERON Eric – 4 Rue De La Futaye – Mage – 79100 LOUZY
Port. : 0672830162 – Email : smi.thouars@gmail.com

BRIOUX MOTO VERTE LMR : L35 – Dépt. : D79 – N° Club : C2040

Pdt et Cce : BUFFETEAU Florian – La Scombert – 79170 VERNOUX SUR BOUTONNE
Port. : 0664900757 – Email : rastakail@yahoo.fr

MOTO CLUB DU LOUP-GAROU LMR : L35 – Dépt. : D79 – N° Club : C3238

Pdt et Cce : MALARBET Florent – 1 Rue De La Chantoiselle – 16710 SAINT-YRIEIX-SUR-CHARENTE
Port. : 0613354072 – Email : florent.malarbets@gmail.com

MOTO CLUB CELLOIS LMR : L35 – Dépt. : D79 – N° Club : C3543

Pdt et Cce : GODI Vincent – 8 Route Des Seigneuries – La Raterie – 79230 BRULAIN
Port. : 0787804143 – Email : godiv@hotmail.fr

VIENNE (86)

COMITE DEPARTEMENTAL DE LA VIENNE – D86 – L35

Pdt : GAUTIER Pierre Louis – 1 – Le Breuil Margot – 86400 SAVIGNE
Port. : 0637009288 – Email : gautier-pierre@wanadoo.fr

MOTOBALL CLUB NEUVILLOIS

LMR : L35 – Dépt. : D86 – N° Club : C0641

Pdt et Cce : SABOURIN Benoit – 55 Rue Michelet – 86170 NEUVILLE DE POITOU
Tél. : 0549512468 – Port. : 0684571551 – Email : benoit-sabourin@hotmail.com

MOTO CLUB CHAUVINOIS

LMR : L35 – Dépt. : D86 – N° Club : C1925

Pdt et Cce : BACHELIER Olivier – 5 Impasse Du Ravarre – 86340 LA VILLEDIEU DU CLAIN
Port. : 0686145015 – Email : olivier-bachelier@hotmail.fr

VAL DE VIENNE MOTO

LMR : L35 – Dépt. : D86 – N° Club : C2664

Pdt et Cce : HARIOT Christophe – 8 Villa – Bourg Est – 79340 LES FORGES
Tél. : 0786729698 – Email : hariat.christophe@gmail.com

IEM - INITIATION EDUCATION MOTOS

LMR : L35 – Dépt. : D86 – N° Club : C2786

Pdt et Cce : DESPLOBINS Delphine – 6 Rue Du Haut Medelle – 86160 MARNAY
Port. : 0611118812 – Email : iem.contacts@gmail.com

BEL AIR MOTO CLUB

LMR : L35 – Dépt. : D86 – N° Club : C3150

Pdt et Cce : VAILLIER William – Voie – Neuillet – 86400 VOULEME
Port. : 0662612810 – Email : oli-robin@orange.fr

CROSS EXPERIENCE

LMR : L35 – Dépt. : D86 – N° Club : C3401

Pdt et Cce : RASSINOX Danielle – 44 Ter Rue De Saumur – 86440 MIGNE AUXANCES
Tél. : 0549544508 – Port. : 0642077683 – Email : cpxcrossexperience@hotmail.com

SUPERMOT' DE FRANCE

LMR : L35 – Dépt. : D86 – N° Club : C3596

Pdt et Cce : TEXIER Dorian – 225 Rue Du Four – Moulin Neuf – 79410 ECHIRE
Tél. : 0987342889 – Port. : 0627742352 – Email : dorianalexier79@gmail.com

MX MOTO LOISIR

LMR : L35 – Dépt. : D86 – N° Club : C3662

Pdt et Cce : REAULT Patrick – 23 Rue De La Riboire – 86190 FROZES
Port. : 0619133016 – Email : pkaj.reau@orange.fr

TRIAL DU VAL D'ENVIGNE

LMR : L35 – Dépt. : D86 – N° Club : C3689

Pdt et Cce : BAILLOU Jean-Pierre – 9 Rue Du Maille – 86170 NEUVILLE-DE-POITOU
Tél. : 0614210203 – Email : motocross.ouzilly@gmail.com

HAUTE VIENNE (87)

COMITE DEPARTEMENTAL DE LA HAUTE VIENNE – D87 – L35

Pdt : BRACHET Patrice – 11 Rue – Appert Aubrey – 36170 SAINT-BENOIT-DU-SAULT
Port. : 0683239778 – Email : patricebrachet@orange.fr

CUSSAC MOTO CLUB

LMR : L35 – Dépt. : D87 – N° Club : C0504

Pdt et Cce : BRACHET Patrice – 11 Rue – Appert Aubrey – 36170 SAINT-BENOIT-DU-SAULT
Port. : 0683239778 – Email : patricebrachet@orange.fr

MOTOR CLUB LIMOUSIN

LMR : L35 – Dépt. : D87 – N° Club : C0505

Pdt et Cce : SOLNON Gilles – Le Rouveix Haut – 87460 BUJALEUF
Port. : 0651818723 – Email : chantals9@hotmail.fr

MOTO CLUB PEYRATOIS

LMR : L35 – Dépt. : D87 – N° Club : C0507

Pdt et Cce : LALAY Catherine – 30 Rue Des Garennes – 87470 PEYRAT LE CHATEAU
Tél. : 0555694630 – Port. : 0681026261 – Email : catherine.lalay@wanadoo.fr

A.S.S.J. VERTS CRAMPONS

LMR : L35 – Dépt. : D87 – N° Club : C1188

Pdt et Cce : BERNON Cedric – 42 Route De L'Age – 87200 SAINT-BRICE-SUR-VIENNE
Port. : 0688330556 – Email : cedric.bernon@icloud.com

AMICALE MOTO D'AMBAZAC

LMR : L35 – Dépt. : D87 – N° Club : C1257

Pdt et Cce : CORMIER Jessica – 13 Rue Georges Perin – 87400 ST LEONARD DE NOBLAT
Port. : 0681226053 – Email : jessicou.titi@orange.fr

MOTO CLUB HOULIEROIS

LMR : L35 – Dépt. : D87 – N° Club : C1566

Pdt et Cce : DENIS Guillaume – 23 Rue Victor Hugo – 87480 ST PRIEST TAURION
Tél. : 0632625446 – Email : mchoulierois@hotmail.com

MOTO CLUB DE MAGNAC LAVAL

LMR : L35 – Dépt. : D87 – N° Club : C2654

Pdt : CHEVALIER Jean-Michel – 13 Route Du Pradeau – La Valette – 87190 MAGNAC LAVAL
Port. : 0607529154 – Email : mcmagnac@sfr.fr
Cce : BAMBAGINI Philippe – 7 Les Vareilles – 87190 DROUX
Tél. : 0555687020 – Port. : 0611739648 – Email : p.bambagini@sfr.fr

MOTO CLUB DES MONTS - MCM **LMR : L35 – Dépt. : D87 – N° Club : C2671**
 Pdt et Cce : CHAPUT Bernard – La Contamine – 87370 JABREILLES LES BORDES
 Tél. : 0555398834 – Port. : 0681386262 – Email : mcdesmonts@outlook.fr

AMICALE DE MORTEROLLES **LMR : L35 – Dépt. : D87 – N° Club : C3323**
 Pdt et Cce : TETY Frederic – 36 Impasse Impasse De Bachelierie – 87140 COMPREIGNAC
 Port. : 0620891472 – Email : motocross.morterolles@gmail.com

MOTO CLUB DE COMPREIGNAC **LMR : L35 – Dépt. : D87 – N° Club : C3472**
 Pdt et Cce : CHAGNE Yannick – 4 Bis Le Breuil – 87250 BESSINES-SUR-GARTEMPE
 Tél. : 0619857898 – Email : aurelie.chagne@sfr.fr

MOTO CLUB PAYS AREDIEN **LMR : L35 – Dépt. : D87 – N° Club : C3512**
 Pdt et Cce : TERREFOND Charles – 18 Rue Route De Sarlande – 87500 SAINT-YRIEIX-LA-PERCHE
 Port. : 0771116316 – Email : charles.terrefond@gmail.com

ROCHECHOUART OLYMPIQUE MOTO CLUB **LMR : L35 – Dépt. : D87 – N° Club : C3515**
 Pdt et Cce : ROBIN Pierre-Alain – Le Mas Dieu – 20 Route De La Pouge – 87600 ROCHECHOUART
 Port. : 0647226831 – Email : robin.pierre-alain87@outlook.fr

BONNAC MOTO CLUB **LMR : L35 – Dépt. : D87 – N° Club : C3747**
 Pdt et Cce : FELIX Stephanie – 10 Rue De La Faucherie – 87270 BONNAC-LA-COTE
 Tél. : 0604067447 – Email : olisteph74@free.fr

LIGUE D'OCCITANIE

Code FFM N° 36

Ariège (09) - Aude (11) - Aveyron (12) - Gard (30) - Haute Garonne (31) - Gers (32) - Hérault (34)
 Lot (46) - Lozère (48) - Hautes Pyrénées (65) - Pyrénées Orientales (66) - Tarn (81) - Tarn et Garonne (82)
 Siège Social : 7 rue André Citroën 31130 BALMA - Tél : 05.61.23.87.68 - e-mail : siege@lmoc.fr

Correspondance : Au siège social

Président : MASSET Arnaud - 65 Avenue Ferdinand de Lesseps 34110 FRONTIGNAN
 E-mail : president@lmoc.fr

1er Vice-président : LEGRAND Stéphane – 5 chemin de Berges 31410 LAVERNOSE LACASSE -
 Mobile : 06 78 98 31 10 - e-mail : slegrand@lmoc.fr

Vice-président : MALRIC Patrick - 5 rue du Stade - 81120 REALMONT
 Mobile : 06 20 12 20 83 - e-mail : pmalric@lmoc.fr

Vice-président : ARABEYRE Nelly - Lieu-dit Coulzonne 09300 ROQUEFIXADE -
 Mobile : 06 48 06 77 28 - e-mail : narabeyre@lmoc.fr

Secrétaire général : DAJEAN Emmanuelle - 2172 Route de la Beneche 82300 CAUSSADE
 Mobile : 06 30 10 09 73 - e-mail : edajean@lmoc.fr

Trésorier : BAIXERAS Charles – 155 rue Pablo Picasso 34130 MAUGUIO
 Mobile : 06 51 99 63 91 - e-mail : tresorier@lmoc.fr

Délégués aux AG FFM : MASSET Arnaud - 65 Avenue Ferdinand de Lesseps 34110 FRONTIGNAN
 Mobile : 06 18 99 32 33 - e-mail : president@lmoc.fr

ARABEYRE Nelly - Lieu-dit Coulzonne 09300 ROQUEFIXADE

Mobile : 06 48 06 77 28 - e-mail : narabeyre@lmoc.fr

DELPON Jean-Luc 58 Avenue Pasteur 12700 CAPDENAC GARE

Mobile : 06 14 98 47 00 - e-mail : jl.delpon@orange.fr

PRESIDENTS OU REPRESENTANTS des COMMISSIONS SPORTIVES :

Motocross : MALRIC Patrick - 5 Rue du Stade 81120 REALMONT
 Mobile : 06 20 12 20 83 - e-mail : pmalric@lmoc.fr

Enduro & Endurance TT : MIVELAZ Guy – Rue Tieulet 48340 St GERMAIN DU TEIL
 Mobile : 06 30 09 26 01 - e-mail : guy.mivelaz@wanadoo.fr

Rallyes Routiers & Tourisme : BOILLOT Bernard - 3 rue des Abîmes 34880 LAVERJUNE
 Mobile : 06.79.21.83.39 - e-mail : aeduparc@club-internet.fr

Vitesse : ARABEYRE Nelly Lieu-dit Coulzonne 09300 ROQUEFIXADE
 Mobile : 06 48 06 77 28 - e-mail : narabeyre@lmoc.fr

Trial : CHAMPION Guillaume – 129 chemin de la Combe La Crouzette 12720 St ANDRE LA CROUZETTE
 Mobile : 06 18 05 44 39 - e-mail : symp12@orange.fr

Collège Formation : ARABEYRE Nelly Lieu-dit Coulzonne 09300 ROQUEFIXADE
 Mobile : 06 48 06 77 28 - e-mail : formation@lmoc.fr

Collège Chronométrage : DAJEAN Emmanuelle - 2172 route de la Bénéche 82300 CAUSSADE
 Mobile : 06.30.10.09.73 - e-mail : edajean@lmoc.fr

Collège Technique : DELPON Jean-Luc - 58 avenue Pasteur 12700 CAPDENAC GARE
Tél. : 05 65 64 65 06 - Mobile : 06.14.98.47.00 - e-mail : jl.delpon@orange.fr

Collège Éducatif : CUQUILLIERE Nicolas - 9 rue des Soulades 11600 VILLARZEL-CABARDES
Mobile : 06 25 19 72 01 - e-mail : educatif@lmoc.fr

TRDA : TOURNIER Philippe - 199 rue Brillat Savarin 34070 MONTPELLIER
Portable : 06.81.41.44.44 - e-mail : trda@lmoc.fr

Collège communication : LEGRAND Stéphane - 5 chemin de Berges 31410 LAVERNOSE LACASSE -
Mobile : 06 78 98 31 10 - e-mail : communication@lmoc.fr

ARIÈGE (09)

COMITE DEPARTEMENTAL DE L'ARIEGE - D09 - L36

En sommeil.

AMICALE MOTOS CYCLOS OCCITANIE LMR : L36 - Dépt. : D09 - N° Club : C3160

Pdt et Cce : SAINT JOLY Jean-Pierre - 21 Avenue De Barcelone - 09000 FOIX
Tél. : 0561028976 - Port. : 0667323346 - Email : j.pierrejoly@sfr.fr

MOTO CLUB SAINTE SUZANNE LMR : L36 - Dépt. : D09 - N° Club : C3463

Pdt et Cce : CASTAING Jean-Pierre - 27 Route De Saintpierre - 09000 GANAC
Tél. : 0561026400 - Email : mc2s@laposte.net

AUDE (11)

COMITE DEPARTEMENTAL DE L'AUDE - D11 - L36

Pdt : BELINGUIER Robert - En Jourdy - 31290 LAGARDE
Tél. : 0699602021 - Email : belinguier.robert19@gmail.com

MOTO CLUB CHAURIEN LMR : L36 - Dépt. : D11 - N° Club : C0250

Pdt et Cce : GLEIZES Pascal - La Grange - 11420 ST SERVIN
Tél. : 0468606209 - Port. : 0673681647 - Email : glpascal@wanadoo.fr

MOTO CLUB LIMOUXIN LMR : L36 - Dépt. : D11 - N° Club : C0509

Pdt et Cce : GIOVANNANGELI Jean-Michel - 10 Rue Des Rosiers - 11300 LIMOUX
Tél. : 0468313277 - Port. : 0601913593 - Email : jmgiovan@gmx.fr

TRIAL CLUB DE LA MONTAGNE NOIRE LMR : L36 - Dépt. : D11 - N° Club : C1344

Pdt et Cce : LAMARQUE Gerard - Les Ayrieviers - 11320 ST PAULET
Tél. : 0468600627 - Port. : 0671635445 - Email : gerard.lamarque@neuf.fr

MOTO CLUB D ALAIRAC EN MALPERE LMR : L36 - Dépt. : D11 - N° Club : C1513

Pdt et Cce : PERUZZETTO Robert - 13 Chemin Chemin Du Til Grezes - Grezes Herminis - 11000 CARCASSONNE
Tél. : 0665169520 - Email : mcalairac@gmail.com

VAL DE DAGNE TRIAL CLUB LMR : L36 - Dépt. : D11 - N° Club : C2994

Pdt et Cce : ANDRE Lionel - 5 Impasse Du Moureau - 31140 PECHBONNIEU
Tél. : 0611425718 - Email : lionel.and@hotmail.fr

FREE RIDE MOTO CLUB LMR : L36 - Dépt. : D11 - N° Club : C3183

Pdt et Cce : PLATERO Frederic - 21 Chemin De La Tourasse - 11270 LA FORCE
Port. : 0632657652 - Email : frederic.platero@outlook.com

MOTO CLUB DU PECH AURIOL LMR : L36 - Dépt. : D11 - N° Club : C3684

Pdt et Cce : BUSCAIL Olivier - Domaine La Cabanasse - La Cabanasse - 11190 RENNES-LES-BAINS
Port. : 0681559788 - Email : oli.busc@orange.fr

COLO MOTO 1,2,3 AXE LR LMR : L36 - Dépt. : D11 - N° Club : C3756

Pdt et Cce : CUGUILLERE Gilles - Mairie Horizons Enduro - 4 Rue Du Mont Ventoux - 11800 TREBES
Port. : 0612051389 - Email : 123axelr@gmail.com

TRIAL CLUB NARBONNE CATHARE LMR : L36 - Dépt. : D11 - N° Club : C3779

Pdt et Cce : GOUBERT Marc - 23 Rue Joseph Delteil - 11590 SALLELES-D'AUDE
Tél. : 0612695272 - Email : m.goubert@sfr.fr

AVEYRON (12)

COMITE DEPARTEMENTAL DE L'AVEYRON - D12 - L36

Pdt : LINSTRISEUR Jerome - Calm - 12270 LUNAC
Port. : 0624335459 - Email : jdlns@yahoo.fr

MOTO CLUB ROUERGAT LMR : L36 - Dépt. : D12 - N° Club : C0787

Pdt et Cce : LAGARRIGUE Benoit - 36 Impasse Des Sportifs - Lotissement Le Cun - 12200 SANVENSA
Port. : 0678131384 - Email : benoit12200@hotmail.fr

MOTO CLUB RUTHENOIS **LMR : L36 – Dépt. : D12 – N° Club : C0791**

Pdt et Cce : DUMAS Mathieu – Chemin De Lauterne – 12000 RODEZ
Tél. : 0614844972 – Email : dumasmathieu.19@gmx.com

MOTO CLUB SAINT AFFRICAIN **LMR : L36 – Dépt. : D12 – N° Club : C0792**

Pdt et Cce : DE TREMERIE Laurent – 7 Rue Rhin Et Danube – 12400 ST AFFRIQUE
Port. : 0687003057 – Email : laurent.detremerie@groupepsimon.fr

MOTO CLUB DE LEVEZOU **LMR : L36 – Dépt. : D12 – N° Club : C1307**

Pdt et Cce : CHAMPION Guillaume – 129 Chemin De La Combe La Crouzette – 12720 ST ANDRE DE VEZINES
Tél. : 0565587714 – Port. : 0618054439 – Email : symph12@orange.fr

REQUISTA MOTO SPORT **LMR : L36 – Dépt. : D12 – N° Club : C1383**

Pdt et Cce : PAGES Kevin – Linas – 12480 BROUSSE LE CHATEAU
Port. : 0672276867 – Email : kevin-pages@hotmail.fr

MOTO NATURE D'OLT **LMR : L36 – Dépt. : D12 – N° Club : C2294**

Pdt : DIJOLS Joel – Les Therons – 12210 CURIERES
Port. : 0684807118 – Email : joel.dijols@laposte.net
Cce : BESOMBES Joel – Les Cazelles – 12190 SEBRAZAC
Port. : 0601343575 – Email : joel.besombes12190@orange.fr

MOTO CLUB DE VILLECOMTAL **LMR : L36 – Dépt. : D12 – N° Club : C2404**

Pdt et Cce : SEQUIES Dorian – 24 Rue De L Horloge – 12580 VILLECOMTAL
Tél. : 0677920383 – Email : sequiesd@gmail.com

MOTO CLUB RIVIEROIS **LMR : L36 – Dépt. : D12 – N° Club : C2797**

Pdt et Cce : BOYER Eric – 34 Route ... – 34 Route De Millau – 12640 RIVIERE SUR TARN
Tél. : 0565597032 – Port. : 0679671401 – Email : eric12.boyer@gmail.com

MOTO CLUB DES 2 VALLEES **LMR : L36 – Dépt. : D12 – N° Club : C3647**

Pdt et Cce : BOUBY Marc – 102 Chemin Des Puits – Lieu Dit Cros – 12270 LA FOUILLADE
Tél. : 0614030769 – Email : marc.bouby@orange.fr

TRIAL CLUB DU LARZAC **LMR : L36 – Dépt. : D12 – N° Club : C3692**

Pdt et Cce : ANGLADE Bernard – 34 Rue Du Puech – 12230 LAPANOUSE-DE-CERNOU
Tél. : 0770261928 – Email : bernard.anglade.lapanouse@orange.fr

GARD (30)**COMITE DEPARTEMENTAL DU GARD – D30 – L36**

Pdt : GANOZZI Bernard – 31 Rue De La Mairie – Le Village – 30500 POTELIERES
Tél. : 0466248208 – Port. : 0676523686 – Email : bernard.ganozzi@gmail.com

MOTO CLUB BAGNOLOIS **LMR : L36 – Dépt. : D30 – N° Club : C0087**

Pdt et Cce : PIQUET Amelie – 3 Rue Du Parc – 30330 GAUJAC
Tél. : 0466331203 – Port. : 0785967397 – Email : ameliepiq@gmail.com

MOTO CLUB DES COSTIERES **LMR : L36 – Dépt. : D30 – N° Club : C0281**

Pdt : ROUX Michel – 17 Rue De Jouvès – 30640 BEAUVOISIN
Port. : 0789224606 – Email : michel.roux30@gmail.com
Cce : ARIAS Jimmy – Mas De La Baraque – 30730 GAJAN
Port. : 0683376878 – Email : Jimmy.arias@live.fr

MOTO CLUB DOMAZAN **LMR : L36 – Dépt. : D30 – N° Club : C0316**

Pdt et Cce : ESPERANDIEU Norbert – 36 Route 36 Route De Signargues – 36 Route De Signargues – 30390 DOMAZAN
Tél. : 0466571583 – Port. : 0608340021 – Email : espenorbert@gmail.com

MOTO SPORT NIMOIS **LMR : L36 – Dépt. : D30 – N° Club : C0645**

Pdt et Cce : NOE Roland – 61 Impasse Des Alpilles – 30000 NIMES
Tél. : 0466281879 – Port. : 0609205170 – Email : roland.noe@wanadoo.fr

MOTO CLUB SALINDRES ROUSSON **LMR : L36 – Dépt. : D30 – N° Club : C0840**

Pdt et Cce : GANOZZI Bernard – 31 Rue De La Mairie – Le Village – 30500 POTELIERES
Tél. : 0466248208 – Port. : 0676523686 – Email : bernard.ganozzi@gmail.com

MOTO CLUB SOMMIEROIS **LMR : L36 – Dépt. : D30 – N° Club : C0866**

Pdt et Cce : FORNER Gerard – 10 Allée De Fontbonne – 30250 VILLEVIEILLE
Port. : 0789942924 – Email : gerard.forner@orange.fr

MOTO CLUB BELLEGARDAIS **LMR : L36 – Dépt. : D30 – N° Club : C1808**

Pdt et Cce : STEFANIDES Francis – Log 1 – 27 Montée Bellevue – Quartier St Roman – 30300 COMPS
Tél. : 0466741591 – Port. : 0678956971 – Email : sifran30@live.fr

MOTO CLUB DE LEDENON LMR : L36 – Dépt. : D30 – N° Club : C2127

Pdt et Cce : BOTELLA Marie – Circuit De Ledenon – 30210 LEDENON
Tél. : 0466371137 – Port. : 0618354059 – Email : m.botella@ledenon.com

HOT ZONE TRIAL CLUB LMR : L36 – Dépt. : D30 – N° Club : C2144

Pdt et Cce : FRANCOISE Bernard – 402 Rue Du Royal – 30410 MEYRANNE
Port. : 0778512495 – Email : nanardmontpellier@yahoo.fr

ASPI RACING LMR : L36 – Dépt. : D30 – N° Club : C2351

Pdt et Cce : BERGERON Lionel – 166 Route De Lezan – 30350 CANAULES-ET-ARGENTIERES
Port. : 0611185643 – Email : laspiracing.199@gmail.com

M.G.B. MOTO CLUB LMR : L36 – Dépt. : D30 – N° Club : C2616

Pdt et Cce : CAUSSINUS Nicolas – 687 Chemin De Lariasse – 30340 ST JULIEN LES ROSIERS
Tél. : 0466559198 – Port. : 0785048180 – Email : ncaussinus@hotmail.fr

DREAM TEAM COYOTTS LMR : L36 – Dépt. : D30 – N° Club : C2644

Pdt et Cce : FOUERT Frederic – 115 Ter Rue Du Chateau D Eau – 30320 BEZOUCE
Tél. : 0466581339 – Port. : 0685054455 – Email : f.fouert@gmail.com

TEAM SONIC RACING LMR : L36 – Dépt. : D30 – N° Club : C2783

Pdt et Cce : TADEO Adrien – 5Bis Chemin D'Aigues Vives – 30740 LE CAILAR
Port. : 0622547800 – Email : adrien.tadeo@gmail.com

MOTO CLUB WELCOME TT LMR : L36 – Dépt. : D30 – N° Club : C3051

Pdt et Cce : FLORIN Gregory – Hameau Le Mas Dieu La Ramadiere – 30110 LAVAL PRADEL
Tél. : 0466861709 – Port. : 0671005007 – Email : greg.florin@orange.fr

FAST AS SHOYA TOMIZAWA 48 LMR : L36 – Dépt. : D30 – N° Club : C3099

Pdt et Cce : PERRUT Jean-Marc – 11 Rue Des Pinsons – 84300 CAVAILLON
Tél. : 0466244406 – Email : jmp@metallerieperrut.fr

POLE MECANIQUE MOTO CLUB LMR : L36 – Dépt. : D30 – N° Club : C3231

Pdt et Cce : VOILLIOT Nelly – Vallon De Fontanes – 30520 ST MARTIN DE VALGALGUES
Tél. : 0787841307 – Email : nelly.voilliot@polemecanique-mc.com

ASS DES COMMISSAIRES DE PISTES LANGUEDOCIENS LMR : L36 – Dépt. : D30 – N° Club : C3289

Pdt et Cce : MOUCHARD Joel – 3 Avenue Centenaire Pechiney – 30340 SALINDRES
Tél. : 0466857789 – Port. : 0615211244 – Email : joelmouchard@gmail.com

MOTO CLUB PRIMEUR LMR : L36 – Dépt. : D30 – N° Club : C3355

Pdt et Cce : DUFAUD Robert – La Grand Rue – 30330 LA BASTIDE D ENGRAS
Port. : 0685164348 – Email : dufaudrobert@gmail.com

MOTO CLUB DE SAINT JEAN DE SERRES - LEDIGNAN LMR : L36 – Dépt. : D30 – N° Club : C3514

Pdt et Cce : MARTY Gerald – 111 Chemin D'arousse – 30340 SAINT-JULIEN-LES-ROSIERS
Port. : 0671333945 – Email : geraldm111@outlook.fr

DEPARROIS ENDURO PERFORMANCE LMR : L36 – Dépt. : D30 – N° Club : C3614

Pdt et Cce : DEPARROIS Nicolas – Chemin De Puech Redon – Aiguebelle – 30260 BROUZET-LES-QUISSAC
Port. : 0683326298 – Email : nicolas.deparrois@wanadoo.fr

MOTO-CLUB PAYS VIGANAIS LMR : L36 – Dépt. : D30 – N° Club : C3651

Pdt et Cce : JOURDAN Laurent – 16 Lot De La Tessonne – 30120 MOLIERES CAVAILLAC
Tél. : 0467812147 – Port. : 0688889505 – Email : jourdanla@orange.fr

TRIAL CLUB DES ROCS LMR : L36 – Dépt. : D30 – N° Club : C3652

Pdt et Cce : BRUNEAU Alain – 5 Rue De La Cerisaie – 30200 BAGNOLS SUR CEZE
Port. : 0749753071 – Email : bruneau.lubrifiants@wanadoo.fr

HAUTE GARONNE (31)

COMITE DEPARTEMENTAL MOTOCYCLISTE DE LA HAUTE-GARONNE – D31 – L36

Pdt : SOLVES Aurelien – Appartement 74 – 2 Allée Des Caraibes – 31750 ESCALQUENS
Port. : 0603816701 – Email : cdm.hg31@gmail.com

MOTO CLUB BRUGUIERES LMR : L36 – Dépt. : D31 – N° Club : C0181

Pdt et Cce : MARTINS Fernand – 377 B Chemin Peyrot – 31620 BOULOC
Tél. : 0561820526 – Port. : 0637540351 – Email : fernand.martin@wanadoo.fr

MOTO CLUB DES COMMINGES LMR : L36 – Dépt. : D31 – N° Club : C0267

Pdt et Cce : VIGNY Frederic – 1 Rue Du Cascar – 31510 SEILHAN
Port. : 0684829901 – Email : frederic.vigny@wanadoo.fr

MOTO CLUB DU LAURAGAIS

LMR : L36 – Dépt. : D31 – N° Club : C0491

Pdt : LEPLAT Christian – 6 Chemin De Barat – 31140 PECHBONNIEU
 Tél. : 0561097346 – Port. : 0769443542 – Email : christian.leplat@gmail.com
 Cce : SALVY Sebastien – 12 Rue Des Cazalieres – 31560 CALMONT
 Tél. : 0561808123 – Port. : 0631115153 – Email : sebastien.salvy@gmail.com

TOULOUSE MOTO SPORT

LMR : L36 – Dépt. : D31 – N° Club : C0912

Pdt et Cce : CASTANY Pierre – 375 Chemin De La Grange – 31870 LAGARDELLE SUR LEZE
 Port. : 0603103121 – Email : pierre@stat31.fr

TOULOUSE TRIAL CLUB

LMR : L36 – Dépt. : D31 – N° Club : C0913

Pdt et Cce : JOLY Jean-Francois – 10 Rue Louis Pasteur – 31240 ST JEAN
 Tél. : 0561741911 – Port. : 0772888776 – Email : deuxj@orange.fr

AURIBAIL MX PARK

LMR : L36 – Dépt. : D31 – N° Club : C1443

Pdt et Cce : COUDERC Gilbert – Lieu Dit Rossignol – 31190 AURIBAIL
 Port. : 0677177145 – Email : coudercgilbert@gmail.com

AMICAL MOTO VERTE

LMR : L36 – Dépt. : D31 – N° Club : C2192

Pdt et Cce : MEUNIER Alain – 1 Rue De La Forge – Galembrun – 31330 LAUNAC
 Port. : 0673460871 – Email : alainmeunier1974@orange.fr

HORIZONS ENDURO

LMR : L36 – Dépt. : D31 – N° Club : C2762

Pdt et Cce : LAUBIE Fabrice – 12 Boulevard De La Magdeleine – 31220 MARTRES-TOLOSANE
 Tél. : 0651131702 – Email : castrol31@hotmail.com

BEAUMONT MOTO SPORT LASPLAGNE

LMR : L36 – Dépt. : D31 – N° Club : C3042

Pdt et Cce : REBOUIL Mathieu – Hameau La Tuiliere – 456 Chemin Du Bayle A Mandil – 31870 BEAUMONT SUR LEZE
 Tél. : 0561087281 – Port. : 0676298593 – Email : m.reboul@hotmail.fr

100% SUPERMOTARD CLUB

LMR : L36 – Dépt. : D31 – N° Club : C3064

Pdt et Cce : LEGRAND Stephane – 20 Bat C – 5 Chemin De Berges – 31410 LAVERNOSE LACASSE
 Tél. : 0582950011 – Port. : 0678983110 – Email : stephane@themoto.company

MOTO SPORT OCCITAN

LMR : L36 – Dépt. : D31 – N° Club : C3156

Pdt : ALIBERT Michel – 32 Chemin Chemin De Baranquet – 31180 LAPEYROUSE FOSSAT
 Port. : 0608615561 – Email : contact@motospportocitan.fr
 Cce : ARABEYRE Nelly – Hameau – Lieu Dit Coulzonne – 09300 ROQUEFIXADE
 Port. : 0648067728 – Email : nelly.arabeyre@gmail.com

AIGNES MOTO SPORT

LMR : L36 – Dépt. : D31 – N° Club : C3190

Pdt et Cce : ROQUES Gerard – L Albarde – 31560 CALMONT
 Tél. : 0561081145 – Port. : 0682501923 – Email : roquesfamily@aol.com

ASSOCIATION DE GESTION DU POLE MECANIQUE DE LA MONTAGNE NOIRE LMR : L36 – Dépt. : D31 – N° Club : C3476

Pdt et Cce : FINOT Pascal – 1 Impasse Sans Souci – 81540 SOREZE
 Tél. : 0562804107 – Port. : 0611082804 – Email : contact@pascalfinot.com

CANDIE MOTO CLUB

LMR : L36 – Dépt. : D31 – N° Club : C3511

Pdt et Cce : THIBAUT Remi – 28 Chemin De La Saudrune – 31100 TOULOUSE
 Tél. : 0670725135 – Email : generationscandie@gmail.com

LAMBERT MOTO CLUB

LMR : L36 – Dépt. : D31 – N° Club : C3523

Pdt et Cce : SOULA Daniel – 136 Route De Lavernose – 31410 LONGAGES
 Tél. : 0561874976 – Port. : 0609351716 – Email : anne.soula@orange.fr

GRERS (32)**COMITE MOTOCYCLISTE DU GERS – D32 – L36**

Pdt : PENA Jean Paul – 525 Route Saint Germier – 32430 ROQUELAURE ST AUBIN
 Port. : 0625313218 – Email : jps32430@hotmail.fr

MOTO CLUB DE L'ARMAGNAC

LMR : L36 – Dépt. : D32 – N° Club : C0064

Pdt : LABADENS Pascal – 145 Allée Du Cap Du Bosc – 32260 ORNEZAN
 Tél. : 0562610310 – Port. : 0683934343 – Email : labadens.pascal@orange.fr
 Cce : VALENTIN Laureen – 1 Rue Marcel Pagnol – 32550 PAVIE
 Port. : 0679858924 – Email : laureen.valentin@gmail.com

A.S.MOTO ARMAGNAC BIGORRE

LMR : L36 – Dépt. : D32 – N° Club : C0065

Pdt et Cce : PASCOUAT Rene – Residence Piazza – 1 Place Du Foirail – 65000 TARBES
 Tél. : 0562090249 – Email : cbergerot@circuit-nogaro.com

GIMONT MOTO CLUB **LMR : L36 – Dépt. : D32 – N° Club : C0392**

Pdt : MAMPRIN Laurent – 502 Chemin Du Chirre – Au Tuco – 32490 CASTILLON SAVES

Tél. : 0562079297 – Port. : 0688632600 – Email : laurent.mamprin@hotmail.fr

Cce : CECCO Christophe – Chemin De Giscaro – Petit Combes – 32200 GIMONT

MOTO CLUB DES MOUSQUETAIRES **LMR : L36 – Dépt. : D32 – N° Club : C3141**

Pdt et Cce : MAURIAL Fredy – Saint Geny – 32700 LECTOURE

Port. : 0678487553 – Email : maurial.fredy@gmail.com

RACING CLUB DE BEAUMARCHÈS **LMR : L36 – Dépt. : D32 – N° Club : C3163**

Pdt et Cce : ROBIN Jean-Philippe – 11 Domaine Route De Marciac – Domaine De Baratte – 32160 BEAUMARCHÈS

Tél. : 0611085952 – Email : jprobin.mx@gmail.com

RACING CLUB DE FEZENZAC **LMR : L36 – Dépt. : D32 – N° Club : C3214**

Pdt et Cce : SAINT-MARTIN Severine – Espoudio – 32190 DEMU

Tél. : 0562092283 – Port. : 0685969112 – Email : severine.lafontan@orange.fr

MOTO CLUB CLERMONTOIS **LMR : L36 – Dépt. : D32 – N° Club : C3321**

Pdt et Cce : SCHMITT Frederic – Au Talabere – 32300 CLERMONT-POUYGUILLES

Tél. : 0562662721 – Port. : 0651420418 – Email : fgbi.schmitt@laposte.net

MOTO CLUB ENDURO SPORT MARCIAC **LMR : L36 – Dépt. : D32 – N° Club : C3674**

Pdt et Cce : GUERIN Yannick – 4 Rue Joseph Meynier – Joseph Meynier – 07110 LAURAC-EN-VIVARAIS

Port. : 0785336120 – Email : yanni.kguerin@live.fr

HÉRAULT (34)

COMITE DEPARTEMENTAL DE L'HERAULT MOTOCYCLISTE – D34 – L36

Pdt : BOFILL Didier – 261 Rue Puech Villa – Parc Euromedecine Bp 4412 – 34197 MONTPELLIER CEDEX 5

Tél. : 0467524071 – Port. : 0687846822 – Email : trophée.veterans.mx@wanadoo.fr

MOTO CLUB SAINT THIBERYEN **LMR : L36 – Dépt. : D34 – N° Club : C0831**

Pdt : CARRIER Joel – La Grimaude – Route De Valros – 34630 ST THIBERY

Tél. : 0467777385 – Port. : 0609887074 – Email : joel.carrier34@gmail.com

Cce : RINALDI Francis – Moto Cross – Aire Campingcar Domaine De La Viere – 34630 ST THIBERY

MOTO CLUB ASPIRANAIS **LMR : L36 – Dépt. : D34 – N° Club : C1208**

Pdt et Cce : PAGES Viviane – Avenue Av. Du President Wilson – Residence La Ramasse Logement 1 – 34800

CLERMONTL'HERAULT

Tél. : 0499912526 – Port. : 0675782795 – Email : viviane.pages41@orange.fr

FRONTIGNAN LA CIBLE **LMR : L36 – Dépt. : D34 – N° Club : C1689**

Pdt et Cce : MASSET Arnaud – 65 Avenue Ferdinand De Lesseps – 34110 FRONTIGNAN

Email : amasset@lmc.fr

MOTO CLUB DU DRAC **LMR : L36 – Dépt. : D34 – N° Club : C2109**

Pdt et Cce : BOILLOT Bernard – 3 Rue Des Abimes – 34880 LAVERUNE

Tél. : 0608989153 – Email : bernard.boillot4@orange.fr

TRIAL CLUB FABREGUES **LMR : L36 – Dépt. : D34 – N° Club : C2515**

Pdt et Cce : PENA Eric – 42 Rue Johann Strauss – 34690 FABREGUES

Tél. : 0467852303 – Port. : 0686515298 – Email : penaeric@aol.com

MOTO CLUB DE POUSSAN **LMR : L36 – Dépt. : D34 – N° Club : C2721**

Pdt : DABBOUE Adil – 4 Rue Du Terral – Zae De L Embosque – 34770 GIGEAN

Port. : 0614844892 – Email : sdm.frontignan@live.fr

Cce : POYETON Paul – 2 Impasse De Bel Air – 34230 SAINT-PARGOIRE

Port. : 0606614773 – Email : paul.poyeton@gmail.com

CM X RACER **LMR : L36 – Dépt. : D34 – N° Club : C3242**

Pdt et Cce : MANNEVY Cedric – 7 Chemin De Lunel – 34400 VILLETTELLE

Port. : 0621132570 – Email : cmx.racer@gmail.com

MX CAZOULS **LMR : L36 – Dépt. : D34 – N° Club : C3499**

Pdt et Cce : MARQUET Boris – 3 Ter Avenue De Murviel – 34370 CAZOULS LES BEZIERS

Tél. : 0467936114 – Port. : 0786988865 – Email : boris.marquet@hotmail.fr

URBAN RIDERS **LMR : L36 – Dépt. : D34 – N° Club : C3782**

Pdt et Cce : SOTERAS Gisele – 60 Place De L'Auvergnat – 34980 SAINT-GELY-DU-FESC

Tél. : 0677316058 – Email : urbanriders.asso@gmail.com

MOTO CLUB CADURCIEN **LMR : L36 – Dépt. : D46 – N° Club : C0190**

Pdt et Cce : CAVALLIE Jean-Michel – 148 Rue Joliot Curie – 46000 CAHORS

Tél. : 0629806664 – Email : cavalliejeanmichel@gmail.com

MOTO CLUB DE LACAPELLE MARIVAL LMR : L36 – Dépt. : D46 – N° Club : C0479
Pdt et Cce : AYROLES Vincent – 134 La Begauche – Frayssinhes – 46400 FRAYSSINHES
Tél. : 0565108558 – Port. : 0626457505 – Email : vincent.ayroles46@orange.fr

LOT (46)

COMITE DEPARTEMENTAL DU LOT – D46 – L36

En sommeil.

CAHORS TRIAL CLUB LMR : L36 – Dépt. : D46 – N° Club : C1501
Pdt et Cce : VALADE Didier – 416 416 Les Cajalous – 416 Les Cajalous – 46090 LE MONTAT
Tél. : 0565210632 – Port. : 0672528016 – Email : didier.valade@sherco.com

MOTO CLUB DU HAUT QUERCY LMR : L36 – Dépt. : D46 – N° Club : C1882
Pdt et Cce : BONNESSET Kevin – Le Gachou – 46200 SOUILLAC
Tél. : 0669122292 – Email : bonnesset.kevin@hotmail.fr

RANDO VERTE DU HAUT SEGALA LMR : L36 – Dépt. : D46 – N° Club : C3569
Pdt et Cce : MUNOZ Ginette – 10 Rue Des Trois Croix – 15150 SIRAN
Tél. : 0471460318 – Port. : 0670685688 – Email : munoz.ginette@hotmail.fr

CAP'ORN (ORGANISATION RAIDS NATURE) LMR : L36 – Dépt. : D46 – N° Club : C3719
Pdt et Cce : BELLET Stephane – 184 Avenue Henri Gayet – 46000 CAHORS
Tél. : 0686711154 – Email : cap-orn@orange.fr

OTO CLUB 46 LMR : L36 – Dépt. : D46 – N° Club : C3728
Pdt et Cce : FAUCHIE Jerome – Garrigue – 46250 GINDOU
Tél. : 0565214905 – Port. : 0683948723 – Email : jejeffauchie@gmail.com

LOZÈRE (48)

COMITE DEPARTEMENTAL DE LOZERE – D48 – L36

Pdt : MIVELAZ Guy – Rue Tieulet – Tieulet – 48340 ST GERMAIN DU TEIL
Port. : 0630092601 – Email : guy.mivelaz@wanadoo.fr

MOTO CLUB LOZERIEEN LMR : L36 – Dépt. : D48 – N° Club : C0526
Pdt et Cce : BOULET Philippe – Lotissement 37 Impasse Des Fleurs – 48000 BALSIEGES
Port. : 0689013808 – Email : mcl@moto-lozere.com

MOTO VERTE DE HAUTE LOZERE LMR : L36 – Dépt. : D48 – N° Club : C2823
Pdt et Cce : LHERMET Daniel – 180 Chemin De Coumbaneire – 48300 LANGOGNE
Tél. : 0466691382 – Port. : 0688103048 – Email : lhermet.daniel@wanadoo.fr

MOTO CLUB ST CHELY D'APCHER LMR : L36 – Dépt. : D48 – N° Club : C3224
Pdt et Cce : GIMENEZ Sebastien – 12 Place Du Foirail – 48200 ST CHELY D APCHER
Tél. : 0680896135 – Email : bastoche.gimenez@outlook.fr

MOTO CLUB DU MASSEGROS LMR : L36 – Dépt. : D48 – N° Club : C3334
Pdt et Cce : DELABARRE Wolfgang – 275 Rue Etienne Delmas – 12100 MILLAU
Tél. : 0675903961 – Port. : 0675903961 – Email : vullo.delabarre@outlook.com

ASS JOE BAR TOUT TERRAIN LMR : L36 – Dépt. : D48 – N° Club : C3455
Pdt et Cce : VALENTIN Stephane – Vareilles Hameau Vareilles – 48230 CHANAC
Tél. : 0466327345 – Port. : 0643038415 – Email : pamphile.valentin@gmail.com

FOND 2 FAMILY LMR : L36 – Dépt. : D48 – N° Club : C3743
Pdt et Cce : ASTRUC Damien – 10 Rue Des Cerisiers – 48000 MENDE
Tél. : 0680953944 – Email : fond2family@gmail.com

HAUTES PYRÉNÉES (65)

COMITE DEPARTEMENTAL DES HAUTES PYRENEES – D65 – L36

Pdt : HERTRICH Olivier – 3 Rue De La Gare – 65380 OSSUN
Tél. : 0562327300 – Port. : 0778372307 – Email : olivier.hertrich@gmail.com

TRIAL CLUB LOURDAIS LMR : L36 – Dépt. : D65 – N° Club : C2595
Pdt : DAVID Kevin – 1 Ter Rue Darrespouey – 65100 ADE
Port. : 0782621852 – Email : kevin davidplatrierie@gmail.com
Cce : BOLLE Serge – 4 Allée Du Lavedan – 4 Allée Du Lavedan – 65400 AYZAC OST
Port. : 0684625128 – Email : sbolle49@orange.fr

MOTO EVASION LMR : L36 – Dépt. : D65 – N° Club : C3265
Pdt et Cce : CAMBOT Pascal – 64 Avenue De La Gare – 65290 JUILLAN
Tél. : 0562329625 – Port. : 0663769000 – Email : pascal.cambot@wanadoo.fr

MC BOLQUERE PLEIN POT **LMR : L36 – Dépt. : D66 – N° Club : C1759**
Pdt et Cce : CANJUZZAN Norbert – 3 Route Departementale 66 – 66210 LA CABANASSE
Tél. : 0468042688 – Port. : 0689904185 – Email : ledelweiss3@wanadoo.fr

MOTO CLUB DU BOULOU **LMR : L36 – Dépt. : D66 – N° Club : C1806**
Pdt et Cce : MARTINEZ Ange – Mas Trilles – 66400 REYNES
Port. : 0661749632 – Email : angemartinez70@gmail.com

TRIAL CLUB CATALAN **LMR : L36 – Dépt. : D66 – N° Club : C1880**
Pdt et Cce : CAUQUIL Pierre – Mas Del Rech – 66740 SAINT-GENIS-DES-FONTAINES
Port. : 0608603484 – Email : frama66@orange.fr

MOTO CLUB CATALAN **LMR : L36 – Dépt. : D66 – N° Club : C2474**
Pdt et Cce : GUILLEM Jean-Louis – 24 Rue Jules Dalou – 66000 PERPIGNAN
Port. : 0612104215 – Email : jean-louis.guillem@orange.fr

TARN (81)

COMITE DEPARTEMENTAL DU TARN – D81 – L36
Pdt : BOSSEBOEUF Alain – Lotissement Buffaute – 81150 CASTELNAU DE LEVIS
Tél. : 0563605889 – Email : bosseboeuf.alain81@gmail.com

MOTO CLUB DU CIRCUIT D'ALBI **LMR : L36 – Dépt. : D81 – N° Club : C0019**
Pdt et Cce : COMBES Josiane – 18 Rue Charles Portal – 81000 ALBI
Port. : 0673864499 – Email : josy.combes@sfr.fr

CAGNAC CARMAUX MOTO ET LOISIRS **LMR : L36 – Dépt. : D81 – N° Club : C0204**
Pdt et Cce : PUECH Christophe – 2 Route De Combecroze – Combecroze – 81130 CAGNAC LES MINES
Port. : 0683577396 – Email : pcg-distribution@orange.fr

A.G.S. PUECH RAMPANT **LMR : L36 – Dépt. : D81 – N° Club : C0208**
Pdt et Cce : BOSSEBOEUF Ester – 2 Impasse Jean Jaures – 81130 CAGNAC-LES-MINES
Port. : 0630822152 – Email : sterouille@hotmail.fr

MOTO CAMPING CLUB LAVAUR **LMR : L36 – Dépt. : D81 – N° Club : C0492**
Pdt et Cce : TARDIEU Guy – 17 Rue Du Castelvert – 81500 LAVAUR
Tél. : 0563581607 – Port. : 0619315542 – Email : tardieu7@aol.com

MOTO CLUB DU MONTALET **LMR : L36 – Dépt. : D81 – N° Club : C0587**
Pdt et Cce : ROUSSALY Theo – Chemin Des Myrtilles – 81230 LACAUNE
Port. : 0633319474 – Email : theo.roussaly@roussaly.fr

MOTO CLUB NAVES CASTRES **LMR : L36 – Dépt. : D81 – N° Club : C0637**
Pdt et Cce : LUIS Kevin – 7 Route De Vabre – 81210 ROQUECOURBE
Tél. : 0659286104 – Email : kevinluis597@gmail.com

MOTO CLUB RABASTINOIS **LMR : L36 – Dépt. : D81 – N° Club : C0745**
Pdt : VINZELLE Laurent – 1041 Le Saoulou – Route De Grazac – 81800 RABASTENS
Tél. : 0563330924 – Port. : 0679823495 – Email : lolovinzelle@gmail.com
Cce : TIGNERES Gisele – 54 Rue Pont Du Murel – 81800 RABASTENS
Tél. : 0563338780 – Port. : 0613261693 – Email : motoclubrabastinois@wanadoo.fr

MOTO CLUB FIACOIS **LMR : L36 – Dépt. : D81 – N° Club : C3353**
Pdt et Cce : CAZELLES Nicolas – Pech Begon – Pech Begon – 81500 MARZENS
Port. : 0677100086 – Email : nicolas.cazelles@gmail.com

MOTO CLUB TECOU **LMR : L36 – Dépt. : D81 – N° Club : C3501**
Pdt et Cce : MORE Steve – 116 Chemin Du Bois Joli – 81600 CADALEN
Tél. : 0563572652 – Port. : 0613694511 – Email : evan.park81@gmail.com

ACADEMY VINCENDURO **LMR : L36 – Dépt. : D81 – N° Club : C3740**
Pdt et Cce : GERAUD Pauline – 50 Chemin Des Farguettes – 81100 CASTRES
Tél. : 0683011291 – Email : contact@academy-vincenduro.com

TARN ET GARONNE (82)

COMITE DEPARTEMENTAL DU TARN ET GARONNE – D82 – L36
Pdt : COCHARD Didier – Pech De Boudet – 82110 LAUZERTE
Tél. : 0563947033 – Port. : 0687549161 – Email : cococh82@hotmail.fr

LAGUEPIE-MOTO-CLUB **LMR : L36 – Dépt. : D82 – N° Club : C0481**
Pdt et Cce : VIGNALS Jean-Francois – 1085 Chemin Barthelot Coulassy – 82800 NEGREPELISSE
Tél. : 0563315795 – Port. : 0763583460 – Email : vignalsgwenaelle@gmail.com

MOTO CLUB MOISSAGAIS

LMR : L36 – Dépt. : D82 – N° Club : C0580

Pdt : COELHO Filipe – 1912 Route De Negrepelisse – 82440 REALVILLE
 Tél. : 0563282127 – Port. : 0674958707 – Email : sarlftcp@orange.fr
 Cce : FILIPPI Fabien – 951 Chemin De Paradis – 82110 CAZES MONDENARD
 Tél. : 0563958052 – Port. : 0607883533 – Email : filippi.fbc@orange.fr

LAUZERTE MOTO LOISIRS

LMR : L36 – Dépt. : D82 – N° Club : C1645

Pdt et Cce : COCHARD Remy – 243 Chemin De Tresselet – 82190 MIRAMONT-DE-QUERCY
 Port. : 0677357748 – Email : cochardkynoch@wanadoo.fr

BOUILLAC MOTO SPORT

LMR : L36 – Dépt. : D82 – N° Club : C1656

Pdt et Cce : GAUTIE Vincent – 95 Bis Rue De La Republique – 82120 LAVIT
 Port. : 0674427018 – Email : vincent.gautie29@gmail.com

MOTO CLUB DU BAS QUERCY

LMR : L36 – Dépt. : D82 – N° Club : C1931

Pdt et Cce : GRIMAL Matthieu – 655 Route Des Cretes – 82220 LABARTHE
 Tél. : 0613824821 – Email : matthieu.grimal82@outlook.fr

VMV 82 - MOTO CLUB BEAUMONTOIS

LMR : L36 – Dépt. : D82 – N° Club : C3140

Pdt et Cce : BALARD Alain – Patarau – 82120 LAVIT
 Tél. : 0563940915 – Port. : 0783685117 – Email : alain-maguy@orange.fr

MOTO CLUB LIZAC DE LA TOUR

LMR : L36 – Dépt. : D82 – N° Club : C3162

Pdt et Cce : MERIC Jean-Francois – 681 Chemin De Saint Onge – 82200 LIZAC
 Port. : 0676764876 – Email : jeff.meric@wanadoo.fr

MOTO CLUB SAINT VINCENT

LMR : L36 – Dépt. : D82 – N° Club : C3435

Pdt et Cce : SAN-JUAN Philippe – 259 Route Carriere – 82400 GOUDOURVILLE
 Tél. : 0617955021 – Email : sanjuan.philippe82@gmail.com

MOTO-CLUB ST MARC

LMR : L36 – Dépt. : D82 – N° Club : C3640

Pdt et Cce : BERTELLI Cyril – 294 Chemin De Cap De Py – 82130 L HONOR DE COS
 Tél. : 0563313641 – Port. : 0608360496 – Email : cyril.berthelli@gmail.com

LIGUE DES PAYS DE LA LOIRE

Code FFM N° 08

Loire Atlantique (44) - Maine et Loire (49) - Mayenne (53) - Sarthe (72) - Vendée (85)

Siège social : 3 Avenue des Sports – 44750 CAMPBON

Tél. : 02.40.56.13.96 – Email : liguepaysdelaloire@ffmoto.com

Site : www.ligue-moto-paysdelaloire.org**Correspondance** : Au siège social**Président** : COUTANT Patrick - 38 rue de l'Osier 72000 LE MANS

Mobile : 06.85.94.08.44 - Email : patrick.coutant.72@gmail.com

1^{er} Vice-président : LARDEUX Pascal - la Grande Jallerie 53200 DAON

Tél. : 02.43.70.17.72 - Mobile : 06.71.93.43.22 - Email : lardeux.pascal@wanadoo.fr

Vice-présidents :

BRETON Evelyne 103 route du Gué Gilet 72230 ARNAGE

Tél. : 02.43.24.44.78 - Mobile : 06.30.63.93.96 - Email : ev-breton@orange.fr

CHEVREUIL Nicolas 209 rue Descartes 44240 SUCE SUR ERDRE

Tél. : 02.40.77.71.50 - Fax : 02.51.81.14.55 - Mobile : 06.60.02.71.50 - Email : dr.nicolas.chevreuil@wanadoo.fr

JAUNEAU Brigitte 9 allée de Valencay 72000 LE MANS

Tél. : 02.43.23.32.38 - Mobile : 06.75.51.59.28 - email : brigitte.gardes@gmail.com

POUPIN Laurent - 6 rue des Châtaigniers - Lotissement des Vignes noires - Auzay 85200 AUCHAY SUR VENDÉE

Mobile : 06.71.74.18.08 - Email : laurent.poupin85@gmail.com

Secrétaire général : MORIN Jean-François – 8 rue du Paradis 44450 DIVATTE-SUR-LOIRE

Tél. : 02.72.02.04.33 - Mobile : 06.77.78.49.06 - Email : morin85@aol.com

Trésorier : ZILLI Aurélie 20 square du Docteur Brechoteau 85670 ST CHRISTOPHE DU LIGNERON

Mobile : 06.89.23.80.31 - email : zaure@live.fr

Délégué aux AG FFM : COUTANT Patrick - MORIN Jean-François**PRESIDENTS OU RESPONSABLES des COMMISSIONS SPORTIVES :****Courses sur route & Rallyes Routiers** : HOUDAYER Stéphane - La Chataigneraie 72250 PARIGNE-L'EVEQUE

Mobile : 06.08.04.02.66 - email : sthoudayer@wanadoo.fr

Trial : DUPUIS Franck - 16 rue de Bretagne 49440 CANDE -

Tél. : 06.67.67.82.89 - Email : franckyamaha49@gmail.com

Motocross : LARDEUX Pascal - la Grande Jallerie - 53200 DAON

Tél. : 02.43.70.17.72 - Mobile : 06.71.93.43.22 - Email : lardeux.pascal@wanadoo.fr

Chronométrage : LARDEUX Murielle - la Grande Jallerie - 53200 DAON
Tél. : 02.43.70.17.72 - Mobile : 06.31.18.38.53 - Email : lardeux.murielle@wanadoo.fr

Tourisme : BONHOMME Alain - 2A rue du Margat - 85400 LES MAGNILS REIGNIERS
Tél. : 05.49.17.63.35 - Mobile : 06.75.61.48.46 - Email : alain-abo@orange.fr

Formation Dir/Off : POUPIN Laurent - 6 rue des Châtaigniers - Lotissement des Vignes noires - Auzay 85200 AUCHAY SUR VENDEE -
Mobile : 06.71.74.18.08 - email : laurent.poupin85@gmail.com

Médical : CHEVREUIL Nicolas - 209 rue Descartes - 44240 SUCE SUR ERDRE
Tél. : 02.40.77.71.50 - Fax : 02.51.81.14.55 - Mobile : 06.60.02.71.50 - Email : dr.nicolas.chevreuil@wanadoo.fr

Technique : MARCHAND Joël - 30 rue de Paris - 72470 SAINT MARS LA BRIERE
Tél. : 02.44.02.19.44 - Mobile : 06.21.50.36.25 - email : marchandcotech@orange.fr

Discipline & Arbitrage : BONHOMME Alain - 2A rue du Margat - 85400 LES MAGNILS REIGNIERS
Tél. : 05.49.17.63.35 - Mobile : 06.75.61.48.46 - Email : alain-abo@orange.fr

LOIRE ATLANTIQUE (44)

COMITE DEPARTEMENTAL DE LOIRE ATLANTIQUE - D44 - L08

Pdt : GRATIEN Chantal - 8 Rue Du Bossin Des Tertres - 44119 GRANDCHAMPS DES FONTAINES
Port. : 0660145950 - Email : chantalgratien1@gmail.com

MOTO TOUT TERRAIN HERBLINOIS LMR : L08 - Dépt. : D44 - N° Club : C0430

Pdt et Cce : EDELMAYER Patrice - 98 Boulevard De La Fraternite - 44100 NANTES
Tél. : 0950420872 - Port. : 0787142045 - Email : pedelmayer@hotmail.fr

MOTO CLUB DE LA LOIRE ATLANTIQUE LMR : L08 - Dépt. : D44 - N° Club : C0511

Pdt et Cce : OUVRRARD Alain - 6 Le Pas De Mail - 44850 ST MARS DU DESERT
Port. : 0645013772 - Email : ouvrard.roselyne454@orange.fr

MOTO CLUB DE LA DIVATTE LMR : L08 - Dépt. : D44 - N° Club : C0631

Pdt et Cce : BOMPAS Sylvain - 4 Impasse Du Cormier - 44330 LA REGRIPIERE
Port. : 0785562006 - Email : bompas.sylvain49@gmail.com

MOTO CLUB DE LA DIVATTE LMR : L08 - Dépt. : D44 - N° Club : C0631

Pdt : JOUBERT Mickael - 3 - La Lande - 44450 BARBECHAT
Tél. : 0618950952 - Email : mickaeljoubert66@gmail.com
Cce : BOMPAS Sylvain - 4 Impasse Du Cormier - 44330 LA REGRIPIERE
Port. : 0785562006 - Email : bompas.sylvain49@gmail.com

CLUB MOTOCYCLISTE SUCEEN LMR : L08 - Dépt. : D44 - N° Club : C0876

Pdt et Cce : CHEVREUIL Nicolas - 209 Rue 209 Rue Descartes - 44240 SUCE-SUR-ERDRE
Tél. : 0240777150 - Port. : 0660027150 - Email : dr.nicolas.chevreuil@wanadoo.fr

MOTO CROSS DE LA GREE LMR : L08 - Dépt. : D44 - N° Club : C1038

Pdt et Cce : CERISIER Arnaud - 24 Rue De La Cour - 44522 POUILLE-LES-COTEAUX
Tél. : 0626389261 - Port. : 0626389261 - Email : cerisier.arnaud@hotmail.fr

DOUAUD PASSION MX LMR : L08 - Dépt. : D44 - N° Club : C2925

Pdt et Cce : DOUAUD Christophe - 5 Impasse Du Stade - 44640 ST JEAN DE BOISEAU
Tél. : 0240659731 - Port. : 0613555677 - Email : douaudchristophe@wanadoo.fr

MOTO CLUB SLIDER ENDURANCE LMR : L08 - Dépt. : D44 - N° Club : C3008

Pdt et Cce : LECOUTURIER Mickael - 49 St Michel - 44750 CAMPBON
Tél. : 0228211872 - Port. : 0679532456 - Email : ml.slider.endurance@free.fr

LES ANGES GARDIENS DE NANTES LMR : L08 - Dépt. : D44 - N° Club : C3076

Pdt et Cce : DEGUIL Yvon - 2 Rue De La Lyre - 44700 ORVAULT
Port. : 0677236873 - Email : yvon_deguil@yahoo.fr

HERISSON MOTARD CLUB LMR : L08 - Dépt. : D44 - N° Club : C3142

Pdt et Cce : PREL Laurent - Les Brondes - 44810 HERIC
Tél. : 0757583056 - Port. : 0650162894 - Email : falighera@gmail.com

MOTO CLUB NOZEEN LMR : L08 - Dépt. : D44 - N° Club : C3293

Pdt et Cce : MORANSAIS Tony - 29 Bis Route D'Abbaretz - 44170 NOZAY
Tél. : 0607805792 - Email : mc-nozay2000@hotmail.fr

MOTO CLUB TURBALLAIS LMR : L08 - Dépt. : D44 - N° Club : C3362

Pdt et Cce : BLANCHARD Dominique - Kertalet - 56130 FEREL
Tél. : 0299900411 - Port. : 0683338131 - Email : alexandreblanchard.312@gmail.com

MOTO CLUB TURBALLAIS **LMR : L08 – Dépt. : D44 – N° Club : C3362**
 Pdt : TOUCHARD Stephane – 8 Lotissement Les Jardins De Tremelu – 44410 SAINT-LYPHARD
 Tél. : 0240702237 – Port. : 0660293661 – Email : stephane.touchard44420@gmail.com
 Cce : BLANCHARD Dominique – Kertalet – 56130 FEREL
 Tél. : 0299900411 – Port. : 0683338131 – Email : alexandreblanchard.312@gmail.com

MOTO CLUB DU TENU **LMR : L08 – Dépt. : D44 – N° Club : C3383**
 Pdt et Cce : CLAVIER Luc – 7 Le Moulin De La Roche – 44270 ST MEME LE TENU
 Tél. : 0240023341 – Port. : 0629977036 – Email : mcdutenu@gmail.com

ASS MEILLEREENNE DES SPORTS MECANIQUES **LMR : L08 – Dépt. : D44 – N° Club : C3402**
 Pdt et Cce : CLOTEAU Jean-Sebastien – Rue Du Patis Dom Georges – 44520 GRAND AUVERNE
 Port. : 0679929590 – Email : j-seb114@hotmail.fr

AMICALE MOTO CLUB SEVERAC **LMR : L08 – Dépt. : D44 – N° Club : C3444**
 Pdt et Cce : LEROUX Dominique – Mont Noel – 44290 GUEMENE-PENFAO
 Port. : 0670836012 – Email : dominiqueleroux1002@gmail.com

MC DON CONQUEREUIL **LMR : L08 – Dépt. : D44 – N° Club : C3449**
 Pdt et Cce : HASLET Kylian – Village – 5 Launay – 35470 BAIN-DE-BRETAGNE
 Tél. : 0768111243 – Email : Kylian.haslet@hotmail.com

DREFFEAC EVASION MOTO **LMR : L08 – Dépt. : D44 – N° Club : C3490**
 Pdt et Cce : GUIHENEUF Celine – 6 Voie Les Vertus – 56230 BERRIC
 Port. : 0628292856 – Email : celineguiheneuf6@gmail.com

MOTO CLUB DU VAL DE LOIRE **LMR : L08 – Dépt. : D44 – N° Club : C3493**
 Pdt et Cce : BRUN Florian – 2 Les Batisses – 44390 NORT-SUR-ERDRE
 Port. : 0786622176 – Email : brun.florian@hotmail.fr

RTM 858 **LMR : L08 – Dépt. : D44 – N° Club : C3536**
 Pdt : BAZOT Gregory – 26 Chemin La Miretterie – 44160 SAINTE-ANNE-SUR-BRIVET
 Port. : 0603065105 – Email : gbazot858@gmail.com
 Cce : COLOMBAT Alexandra – 6 Cran – 44170 LA GRIGONNAIS
 Port. : 0681863661 – Email : alexrtm858@gmail.com

MOTO CLUB DE VUE **LMR : L08 – Dépt. : D44 – N° Club : C3592**
 Pdt et Cce : LOUVEAU Vincent – 22 Rue Nozine – 44710 PORT-SAINT-PERE
 Port. : 0662488096 – Email : wins101@hotmail.fr

MAINE ET LOIRE (49)

COMITE DEPARTEMENTAL DU MAINE ET LOIRE – D49 – L08
 Pdt : GROBBOIS Geraldine – 11 Rue De La Croix Mordret – 49700 DOUE-EN-ANJOU
 Port. : 0673531988 – Email : grosboisgarciau@sfr.fr

MOTO CLUB BAUGEOIS **LMR : L08 – Dépt. : D49 – N° Club : C0108**
 Pdt : BELANGER Nicolas – 380 Route Des Petits Brays – Boce – 49150 BAUGE-EN-ANJOU
 Port. : 0622240893 – Email : ncrn93@gmail.com
 Cce : DEFORGES Josette – 72 Rue Beau Site – Bauge – 49150 BAUGE-EN-ANJOU
 Tél. : 0241897390 – Port. : 0626064989 – Email : josette.chasle@wanadoo.fr

MOTO SPORTING CLUB LOUDUN **LMR : L08 – Dépt. : D49 – N° Club : C0523**
 Pdt : GOURMAUD Frederic – 7 Route D'Arcay – Chassigny – 86200 ARCAV
 Tél. : 0549985723 – Email : gourmaud.frederic@wanadoo.fr
 Cce : KOEGLER Adelaide – 2 Chemin Du Grand Maulay – 86200 SAINT-LAON
 Port. : 0675269790 – Email : adelaide.koegler@gmail.com

TRIAL CLUB CHALONNAIS **LMR : L08 – Dépt. : D49 – N° Club : C1574**
 Pdt et Cce : BERTAUD Michel – 2 Rue De La Gatine – 49450 SEVREMOINE
 Port. : 0695064079 – Email : mb.trial49@gmail.com

MOTO CLUB ANGEVIN **LMR : L08 – Dépt. : D49 – N° Club : C2091**
 Pdt et Cce : PIRON Vianney – 44 Rue Jean Cousin – 49100 ANGERS
 Tél. : 0241393761 – Port. : 0616083332 – Email : vianney.piron@free.fr

ASSOCIATION CHAVAGNAISE DES SPORTS MECANIQUES **LMR : L08 – Dépt. : D49 – N° Club : C3133**
 Pdt et Cce : RENAULT Pascal – 8 Rue Des Sabliers Les Moulins – 49700 DOUE-EN-ANJOU
 Tél. : 0241503885 – Port. : 0642326326 – Email : renaultpascal@orange.fr

MOTO CLUB DURTAL LES RAIRES **LMR : L08 – Dépt. : D49 – N° Club : C3367**
 Pdt et Cce : BEATRIX Yannick – 25 Rue De La Buisaie – 72300 NOTRE DAME DU PE
 Port. : 0611913765 – Email : yannick.beatrix@orange.fr

AUTO CLUB D'ANJOU **LMR : L08 – Dépt. : D49 – N° Club : C3426**
Pdt et Cce : TERRIEN Marc – 3 Village Des Haies – 49220 VERN D ANJOU
– Port. : 0681864908 – Email : tsi49@orange.fr

MOTO LOISIRS **LMR : L08 – Dépt. : D49 – N° Club : C3566**
Pdt et Cce : LEFORT Alex – 404 La Trouere Le Fief Sauvain – 49600 MONTREVAULT-SUR-EVRE
– Port. : 0666468580 – Email : lefort.alex49@gmail.com

MX CLUB SAUMUROIS **LMR : L08 – Dépt. : D49 – N° Club : C3616**
Pdt et Cce : DURAND Cedric – 69 Chemin De La Martelliere – 49260 MONTREUIL BELLAY
Tél. : 0631481334 – Email : cedricdurand49260@hotmail.com

MAYENNE (53)

COMITE DEPARTEMENTAL DE LA MAYENNE – D53 – L08
Pdt : GUEDON Marc – 4 Rue Samuel Beckett – 72100 LE MANS
Tél. : 0243851793 – Port. : 0679469270 – Email : marc.guedon2@wanadoo.fr

MOTO CLUB CHATEAU GONTIER **LMR : L08 – Dépt. : D53 – N° Club : C0241**
Pdt et Cce : BLANCHET Thierry – 5 Rue Rene Paillard Saint Fort – 53200 CHATEAU-GONTIER-SUR-MAYENNE
Tél. : 0243071314 – Port. : 0675032843 – Email : thblanchet@orange.fr

MOTO CLUB D'ERNEE **LMR : L08 – Dépt. : D53 – N° Club : C0341**
Pdt et Cce : LECOMTE Philippe – 5 Rue De La Longraie – 53500 ERNEE
Tél. : 0243058710 – Port. : 0640051924 – Email : president.mcernee@gmail.com

DAON MX **LMR : L08 – Dépt. : D53 – N° Club : C3195**
Pdt et Cce : LARDEUX Pascal – La Grande Jallerie – 53200 DAON
Tél. : 0243701772 – Port. : 0671934322 – Email : daonmx@orange.fr

MOTO CLUB LES DECOUVERTES **LMR : L08 – Dépt. : D53 – N° Club : C3480**
Pdt et Cce : LEBRETON Philippe – 431 Rue Françoise De Bailleul – 53100 MAYENNE
Tél. : 0618768782 – Email : mclesdecouvertes@gmail.com

MOTO CLUB PEGASE **LMR : L08 – Dépt. : D53 – N° Club : C3638**
Pdt et Cce : PLANCHAIS Michel – 19 Rue Du Perray – 53240 LA BACONNIERE
Tél. : 0243026175 – Port. : 0644263846 – Email : mpplanchais@hotmail.fr

ASSOCIATION LAIQUE MOTOCROSS VOUTRE **LMR : L08 – Dépt. : D53 – N° Club : C3735**
Pdt et Cce : DESBOIS Samuel – 205 La Colline Aux Oiseaux – 53160 HAMBERS
Tél. : 0627717888 – Port. : 0681137494 – Email : desbois.samuel2@gmail.com

SARTHE (72)

COMITE MOTOCYCLISTE DE LA SARTHE – D72 – L08
Pdt : HOUDAYER Stephane – 366 Route De Pruille L'Eguille – La Chataigneraie – 72250 PARIGNE-L'EVEQUE
Tél. : 0608040266 – Email : stvhoudayer@gmail.com

MOTO CLUB DU MAINE **LMR : L08 – Dépt. : D72 – N° Club : C0538**
Pdt et Cce : BESNARD Michel – 9 Rue Du Petit Vignard – 72190 ST PAVACE
Tél. : 0631627602 – Email : mcmaine.besnard@gmail.com

ASM DE L'ACO **LMR : L08 – Dépt. : D72 – N° Club : C0671**
Pdt et Cce : COUTANT Patrick – 38 Rue De L Osier – 72000 LE MANS
Tél. : 0685940844 – Email : patrick.coutant.72@gmail.com

MOTO CLUB SAINT LEONARD DES BOIS **LMR : L08 – Dépt. : D72 – N° Club : C0815**
Pdt et Cce : BEUCHER Joel – 2 Les Grands Collins – 2 – 72130 SAINT-LEONARD-DES-BOIS
Tél. : 0243335016 – Port. : 0636157376 – Email : joel.beucher@outlook.fr

A.M. DE LA SARTHE **LMR : L08 – Dépt. : D72 – N° Club : C0845**
Pdt et Cce : BESNARD Joel – 6 Rue Principale – 72230 RUAUDIN
Port. : 0671524101 – Email : jbesnard874@gmail.com

MOTO CLUB LA SUZE-ROEZE **LMR : L08 – Dépt. : D72 – N° Club : C0885**
Pdt et Cce : MALET Brice – 6 Rue Du Chaple – 72460 SILLE LE PHILIPPE
Tél. : 0243895448 – Port. : 0789031652 – Email : malbri0271@gmail.com

G.S. TORCE EN VALLEE **LMR : L08 – Dépt. : D72 – N° Club : C0909**
Pdt et Cce : LETESSIER Christian – 2 Ruelle Du Pont Trocard – 72460 SAVIGNE L EVEQUE
Tél. : 0243279715 – Port. : 0607250494 – Email : letessier.christian@wanadoo.fr

TRIAL CLUB 72 **LMR : L08 – Dépt. : D72 – N° Club : C0927**
Pdt et Cce : AGIN Joel – 2 Bis Impasse Des Fours – 72300 JUIGNE-SUR-SARTHE
Tél. : 0243553058 – Port. : 0637731927 – Email : joel.agin2@orange.fr

MOB'CLUB MONTGESNOIS **LMR : L08 – Dépt. : D72 – N° Club : C1336**

Pdt et Cce : LEPROUST Jacky – 38 Rue Des Piliers – 72450 MONTFORT-LE-GESNOIS
Tél. : 0243766039 – Port. : 0688855246 – Email : mob-club-montgesnois@wanadoo.fr

A.S.C.O.P. MOTO LE MANS **LMR : L08 – Dépt. : D72 – N° Club : C2156**

Pdt et Cce : BLIN Jean-Michel – Le Mortier Charmant – 72460 SILLE LE PHILIPPE
Tél. : 0243279332 – Port. : 0647735734 – Email : jean-michel.blin4@wanadoo.fr

MOTO CLUB MOTO SPORT PASSION **LMR : L08 – Dépt. : D72 – N° Club : C2203**

Pdt et Cce : PICHON Alain – 8 Rue Du Pre De La Tour – 72650 LA MILESSE
Tél. : 0608461838 – Email : motosportpassion72@gmail.com

MECA SPORT 72 **LMR : L08 – Dépt. : D72 – N° Club : C2399**

Pdt et Cce : PANCHEVRE Denis – 534 La Roche – 72200 BAZOUGES SUR LE LOIR
Tél. : 023454840 – Port. : 0661714630 – Email : panchevre.denis@neuf.fr

EVAILE SPORTS TOUT TERRAIN **LMR : L08 – Dépt. : D72 – N° Club : C3313**

Pdt et Cce : BREVARD Benjamin – 14 Rue De La Chalopinierie – 41100 MAZANGE
Port. : 0627632645 – Email : brevard.benjamin@gmail.com

MOTO CLUB VAAS **LMR : L08 – Dépt. : D72 – N° Club : C3534**

Pdt : BLANCHET Alain – Les Graviers – 72500 VAAS
Tél. : 0243468581 – Port. : 0680132993 – Email : carlos72@orange.fr
Cce : GOGET Cathy – Route De Cerans Fouletourte – La Perriere – 72210 LA SUZE-SUR-SARTHE
Tél. : 0243272669 – Port. : 0682306335 – Email : cathy.mcvaas@gmail.com

IFCN MOTO TEAM **LMR : L08 – Dépt. : D72 – N° Club : C3727**

Pdt et Cce : GILLES Francois – 165 Avenue Rubillard – 72000 LE MANS
Tél. : 0232513188 – Port. : 0673443394 – Email : francoisgilles46@gmail.com

VENDEE (85)**COMITE DEPARTEMENTAL DE LA VENDEE – D85 – L08**

Pdt : POUPIN Laurent – Lotissement Des Vignes Noires – 6 Rue Des Chataigniers – Auzay – 85200 AUCHAY-SUR-VENDEE
Port. : 0671741808 – Email : laurent.poupin85@gmail.com

MOTO CLUB CHAUCHEEN 85 **LMR : L08 – Dépt. : D85 – N° Club : C0249**

Pdt : BERTON Adrien – 01 Rue Du Puits – 85260 LES BROUZILS
Port. : 0680643218 – Email : adrien.berton@live.fr
Cce : HERBRETEAU Thibaud – 11 Lotissement Le Clos Des Charmes – 85140 CHAUCHE
Tél. : 0699600098 – Email : tibo8501@live.fr

MOTO CLUB LUCONNAIS **LMR : L08 – Dépt. : D85 – N° Club : C0527**

Pdt et Cce : SPERNER Eric – 5 Rue De La Paix – 85320 SAINTE-PEXINE
Port. : 0650592879 – Email : ericsperner@gmail.com

MOTO CLUB DU PAYS DES OLNONES **LMR : L08 – Dépt. : D85 – N° Club : C0836**

Pdt et Cce : TESSON Dominique – 46 Rue Du Moulineau – 85180 LES SABLES D'OLONNE
Tél. : 0964180633 – Port. : 0614055592 – Email : president@mcpaysdesolonnnes.fr

MOTO CLUB FONTENAY LE COMTE **LMR : L08 – Dépt. : D85 – N° Club : C1330**

Pdt et Cce : MARTIN Monique – 1 Cité Du Figuier – 85770 LES VELLUIRE-SUR-VENDEE
Tél. : 0251506465 – Port. : 0688234879 – Email : moniquemartin2606@gmail.com

MC TRAJECTOIRE GRAND PRIX **LMR : L08 – Dépt. : D85 – N° Club : C2827**

Pdt et Cce : QUINET Francis – 22 Bis Rue De La Cheneliere – 85390 MOUILLERON-SAINT-GERMAIN
Port. : 0677037793 – Email : francis.quinet@trajectoiregp.com

L'ASSOCIATION DES MOTARDS DE TOURISME **LMR : L08 – Dépt. : D85 – N° Club : C3015**

Pdt et Cce : BONHOMME Alain – 2A Rue Du Margat – 85400 LES MAGNILS REIGNIERS
Tél. : 0251568376 – Port. : 0675614846 – Email : alain-abo@orange.fr

MOTO CLUB T.R.A.C. **LMR : L08 – Dépt. : D85 – N° Club : C3149**

Pdt et Cce : THORREE Richard – 51 Rue De L Abbaye – 79160 VILLIERS EN PLAINE
Tél. : 0549356960 – Port. : 0616767141 – Email : fabric.thorree@orange.fr

TEAM RACING 85 **LMR : L08 – Dépt. : D85 – N° Club : C3212**

Pdt et Cce : GAUFRETEAU Stephane – 2 Route Anzeau – 85490 BENET
Tél. : 0966967298 – Port. : 0678022989 – Email : teamracing85@hotmail.fr

MOBY DELTA CROSS **LMR : L08 – Dépt. : D85 – N° Club : C3283**

Pdt et Cce : ARNAUD Thomas – 11 Rue Du Pont Boisseau – 85600 ST GEORGES DE MONTAIGU
Port. : 0679771283 – Email : thomas.arnaudsx@orange.fr

LES CERFS VOLANTS**LMR : L08 – Dépt. : D85 – N° Club : C3312**Pdt et Cce : CHARRIER Sebastien – 40 La Dauniere – 85170 LES LUCS SUR BOULOGNE
Port. : 0629893103 – Email : sebastien.charrier0@orange.fr**AMICALE LAIQUE LE BOUPERE****LMR : L08 – Dépt. : D85 – N° Club : C3322**Pdt et Cce : ROCHEREAU Yvan – 4 Rue Vieille Forge – Chassais – 85110 SIGOURNAIS
Tél. : 0251404451 – Port. : 0784926799 – Email : yvan5rochereau@gmail.com**ASSOCIATION SPORTIVE MOTO PAYS DES ACHARDS****LMR : L08 – Dépt. : D85 – N° Club : C3342**Pdt et Cce : JOLLY Eugénie – 4 – La Plissonniere – 85190 AIZENAY
Tél. : 0673255131 – Email : eugeniejolly11@gmail.com**MCJ THORIGNY****LMR : L08 – Dépt. : D85 – N° Club : C3364**Pdt et Cce : LEFORT Philippe – 28 Le Puits Pellerin – 85480 THORIGNY
Tél. : 0251072279 – Port. : 0615717126 – Email : lpf375@gmail.com**MOTO CLUB DE LA VIE APREMONT****LMR : L08 – Dépt. : D85 – N° Club : C3368**Pdt et Cce : CERAN Benoit – 11 Rue Du Chateau D Eau – 85220 APREMONT
Tél. : 0782603034 – Email : benoit.ceran@gmail.com**MOTO CLUB LES MEILLERETS 85****LMR : L08 – Dépt. : D85 – N° Club : C3369**Pdt et Cce : RAINEREAU Maxime – 3 Village La Belle Entree – 85170 BELLEVIGNY
Tél. : 0251411603 – Port. : 0787376371 – Email : mrainereau.branly@gmail.com**MOTO CLUB CHALLANDAIS****LMR : L08 – Dépt. : D85 – N° Club : C3371**Pdt et Cce : MORIN Anthony – 245 Chemin Des Gastonnières – 85270 NOTRE-DAME-DE-RIEZ
Tél. : 33251549449 – Port. : 0607609756 – Email : natif9802@hotmail.com**ASSOCIATION CHAILLEZAISE DE SPORTS TOUTS TERRAIN****LMR : L08 – Dépt. : D85 – N° Club : C3376**Pdt et Cce : DUBOIS Guillaume – 30Bis Rue La Vergne – 85430 LES CLOUZEUX
Port. : 0664271260 – Email : guiguilebiker@hotmail.fr**MOTO CLUB HERBRETAIS HOLESHOT****LMR : L08 – Dépt. : D85 – N° Club : C3378**Pdt et Cce : BRILLANCEAU Ludovic – 13 – Bas Bousiron La Pommeraié Sur Sevre – 85700 SEVREMOY
Port. : 0635337672 – Email : ludovic.brillanceau@orange.fr**MOTO CLUB LES MORFALOUS****LMR : L08 – Dépt. : D85 – N° Club : C3379**Pdt et Cce : DRAPEAU Gaby – 14 Rue Des Rivaux – 85770 VIX
Tél. : 0251513623 – Port. : 0681946898 – Email : gabysylvie@orange.fr**ASSOCIATION SPORTIVE DE LA VALLEE DE LYON****LMR : L08 – Dépt. : D85 – N° Club : C3380**Pdt et Cce : TROQUIER Sebastien – Oxmoto – 36 Rue Du Foyer – 85310 LE TABLIER
Tél. : 0760565218 – Email : nathalie-sebastien.troquier@orange.fr**MOTO CLUB LES PIRATES****LMR : L08 – Dépt. : D85 – N° Club : C3381**Pdt et Cce : GUINEMENT Bertrand – 161 Rue De La Cornillere – 85140 ST MARTIN DES NOYERS
Tél. : 0670280013 – Port. : 0627129252 – Email : guinementbertrand12@gmail.com**MOTO-CLUB PIT LANE ENDURANCE****LMR : L08 – Dépt. : D85 – N° Club : C3417**Pdt et Cce : BENETEAU Emmanuel – 24 Rue De La Roche De Boisse – 85200 FONTENAY-LE-COMTE
Port. : 0650193527 – Email : ebtbm@hotmail.com**AG MOTORSPORT****LMR : L08 – Dépt. : D85 – N° Club : C3373**Pdt et Cce : GRONDIN Alexandre – 1 Bois Blanc – 85440 AVRILLE
Tél. : 0251903912 – Port. : 0652755188 – Email : agmotosport@gmx.fr**MOTO CLUB WEST MECAPARK****LMR : L08 – Dépt. : D85 – N° Club : C3744**Pdt et Cce : RIGAUDEAU Antoine – 92 Rue Du Clair Bocage – 85000 MOUILLERON LE CAPTIF
Port. : 0609523614 – Email : antoine@oxmoto.fr

LIGUE DE PROVENCE

Code FFM N° 20

Alpes de Haute Provence (04) - Hautes Alpes (05) - Alpes Maritimes (06)

Bouches du Rhône (13) - Var (83) - Vaucluse (84)

Siège Social : Centre de Vie l'Anjoly, 98 Boulevard de l'Europe 13127 VITROLLES

Mobile : 06 75 28 05 48 / Tél : 04 42 09 72 02

Email : ligue.motocyclistedeprovence@orange.fr

<http://www.liguemotoprovence.com>

Correspondance : au siège social

Présidente : SIMON Christine - 30 Chemin des Vignes 13127 VITROLLES

Mobile : 06 82 30 73 53 - Email : eric.simonch@wanadoo.fr

1er Vice-président : ICARD Jonathan - 1041 Route de Camaret 84850 TRAVAILLAN

Mobile : 06 80 36 84 58 - Email : jicard@motoball.fr

Vice-président : RAMBURE Jean-Marc - 11 Impasse Clos de la Vasta Route de Moulinet 06380 SOSPEL
Mobile : 06 88 62 15 98 - Email : jean-marc.rambure@wanadoo.fr

Secrétaire général : GIACOMI Thibault - 4 Rue Mignet 13120 GARDANNE
Mobile : 06 42 18 73 76 - Email : t.giacomi@gmail.com

Trésorière : MASCHIO TRAVERSA Myriam - 527 Voie Impériale 04510 AIGLUN
Mobile : 06 15 39 35 17 - Email : maschio.m@orange.fr

Délégués aux AG FFM : ICARD Jonathan / RAMBURE Jean-Marc

PRESIDENTS OU REPRESENTANTS des COMMISSIONS SPORTIVES :

Motocross : GIACOMI Thibault - 4 Rue Mignet 13120 GARDANNE
Mobile : 06 42 18 73 76 - Email : t.giacomi@gmail.com

Enduro & Rallyes TT : CARRARA Frédéric - 45 Chemin de la Begude Quartier La Plantade 84220 GOULT
Mobile : 06 88 96 41 37 - Email : carrara.frederic@wanadoo.fr

Vitesse : KNAUPP Jean-Christophe - Lot. Plan Florent 80 Impasse des Sorbiers 83600 BAGNOLS-EN-FORET
Mobile : 06 03 21 65 37 - Email : teamraphatoc@live.fr

Trial : LEHNER Luc - 125 Avenue du Zoo 06700 ST LAURENT du VAR
Mobile : 06 21 40 19 49 - Email : dr.lehner@wanadoo.fr

Quads : LESBROS Guillaume - 112 Route du Jas du Moine 04290 SALIGNAC
Mobile : 06 74 44 82 12 - Email : g.lesbros@hotmail.fr

Moto-Ball : ICARD Jonathan - 1041 Route de Camaret 84850 TRAVAILLAN
Mobile : 06 80 36 84 58 - Email : j.icard@motoball.fr

Tourisme : LEAL Tony - 89 Allée des Coquelicots 13860 PEYROLLES-EN-PROVENCE
Mobile : 06 72 06 09 18 - Email : tony.leal@hotmail.fr

Technique : PIGNOL Christophe - 212 Chemin de la Magdala 83640 PLAN D'AUPS STE BAUME
Mobile : 06 14 35 48 03 - Email : spycross83@gmail.com

Formation Dir/Off : BAGOUSSE Georges - Tytorgenn, la Roquette 13710 FUYEAU
Mobile : 06 19 89 33 19 - Email : g.bagousse@gmail.com

Educatif : DECKER Fabien - 505 Chemin de la Lougne 83740 LA CADIERE-D'AZUR
Mobile : 06 25 05 93 57 - Email : fabriendecker@hotmail.fr

TRDA : FERRIERE Franck - 172 Rue Marie Curie 84850 CAMARET SUR AIGUES
Mobile : 06 82 19 93 39 - Email : franck.ferriere@wanadoo.fr

ALPES DE HAUTE PROVENCE (04)

COMITE MOTOCYCLISTE DEPARTEMENTAL DES ALPES-DE-HAUTE-PROVENCE – D04 – L20

Pdt : GIACOMI Thibault – 4 Rue Mignet – 13120 GARDANNE
Port. : 0642187376 – Email : t.giacomi@gmail.com

U.S.C.A.S.A. LMR : L20 – Dépt. : D04 – N° Club : C0240

Pdt et Cce : RABELLINO Jean-Marc – Treffe Feuille – 22 Bis Route Napoleon – 04290 VOLONNE
Port. : 0609219551 – Email : jean-marc.rabellino@wanadoo.fr

MOTO CLUB VOLX VILLENEUVE LMR : L20 – Dépt. : D04 – N° Club : C1002

Pdt et Cce : ICARD Michel – Le Grand Pre – 04130 VOLX
Port. : 0672426438 – Email : icard.m@wanadoo.fr

MOTO CLUB D'ANNOT LMR : L20 – Dépt. : D04 – N° Club : C1185

Pdt et Cce : MASSE Franck – 420 Route De La Colle St Michel – La Clap – 04240 MEAILLES
Tél. : 0492832605 – Port. : 0615417438 – Email : sarlmasse@orange.fr

MOTO CLUB DIGNOIS LMR : L20 – Dépt. : D04 – N° Club : C2059

Pdt et Cce : BONNET Fabrice – 38 Route Du Chaffaut – 04000 DIGNE LES BAINS
Tél. : 0492320270 – Port. : 0622586686 – Email : fabrice.bonnet@hotmail.fr

UNION SPORTIVE DE LA BLANCHE SECTION MOTO LMR : L20 – Dépt. : D04 – N° Club : C3185

Pdt et Cce : SAVORNIN Thomas – Gaec Le Bois Joli – Quartier Le Faut – 04140 SEYNE
Tél. : 0667289862 – Email : boisjolithomas@gmail.com

MOTO CLUB PREFAISSAL LMR : L20 – Dépt. : D04 – N° Club : C3698

Pdt et Cce : COISY Benjamin – 49 Route De La Bastide Des Jourdans – 04860 PIERREVERT
Port. : 0681939597 – Email : domaineprafaissal@gmail.com

MOTO CLUB ALPIN LMR : L20 – Dépt. : D05 – N° Club : C0028

Pdt et Cce : AMOURIQ Allan – 29 Route De L'Audet – 05000 GAP
Port. : 0631750440 – Email : allan.amouriq@gmail.com

MOTO CLUB ANCELLE **LMR : L20 – Dépt. : D05 – N° Club : C1370**

Pdt et Cce : EHRHART Jean-Henri – Place Du Village – 05260 ANCELLE
Tél. : 0492508895 – Port. : 0684608709 – Email : janotst@wanadoo.fr

BRIANCON MOTO SPORT **LMR : L20 – Dépt. : D05 – N° Club : C1606**

Pdt et Cce : ROLLAND Philippe – 2 Rue Des Armoises – 05100 VILLAR-SAINT-PANCRACE
Port. : 0607999415 – Email : jrolland05100@outlook.fr

MOTO RACING CLUB GAP **LMR : L20 – Dépt. : D05 – N° Club : C1846**

Pdt et Cce : JOUSSELME Franck – 6 Rue Du Serre De L'Aure – 05000 GAP
Port. : 0613612595 – Email : tontonbibi27@yahoo.fr

MONETIER MX **LMR : L20 – Dépt. : D05 – N° Club : C3079**

Pdt et Cce : THOMAS Quentin – Bat E – Quartier Chemin Saint Sauver – Rue De L'Amade N3 – 04700 ORAISON
Tél. : 0640343167 – Port. : 0626872834 – Email : tmxevolution04@gmail.com

HAUTES ALPES (05)**COMITE DEPARTEMENTAL DES HAUTES ALPES – D05 – L20**

En sommeil.

RADICAL RACING TEAM **LMR : L20 – Dépt. : D05 – N° Club : C3775**

Pdt et Cce : OLLIVE Yannick – 41 Rue Des Ayes – 05100 VILLAR ST PANCRACE
Port. : 0783863040 – Email : yannick.ollive@orange.fr

MOTO CLUB DE COMBE VINOUSE **LMR : L20 – Dépt. : D05 – N° Club : C3783**

Pdt et Cce : LATIL Jerome – 5 Traverse Des Mazans – 04200 MISON
Port. : 0631156175 – Email : jejelatil@gmail.com

MOTO CLUB COTE D'AZUR - A.S.B.T.P. **LMR : L20 – Dépt. : D06 – N° Club : C0188**

Pdt et Cce : GIRAUDO Jean-Marc – 84 Chemin Des Plans – La Begude – 06340 CANTARON
Tél. : 0493912551 – Port. : 0781842617 – Email : giraudojeanmarc@gmail.com

MOTO CLUB DE CANNES **LMR : L20 – Dépt. : D06 – N° Club : C0199**

Pdt et Cce : HENRY Eric – 439 Avenue Pierrefeu – 06560 VALBONNE
Port. : 0637637940 – Email : celsahenry@yahoo.com

C.E.T.SPORTS DE CANNES **LMR : L20 – Dépt. : D06 – N° Club : C0200**

Pdt et Cce : RAYNAUD Martin – Tyrtorgenn – 628 Chemin Des Basses Molières – 06530 SPERACEDES
Tél. : 0967183040 – Port. : 0650046911 – Email : martin.raynaud@wanadoo.fr

AMICAL MOTOR CLUB DE GRASSE **LMR : L20 – Dépt. : D06 – N° Club : C0404**

Pdt : PRATO Adrien – 161 Chemin De Cra Boucher – 06750 CAILLE
Tél. : 0493607355 – Port. : 0660577205 – Email : adrien@prato06.fr
Cce : BONNIN Alain – Ile Cannes Marina – 190 Allée Calypso – 06210 MANDELIEU-LA-NAPOULE
Tél. : 0493480993 – Port. : 0628770624 – Email : alain.bonnin@gmail.com

ALPES MARITIMES (06)**COMITE DEPARTEMENTAL ALPES MARITIMES – D06 – L20**

Pdt : VAGLIO Christian – 49 Avenue Notre Dame – 06700 ST LAURENT DU VAR
Tél. : 0493071160 – Port. : 0675690357 – Email : vaglio.c@orange.fr

CENTAURE CLUB DE NICE **LMR : L20 – Dépt. : D06 – N° Club : C0643**

Pdt et Cce : MARKARIAN Jean-Marc – 10 Route D Aspremont – 06670 COLOMARIS
Port. : 0609955915 – Email : centaureclubdenice@free.fr

MOTO CLUB CAGNES / VILLENEUVE **LMR : L20 – Dépt. : D06 – N° Club : C1225**

Pdt et Cce : RAMBURE Jean-Marc – 11 Impasse Clos De La Vasta – Route De Moulinet – 06380 SOSPEL
Port. : 0688621598 – Email : jean-marc.rambure@wanadoo.fr

MENTON SPORTS LOISIRS **LMR : L20 – Dépt. : D06 – N° Club : C1339**

Pdt et Cce : PERCHE Donovan – 86 Route Route Du Val De Gorbio – Les Cabanelles – 06500 MENTON
Tél. : 0674552594 – Email : donomotocross06@hotmail.fr

SOSPEL MOTOS SPORTS **LMR : L20 – Dépt. : D06 – N° Club : C1363**

Pdt et Cce : ROSTAGNI Franck – 45 Avenue Des Acacias – Bat E Les Hauts Du Borrigo – 06500 MENTON
Tél. : 0954804546 – Port. : 0607192162 – Email : franck.rostagni66@gmail.com

MOTO CLUB LA GAUDE **LMR : L20 – Dépt. : D06 – N° Club : C1602**

Pdt et Cce : ALBERO Bruno – 895 Avenue Marcel Pagnol – 06610 LA GAUDE
Tél. : 0493244245 – Port. : 0620832327 – Email : mclagaude@free.fr

RACING MOTO CLUB LAURENTIN **LMR : L20 – Dépt. : D06 – N° Club : C2601**

Pdt et Cce : DE LA VEGA Barbara – Les Bassins Du Var – Quartier Fongeri Cd 1 – 06640 ST JEANNET
Tél. : 0493263327 – Port. : 0620822000 – Email : rmclautrentin@gmail.com

MC MONACO REGION PACA**LMR : L20 – Dépt. : D06 – N° Club : C2659**

Pdt et Cce : POLLANO Andre-Philippe – 31 Avenue Hector Otto – L'Escorial – 98000 MONACO

Tél. : 37793251010 – Port. : 0627543178 – Email : a.pollano@monaco.mc

Cce : GRECO Christophe – 26 Rue Plati – 0 MONACO

Port. : 33661320204 – Email : greco.christophe@hotmail.fr

MOTO CLUB DU DESERT**LMR : L20 – Dépt. : D06 – N° Club : C2805**

Pdt et Cce : SELLIER Regis – 3 Avenue Alphonse Daudet – 06160 ANTIBES

Tél. : 0669522006 – Port. : 0603703624 – Email : desertmotoclub@gmail.com

AMSL TRIAL LEVENS**LMR : L20 – Dépt. : D06 – N° Club : C2971**

Pdt et Cce : MENEVAUT Guy – 505 Chemin De La Madone – 06670 LEVENS

Port. : 0688822823 – Email : guy.menevaut@orange.fr

SAINT LAURENT MOTO CLUB**LMR : L20 – Dépt. : D06 – N° Club : C3314**

Pdt et Cce : VAGLIO Christian – 49 Avenue Notre Dame – 06700 ST LAURENT DU VAR

Tél. : 0493071160 – Port. : 0675690357 – Email : vaglio.c@orange.fr

BOUCHES DU RHÔNE (13)**COMITE MOTOCYCLISTE DEPARTEMENTAL DES BOUCHES-DU-RHONE – D13 – L20**

Pdt : BAGOUSSE Georges – Tyrtorgenn – La Roquette – 13710 FUYEAU

Port. : 0619893319 – Email : g.bagousse@gmail.com

MOTO CLUB AIX EN PROVENCE**LMR : L20 – Dépt. : D13 – N° Club : C0017**

Pdt et Cce : BAGOUSSE Georges – La Roquette – 13710 FUYEAU

Port. : 0619893319 – Email : g.bagousse@gmail.com

MOTO CLUB CHATEAUNEUF LES MARTIGUES**LMR : L20 – Dépt. : D13 – N° Club : C0243**

Pdt et Cce : PAPPALARDO Eric – 6 Traverse De La Jeteu Du Port – Calanque Ponteau Port – 13500 MARTIGUES

Tél. : 0760314117 – Email : eric5pappalardo@gmail.com

MOTO CLUB DU PUY STE REPARADE**LMR : L20 – Dépt. : D13 – N° Club : C0732**

Pdt et Cce : ACHARD Michel – 565 Ave Du General De Gaulle – 13510 EGUILLES

Tél. : 0950738524 – Port. : 0660218611 – Email : michelachard.trial@gmail.com

MOTO CLUB SENAS DURANCE**LMR : L20 – Dépt. : D13 – N° Club : C0855**

Pdt et Cce : ESCRIBA Dobert – 69 Chemin Des Freres Mineurs – 13430 EYGUIERES

Port. : 0677498179 – Email : doby.escriba@gmail.com

MOTO CLUB VENTABREN**LMR : L20 – Dépt. : D13 – N° Club : C0968**

Pdt et Cce : GIORGIO Francois – 416 Chemin Du Puits Du Saule – 13122 VENTABREN

Tél. : 0442288372 – Port. : 0611152917 – Email : francois.giorgio@hotmail.fr

PLAN D'ORGON SPORT MOTO**LMR : L20 – Dépt. : D13 – N° Club : C1475**

Pdt et Cce : PORTE Guillaume – 75 Impasse Du Moulin – 13750 PLAN D'ORGON

Port. : 0621444143 – Email : porteguillaume@hotmail.com

ST PAUL MOTO CLUB**LMR : L20 – Dépt. : D13 – N° Club : C1596**

Pdt et Cce : SAGE Frederic – Le Jas De L'Aire – 13115 ST PAUL LES DURANCE

Tél. : 0442574758 – Port. : 0757101539 – Email : fredsage13115@gmail.com

PROTWIN**LMR : L20 – Dépt. : D13 – N° Club : C1723**

Pdt et Cce : DE SALVE VILLEDIEU Florence – 253 Avenue D'Aix – St Canadet – 13610 LE PUY STE REPARADE

Port. : 0615362184 – Email : ch.protwin@gmail.com

A.S.A.H MOTO CROSS**LMR : L20 – Dépt. : D13 – N° Club : C1853**

Pdt et Cce : MAILHE Magali – 93 Rue Alain Bajac – 84120 PERTUIS

Port. : 0650127247 – Email : mailhe.magali@gmail.com

MOTO CLUB GEMENOS**LMR : L20 – Dépt. : D13 – N° Club : C1971**

Pdt et Cce : MEIRONE Eric – 1569 Chemin De Saint Jean – 13420 GEMENOS

Port. : 0682551582 – Email : motoclubdegemenos@gmail.com

MOTO SUD ORGANISATION**LMR : L20 – Dépt. : D13 – N° Club : C2445**

Pdt et Cce : BOULLEY DUPARC Xavier – Jardin Des Orchidees – 70 Avenue Leo Lagrange – 13600 LA CIOTAT

Port. : 0625059357 – Email : motosudorganisation@gmail.com

MOTO CLUB CABANNAIS**LMR : L20 – Dépt. : D13 – N° Club : C2890**

Pdt et Cce : PONTE Christian – 16 Chemin Du Barrie – 13440 CABANNES

Tél. : 0490952706 – Port. : 0667651230 – Email : ponte.sarlsp@free.fr

AIX'TREME CROSS**LMR : L20 – Dépt. : D13 – N° Club : C2896**

Pdt : ADRIANSEN Vincent – 95 Chemin Ancienne Carraire – Troupeaux Arles – 13120 GARDANNE

Port. : 0623402153 – Email : neomars@hotmail.fr

Cce : PICARD Nicolas – 12 Rue Des Arts – 13111 COUDOUX

Port. : 0627772399 – Email : nicolaspicard92@hotmail.com

MOTO CLUB 4 G **LMR : L20 – Dépt. : D13 – N° Club : C3098**
Pdt et Cce : GARCIA Francis – 1 Rue Euthymennes – 1 Rue Euthymennes – 13001 MARSEILLE
Port. : 0609200666 – Email : 4gmoto@gmail.com

MOTO CLUB SAINTE ROSALIE LA FARE LES OLIVIERS **LMR : L20 – Dépt. : D13 – N° Club : C3280**
Pdt et Cce : LHOMME Patrice – 272 Chemin St Hilaire – Quartier Les Revenants – 13320 BOUC BEL AIR
Port. : 0668739922 – Email : patricelhomme@hotmail.fr

TRIAL LOISIR CLUB BARBENTANAIS **LMR : L20 – Dépt. : D13 – N° Club : C3533**
Pdt et Cce : BAYLE Pierre-Jean – 168 Chemin De Cambageon – 13570 BARBENTANE
Tél. : 0490955339 – Port. : 0609732184 – Email : pj-bayle@hotmail.fr

KF78 ACADEMIE **LMR : L20 – Dépt. : D13 – N° Club : C3676**
Pdt et Cce : FORAY Freddy – 8 Rue De La Marjolaine – 13770 VENELLES
Port. : 0623230446 – Email : freddyforay@gmail.com

POMPIER ACADEMIE RACING TEAM **LMR : L20 – Dépt. : D13 – N° Club : C3766**
Pdt et Cce : TREVES Jeremy – 227 Avenue Kennedy – 13600 LA CIOTAT
Port. : 0659142581 – Email : trevesjeremy136@gmail.com

VAR (83)

COMITE DEPARTEMENTAL DU VAR – D83 – L20
Pdt : MICHEL Eric – 34 Chemin Plein Sud – 83340 CABASSE
Tél. : 0642502807 – Email : eric.michel028515@gmail.com

MOTO CLUB DU VAR **LMR : L20 – Dépt. : D83 – N° Club : C0962**
Pdt et Cce : MICHEL Eric – 34 Chemin Plein Sud – 83340 CABASSE
Tél. : 0642502807 – Email : eric.michel028515@gmail.com

MOTO CLUB TOULONNAIS **LMR : L20 – Dépt. : D83 – N° Club : C1210**
Pdt et Cce : GIRAUD Charles – 59 Bld St Henri – 83200 TOULON
Port. : 0607086708 – Email : moto.club.toulon@club-internet.fr

MOTO CLUB DU LAC ST CASSIEN **LMR : L20 – Dépt. : D83 – N° Club : C1280**
Pdt et Cce : LEROY Antony – 159 Route De Mons – 83440 CALLIAN
Port. : 0609500512 – Email : Nous06580@hotmail.com

ASSOCIATION MOTO VERTE DE SALERNES **LMR : L20 – Dépt. : D83 – N° Club : C1405**
Pdt et Cce : BOUTAL Jean-Luc – Chemin Des Pins – Quartier Gandelon – 83690 SALERNES
Tél. : 0494706052 – Port. : 0603248084 – Email : jluc.boutal@free.fr

TRIAL CLUB D'ENTRECASTEAUX **LMR : L20 – Dépt. : D83 – N° Club : C1453**
Pdt et Cce : MAUDHUIT Francois – 414 Boulevard Josph Collomp – La Riaille N 46 – 83300 DRAGUIGNAN
Tél. : 0494681087 – Port. : 0613251707 – Email : trialclubentrecasteaux@cegetel.net

MOTO CLUB ZONE ROUGE **LMR : L20 – Dépt. : D83 – N° Club : C1585**
Pdt : DENLIKER Christian – 9 Allée Des Pet Chateaux Villepey – 83370 FREJUS
Port. : 0620471895 – Email : christian.denliker@sfr.fr

MOTO CLUB DU CIRCUIT PAUL RICARD **LMR : L20 – Dépt. : D83 – N° Club : C3067**
Pdt et Cce : MARIN-CUDRAZ Stephane – 435 Chemin Gigeri – Demeures De La Tour Villa 27 – 83170 BRIGNOLES
Port. : 0670469429 – Email : moto-club@circuitpaulricard.com

MOTO CLUB DE TANNERON **LMR : L20 – Dépt. : D83 – N° Club : C3159**
Pdt et Cce : RAMONDA Pierre – 37 Chemin Des Mimosas – Camp Romain – 06530 PEYMEINADE
Port. : 0664915375 – Email : pierreramonda@gmail.com

MOTO CLUB SALERNOIS **LMR : L20 – Dépt. : D83 – N° Club : C3422**
Pdt et Cce : BOUALEM Kamel – Quartier St Romain – 83690 SALERNES
Port. : 0659034133 – Email : kamel.mcs@outlook.fr

MX ECOLE PUGET VILLE **LMR : L20 – Dépt. : D83 – N° Club : C3425**
Pdt et Cce : GROISY Jerome – 445 Rue De La These – 83390 PUGET VILLE
Port. : 0658123087 – Email : jerome.groisy@outlook.fr

LPP BY LOISEAU (LA PISTE DANS LA PEAU) **LMR : L20 – Dépt. : D83 – N° Club : C3478**
Pdt et Cce : ANCEAUX Hugo – 1212 Chemin De Chateauneuf – 06620 LE BAR-SUR-LOUP
Tél. : 0623763421 – Email : hugo.anceaux@hotmail.com

MOTO CLUB DE COGOLIN **LMR : L20 – Dépt. : D83 – N° Club : C3483**
Pdt et Cce : DILLINGER Julien – 640 Chemin Des Vignaux – 83310 GRIMAUD
Tél. : 0611602326 – Email : dillingerjulien@gmail.com

SPORT LOISIR ET ADRENALINE **LMR : L20 – Dépt. : D83 – N° Club : C3542**
 Pdt et Cce : REAUX Florian – 85 Impasse De La Croix Rouge – 83470 SAINT-MAXIMIN-LA-SAINTE-BAUME
 Port. : 0667600421 – Email : florian.reaux@hotmail.fr

AMSL FREJUS **LMR : L20 – Dépt. : D83 – N° Club : C3646**
 Pdt et Cce : SGARRA Fabien – 371 Rue George Besse – 83600 FREJUS
 Port. : 0681555522 – Email : alexandra.gimbert@race-experience.fr

VAUCLUSE (84)

COMITE DEPARTEMENTAL DU VAUCLUSE – D84 – L20
 Pdt : BLANC Roger – 100 Chemin De Peyrard – 84210 PERNES-LES-FONTAINES
 Tél. : 0490613836 – Port. : 0680029791 – Email : rogerblanc84210@gmail.com

MOTO RACER CLUB D'ALBION **LMR : L20 – Dépt. : D84 – N° Club : C0020**
 Pdt et Cce : LEDIG Florent – 151 Chemin Des Oliviers – 84570 MALEMORT DU COMTAT
 Tél. : 0675937973 – Email : f_ledig@hotmail.com

MOTO CLUB DES AIGLES APTESIENS **LMR : L20 – Dépt. : D84 – N° Club : C0050**
 Pdt et Cce : BOREL Quentin – 18 Rue La Montado – 84400 GIGNAC
 Port. : 0672614028 – Email : quentinborel84@gmail.com

MOTO CLUB AVIGNON VAUCLUSE **LMR : L20 – Dépt. : D84 – N° Club : C0086**
 Pdt et Cce : GREGORI Marcel – 126 Impasse De L'Arquebusier – 84450 SAINT-SATURNIN-LES-AVIGNON
 Port. : 0682673685 – Email : gregcelou46@gmail.com

SPORTING MOTOBALL BOLLENE **LMR : L20 – Dépt. : D84 – N° Club : C0154**
 Pdt et Cce : BISSIRIEIX Françoise – 754 Chemin Droit – 84840 LAPALUD
 Port. : 0689272323 – Email : fran1703@wanadoo.fr

MOTO-BALL CLUB DE CAMARET **LMR : L20 – Dépt. : D84 – N° Club : C0197**
 Pdt et Cce : CARPENTRAS Henri – 860 Chemin Droit – Les Contrats – 84840 LAPALUD
 Tél. : 0490305150 – Port. : 0608550705 – Email : contact@motoball-camaret.fr

MOTO CLUB DE L'ENCLAVE SECTION TOUT TERRAIN **LMR : L20 – Dépt. : D84 – N° Club : C0337**
 Pdt et Cce : LESBROS Guillaume – 112 Route Du Jas Du Moine – 04290 SALIGNAC
 Tél. : 0492641499 – Port. : 0674448212 – Email : g.lesbros@hotmail.fr

MOTO CLUB DE GOULT **LMR : L20 – Dépt. : D84 – N° Club : C0399**
 Pdt et Cce : PEZIERE Claude – 103 Allée De Verdun – 84220 GOULT
 Tél. : 0615611072 – Email : claude.peziere@orange.fr

MOTO CLUB MAZANAIS **LMR : L20 – Dépt. : D84 – N° Club : C0567**
 Pdt et Cce : LAFOND Renaud – 2463 Chemin Chemin Du Rocan – Les Carmes – 84200 CARPENTRAS
 Tél. : 0490600151 – Port. : 0620221167 – Email : renaud.lafond@neuf.fr

MOTO CLUB PERNOIS **LMR : L20 – Dépt. : D84 – N° Club : C0689**
 Pdt et Cce : PIGUET Yann – 204 Chemin De L'Aumone – 84460 CHEVAL-BLANC
 Port. : 0609137266 – Email : motorsacademy@gmail.com

MOTO CLUB PERTUIS DURANCE LUBERON **LMR : L20 – Dépt. : D84 – N° Club : C0692**
 Pdt et Cce : CHARPIN Jean-Marc – Lotissement Sainte Victoire – 67 Rue George Sand – 84120 PERTUIS
 Tél. : 0490799885 – Port. : 0614374225 – Email : pleinairloisir.motoquad@wanadoo.fr

MOTOBALL CLUB ROBIONNAIS **LMR : L20 – Dépt. : D84 – N° Club : C0774**
 Pdt et Cce : AUZOU Yves – 252 Chemin 252 Chemin Des Escoubiho – 84440 ROBION
 Tél. : 0490765827 – Port. : 0608636336 – Email : auzouyves@orange.fr

MOTO CLUB SAINT ROMANAIS **LMR : L20 – Dépt. : D84 – N° Club : C0827**
 Pdt et Cce : MOUTON Jean – Plan De Moye – 26110 VINSOBRES
 Tél. : 0475276729 – Port. : 0680411473 – Email : remi.mouton0565@orange.fr

MOTO BALL DE VALREAS **LMR : L20 – Dépt. : D84 – N° Club : C0961**
 Pdt et Cce : MARTIN Thierry – Route Montbrison – 84600 VALREAS
 Tél. : 0490352487 – Port. : 0670245415 – Email : martinthierry9756@neuf.fr

TERRAIN DE L'AMITIE **LMR : L20 – Dépt. : D84 – N° Club : C1444**
 Pdt et Cce : DUGAS Rene – 96 Rue De Brancas – 84210 PERNES LES FONTAINES
 Port. : 0616257564 – Email : mcterraindelamitie@orange.fr

MOTO CLUB CARPENTRAS COMTAT VENAISSIN **LMR : L20 – Dépt. : D84 – N° Club : C1571**
 Pdt et Cce : BARTOLO Christophe – 40 Lotissement Les Abricotiers – 84800 L'ISLE-SUR-LA-SORGUE
 Port. : 0625036443 – Email : christophe.bartolo84200@gmail.com

VENTOUX LOISIRS ST PONCHON **LMR : L20 – Dépt. : D84 – N° Club : C3022**
Pdt et Cce : JOURDAN Fabrice – 544 Avenue Majoral Francois Jouve – 84870 LOROL DU COMTAT
Port. : 0613293976 – Email : ventouxloisirs@hotmail.fr

ASSOCIATION MOTORS ACADEMY **LMR : L20 – Dépt. : D84 – N° Club : C3092**
Pdt et Cce : PIGUET Yann – 204 Chemin De L'Aumone – 84460 CHEVAL-BLANC
Port. : 0609137266 – Email : motorsacademy@gmail.com

BUZZ RACING L **MR : L20 – Dépt. : D84 – N° Club : C3430**
Pdt et Cce : AMIGAS Frederic – 30 Chemin De La Justice1 – 84240 LA MOTTE-D'AIGUES
Tél. : 0950602864 – Port. : 0609718011 – Email : amigasfrederic@gmail.com

PROVENCE TRIAL CLASSIC **LMR : L20 – Dépt. : D84 – N° Club : C3498**
Pdt et Cce : AUBERT Thierry – 17 Rue Guimety – 84340 MALAUCENE
Port. : 0662412565 – Email : aubert.t@gmail.com

MC GORDES **LMR : L20 – Dépt. : D84 – N° Club : C3750**
Pdt et Cce : ARNAUDO Gilles – Villa L'Ortu – 190 Avenue Du Tourail – 84660 MAUBEC
Tél. : 0490723623 – Port. : 0682560007 – Email : jcarnaud@wanadoo.fr

Outre-Mer
LIGUE de GUADELOUPE
Code FFM N° 28
Décalage horaire avec la France métropolitaine : - 5 heures
Correspondance : WATT Joelle
Mobile 06.90.31.38.82 - mail : president.lmrg@hotmail.com

Président par intérim : WATT Joelle
Mobile : 06.90.31.38.82 - mail : joelle.jfd@gmail.com

1er Vice-président : WATT Joelle

Vice-président : NASSIETTE Louis-Henri

Secrétaire Général : LAURENT Romuald – 2884 Route de Chazeau – 97160 LE MOULE

Trésorier : DAMAS Sophie – 2 Rue Général DELACROIX – 97139 LES ABYMES

Trésorier Adjoint : FUMOZUE Elodie – 2884 Route de Chazeau Les Grand Fonds – 97160 LE MOULE

Membre : ANICET ERIC

Membre : MONTOUTE Eric

Membre : HELISSEY Paul

Membre : ESNARD Klebert

Membre : PINEAU Suzele

Membre : SAINT-AMAND Adrien

Membre : REUNIF Richard

Membre : LIGARIUS Jacqueline

Membre : TORRENT Sandra

Membre : NOVEMBRE Edouard

Formations CDSR : Josué DUZONT (Mobile : 06 32 15 06 43) - Edouard NOVEMBRE (Mobile : 06 90 31 96 96)

Responsables Techniques : Jules FELICIANNE et Felicio HILAIRE

GUADELOUPE (971)

MOTO CLUB GUADELOUPE **LMR : L28 – Dépt. : D971 – N° Club : C0458**
Pdt et Cce : MIGNOT Patrick – 255 Impasse Negrit – 97190 LE GOSIER
Port. : 0690330697 – Email : spo.evenement@gmail.com

MOTO ACTION DU NORD **LMR : L28 – Dépt. : D971 – N° Club : C2103**
Pdt et Cce : MINGAU Miguel – 10 Impasse Paul Mingau – Rue De Concordia – 97150 SAINT MARTIN
Tél. : 0590528278 – Port. : 0690643008 – Email : miguel_mng@yahoo.fr

ZOUTI PERFORMANCE **LMR : L28 – Dépt. : D971 – N° Club : C2893**
Pdt et Cce : NOVEMBRE Edouard – Chemin Poirier – 97180 SAINTE ANNE
Tél. : 0690319696 – Email : zoutiperformanceracing@gmail.com

CLUB SUD BIKERS **LMR : L28 – Dépt. : D971 – N° Club : C3002**
Pdt et Cce : NASSIETTE Louis-Henri – Villa Les 4 Vents – Vieux Chemin – 97113 GOURBEYRE
Tél. : 0590801425 – Port. : 0690645270 – Email : louishenry.nst@gmail.com

MOTO CLUB DU LAMENTIN LMR : L28 – Dépt. : D971 – N° Club : C3462
Pdt et Cce : MONTOUTE Eric – Lotissement Le Canelier – Convenance – 97122 BAIE MAHAULT
Tél. : 0590251225 – Port. : 0690352679 – Email : eric126212@yahoo.fr

SDLF LMR : L28 – Dépt. : D971 – N° Club : C3518
Pdt et Cce : ANICET Eric – Rue Du Cimetiere – 97139 LES ABYMES
Port. : 0690565849 – Email : mr.aniceteric@gmail.com

PINEAU MECA SPORTS LMR : L28 – Dépt. : D971 – N° Club : C3738
Pdt et Cce : PINEAU Suzele – 26 Lotissement Moreau – 97128 GOYAVE
Tél. : 0690569402 – Email : pineaumecasports@gmail.com

MOTOSPORT GWADA RACING LMR : L28 – Dépt. : D971 – N° Club : C3745
Pdt et Cce : FUMOUCHE Elodie – 2884 Route De Chazeau – Les Grands Fonds – 97160 LE MOULE
Port. : 0690381355 – Email : fumouzelodie3@gmail.com

KARUKERA RACING TEAM LMR : L28 – Dépt. : D971 – N° Club : C3768
Pdt et Cce : AME Nicolas – 585 Chemin De Vanier – 97119 VIEUX-HABITANTS
Port. : +590690210024 – Email : president@karukeraracingteam.com

LIGUE DE MARTINIQUE

Code FFM N° 25 - Décalage horaire avec la France métropolitaine : - 5 heures

Siège Social : Maison des Sports - Pointe de la Vierge 97200 FORT de FRANCE -

Email : liguemoto972@gmail.com

Correspondance : Chez le Président

Président : LUCHEL Thierry - 6 rue des Filaos Desrochers 97200 FORT de FRANCE
Mobile : 06.96.03.85.65 - Email : thierryluchel29@gmail.com

Vice-président : LUCHEL Dominique - 157 route du Phare 97200 FORT de FRANCE
Mobile : 06.96.06.46.60 - Email : dominique.luchel@gmail.com

Secrétaire général : PECOME Guiteau - Quartier Palmiste 97232 LE LAMENTIN
Tél. : 05.96.50.03.85 - Mobile : 06.96.22.54.93 - Email : guytou972@hotmail.com

Secrétaire adjoint : BELMAT Nadia 6 rue des Filaos Desrochers 97200 FDF
Mobile : 06.96.02.21.22 Email : nadiabelmat12@gmail.com

Trésorier : FIDELIN Jean-Michel - 10 rue Crémieux, Terre St Ville 97200 FORT de FRANCE
Mobile : 06.96.34.69.69

Médecin : PIERRE-louis Christian Mobile : 0696459829

Assesseur : GOUAIT Patrick - Tél : 06 96 98 58 57

PRESIDENTS OU RESPONSABLES DES COMMISSIONS SPORTIVES :

Commission Motocross – supermotard : GOUAIT Patrick - Tél : 06 96 98 58 57

Commission Vitesse : LUCHEL Thierry Tél : 06 96 03 85 65

Formateur d'officiels : LUCHEL Thierry - Tél : 06 96 03 85 65 ; LUCHEL Dominique - Tél : 06 96 06 46 60

Sécurisation circuit : FIDELIN Jean-Michel Mobile : 06.96.34.69.69 / PECOME Guiteau Mobile : 06.96.22.54.93

TRDA : LUCHEL Dominique - Tél : 06 96 06 46 60

LIGUE DE GUYANE

Code FFM N° 29 - Gestion assurée par la FFM

Pour tout contact : Tél FFM : 01.49.23.77.00 - Email : ffm@ffmoto.com

GUYANE (1973)

YANA RUN SCOOT LMR : L29 – Dépt. : D973 – N° Club : C3685

Pdt et Cce : PANELLE Miguel – 12 Lot Hameau Des Pruniers – 97354 REMIRE-MONTJOLY

Tél. : 0694164252 – Email : president.yanarunscoot@gmail.com

LIGUE DE LA RÉUNION

Code FFM Numéro 24

Décalage horaire avec la France métropolitaine : + 3 heures

Siège social : Maison Régionale des Sports, 1 route de la Digue 97490 SAINT CLOTILDE - REUNION

Correspondance : RIVIERE Samuel – Mobile : 06 92 00 17 20 – Email : samuelmcsj.riviere23@gmail.com

Président : RIVIERE Samuel – Mobile : 06 92 00 17 20 – Email : samuelmcsj.riviere23@gmail.com

1^{er} Vice-président : RAVILY Pascal - Mobile : 06 92 86 22 91 – Email : magmaravily@yahoo.fr

2^{ème} Vice-président : RAZEBASSIA Jérémy – Mobile : 06 92 15 47 93 – Email : direction@tmr.re

3^{ème} Vice-président : NALLACARPOULET Djéya – Mobile : 06 92 08 51 91 – Email : djeya.nallac@gmail.com

Secrétaire général : LEPINAY Claude – Mobile : 06 92 71 60 06 – Email : claude.lepinay2@gmail.com

Secrétaire adjointe : MURAT Aurore – Mobile : 06 92 00 52 05 – Email : m.aurore974@gmail.com

Trésorière : ALPHONSINE Bernard (Mobile : 06 92 22 06 46 – Email : bernard.alpha@gmail.com)

Trésorière adjoint : AHO Nicolas – Mobile : 06 92 88 59 69 – Email : ahonicolas@gmail.com

Médecin : SCHLOSSMACHER Pascal – Mobile : 06 92 44 86 95 – Email : schlossp@wanadoo.fr

PRESIDENTS OU RESPONSABLES des COMMISSIONS :

Motocross : RAZEBASSIA Jérémy – Mobile : 06 92 15 47 93 – Email : direction@tmr.re

ALPHONSINE Bernard (Mobile : 06 92 22 06 46 – Email : bernard.alpha@gmail.com)

Sécurité Pistes Cross : RIVIERE Samuel (Mobile : 06 92 00 17 20 – Email : samuelmcsj.riviere23@gmail.com)

Vitesse : AHO Nicolas (Mobile : 06 92 88 59 69 – Email : ahonicolas@gmail.com)

Supermotard : RAVILY Pascal – Mobile : 06 92 86 22 91 – Email : magmaravily@yahoo.fr

(Mobile : 06 92 88 59 69 – Email : ahonicolas@gmail.com)

Chronométrage : NALLACARPOULET Djéya – Mobile : 06 92 08 51 91 – Email : djeya.nallac@gmail.com

Médical : SCHLOSSMACHER Pascal (Mobile : 06 92 44 86 95 – Email : schlossp@wanadoo.fr)

Formation CDSR / Officiels : LEPINAY Claude (Mobile : 06 92 71 60 06 – Email : claude.lepinay2@gmail.com)

Officiels : MURAT Aurore (Mobile : 06 92 00 52 05 – Email : m.aurore974@gmail.com)

Trial : LEDOUX Aldo (Mobile : 06 92 70 31 77 – Email : aldo.ledoux974@gmail.com)

Communication : RAVILY Emmanuel (Mobile : 06 92 38 14 51 – Email : emmanuel.ravily@wanadoo.fr)

LA RÉUNION (974)

MOTO CLUB DE SAINT JOSEPH **LMR : L24 – Dépt. : D974 – N° Club : C1148**

Pdt et Cce : HOARAU Jean-Bernard – 4B Chemin Ducheman – Grand Coude – 97480 SAINT-JOSEPH

Port. : 0692669299 – Email : jb.waro@yahoo.fr

MOTO CLUB DU TAMPON **LMR : L24 – Dépt. : D974 – N° Club : C1160**

Pdt : BEGUE Jean-Max – 17 Ruelle Des Bois Noirs – Petit Tampon – 97430 LE TAMPON

Tél. : 0262273056 – Port. : 0692102764 – Email : hoaraujacqueline915@gmail.com

Cce : HOARAU Jacqueline – 23 K Rue Saint Vincent De Paul – 97430 LE TAMPON

Tél. : 0262574615 – Email : hoaraujacqueline915@gmail.com

RACER MOTO CLUB **LMR : L24 – Dépt. : D974 – N° Club : C2023**

Pdt et Cce : BEGUE Olivier Gilbert – 18 Chemin Yapanas – La Bretagne – 97490 SAINT-DENIS

Tél. : 0262527032 – Port. : 0692216165 – Email : begue377@msn.com

A.P.S.C. MAGMA **LMR : L24 – Dépt. : D974 – N° Club : C2107**

Pdt et Cce : RAVILY Pascal – 13 Chemin Chevalier – Fleurimont – 97435 SAINT-PAUL

Tél. : 0262228903 – Port. : 0692862291 – Email : magmaravily@yahoo.fr

MOTO CLUB TRACER **LMR : L24 – Dépt. : D974 – N° Club : C2375**

Pdt et Cce : LASSAUX Olivier – Lot Paul Et Virginie Cd 41 – 9 Rue Calou Pile – 97419 LA POSSESSION

Tél. : 0262921722 – Port. : 0692866363 – Email : ok.lassaux@gmail.com

MOTOCROSS 421 **LMR : L24 – Dépt. : D974 – N° Club : C2544**

Pdt : DORSEUIL Pascal – 30 Rue Hubert De Lisele – La Riviere – 97421 SAINT-LOUIS

Tél. : 0262394675 – Port. : 0692874772 – Email : dorssuspensions@gmail.com

Cce : ALPHONSINE Bernard – 5 Chemin Chicoree – Le Riviere – 97421 SAINT-LOUIS

Tél. : 0692220646 – Email : bernard.alpha@gmail.com

TEAM 974 DEUX ZERO **LMR : L24 – Dépt. : D974 – N° Club : C2866**

Pdt et Cce : PAYET Patrice – 2 Bis Rue Des Roitelets – 44270 SAINT-ETIENNE-DE-MER-MORTE

Port. : 0692867891 – Email : patricepayet.lrm@gmail.com

MX BRAS-PANON **LMR : L24 – Dépt. : D974 – N° Club : C3029**

Pdt et Cce : RAZEBASSIA Jeremy – Les Caneliers 3 – 3 Allée Des Pinpins – Riviere Des Roches – 97412 BRAS-PANON

Tél. : 0262203370 – Port. : 0692154793 – Email : direction@tmr.re

TEAM PODIUM SECTION MOTO **LMR : L24 – Dépt. : D974 – N° Club : C3046**

Pdt et Cce : LEPINAY Claude – 29 Rue Des Goyaves – Appt 23 – 97490 SAINT-DENIS

Tél. : 0262291312 – Port. : 0692716006 – Email : claude.lepinay2@gmail.com

TEAM BAILLIF 2 REUNION **LMR : L24 – Dépt. : D974 – N° Club : C3068**

Pdt et Cce : BAILLIF Pierre – 18 Rue Charles Baudelaire – Zac Saint Laurent – 97419 LA POSSESSION

Tél. : 0262449536 – Port. : 0692851965 – Email : pierre.baillif@wanadoo.fr

MOTO CLUB 419 **LMR : L24 – Dépt. : D974 – N° Club : C3587**
 Pdt et Cce : COUPAMA Samuel – 26 B Rue Roger Eugene Delouise – 97419 LA POSSESSION
 Port. : 0692232607 – Email : samuel.coupama@gmail.com

MOTO CLUB ONIA **LMR : L24 – Dépt. : D974 – N° Club : C3601**
 Pdt et Cce : ONIA Ikhlass – 35 Bis C Chemin Lory Lebreton – 97490 SAINT-DENIS
 Port. : 0693937764 – Email : onia974@hotmail.com

CLUB TEAM MOTO SHOP **LMR : L24 – Dépt. : D974 – N° Club : C3789**
 Pdt et Cce : HOAREAU Cedric – 57Bis Chemin Des Thuyas – A La Bretagne – 97490 SAINT-DENIS
 Tél. : 0692949359 – Port. : 0692794363 – Email : yassbiker.bbr@gmail.com

LIGUE DE NOUVELLE CALÉDONIE

Code FFM Numéro 27

Décalage horaire avec la France métropolitaine :

+ 9 heures France/NC (heure d'été) - + 10 heures France/NC (heure d'hiver)

Siège Social : Maison du Sport, Quartier Latin, 24 rue Paul Duquesne 98800 NOUMEA

Correspondance : - Maison du Sport, Quartier Latin, 24 rue Paul Duquesne 98800 NOUMEA
 Email : liguemotonc.secretariat@gmail.com

Président : LEYRAUD Elizabeth - Maison du Sport, 24 rue Paul Duquesne 98800 NOUMEA
 Mobile : 00.687.79.53.80 - Email : liguemotonc.president@gmail.com

Vice-président : SAURAY Benoît - Maison du Sport, 24 rue Paul Duquesne 98800 NOUMEA
 Mobile : 00.687.78.39.16 - Email : by.sauray@m1s.nc

Secrétaire : En attente nomination (titulaire démissionnaire) - Maison du Sport, 24 rue Paul Duquesne 98800 NOUMEA
 Mobile : 00.687.79.53.80 - Email : liguemotonc.secretariat@gmail.com

Trésorier : EVEREST Mélissa - maison du Sport, 24 rue Paul Duquesne 98800 NOUMEA
 Mobile : 00.687.89.99.06 - Email melissa.everest@gmail.com

Délégués aux AG FFM : LEYRAUD Elizabeth – SAURAY Benoît

PRESIDENTS OU RESPONSABLES DES COMMISSIONS SPORTIVES :

Motocross /Endurance/Supermotard : En attente nomination - Maison du Sport, 24 rue Paul Duquesne 98800 NOUMEA - Email : liguemotonc.president@gmail.com

Discipline & Arbitrage : En attente nomination - Maison du Sport, 24 rue Paul Duquesne 98800 NOUMEA - Email : liguemotonc.president@gmail.com

NOUVELLE CALÉDONIE (981)

MOTO CLUB PAITA NOUVELLE CALEDONIE **LMR : L27 – Dépt. : D981 – N° Club : C1473**
 Pdt et Cce : LEYRAUD Olivier – 375 Rue Des Badamiers Savannah Paita – Bp 9441 – 98800 NOUMEA
 Tél. : +687252345 – Port. : +687783789 – Email : ol@m1s.nc

MOTO CLUB POYA NEPOUI **LMR : L27 – Dépt. : D981 – N° Club : C1505**
 Pdt et Cce : THEODORE Teddy – Bp 290 – 98877 NEPOUI
 Tél. : 471497 – Port. : +687753489 – Email : teddoddo@gmail.com

MOTO CROSS CLUB DE BOULOUPARIS **LMR : L27 – Dépt. : D981 – N° Club : C2705**
 Pdt et Cce : DUVOUX Fabian – Bp 12908 98802 Magenta – Paita Arborea Lot 224 . – 98800 NOUMEA
 Tél. : 0687240332 – Port. : 0687815330 – Email : fdvoux@hotmail.fr

MOTOCROSS CLUB DE VOH KONE POUEMBOUT **LMR : L27 – Dépt. : D981 – N° Club : C3604**
 Pdt et Cce : GIROLD Sebastien – Bp356 – Tamaon – 98825 POUEMBOUT
 Tél. : 0687761488 – Email : sgirold@hotmail.fr

WTF RACEWAY **LMR : L27 – Dépt. : D981 – N° Club : C3752**
 Pdt et Cce : THOMAS Allan – 406 Rue Gaia – Bp 7196 – 98890 PAITA
 Tél. : 0687760867 – Email : allan@graphoprint.nc



***RÈGLEMENTS
DES CHAMPIONNATS,
TROPHÉES
ET COUPES DE FRANCE***

Tableau des équipements obligatoires par discipline pour les Championnats de France

DISCIPLINE	PROTECTION DU CORPS	GANTS	PROTECTION	CASQUE
VITESSE	Combinaison de cuir 1 pièce	Cuir	Pectorale et Dorsale : Obligatoire Airbag obligatoire sauf exceptions	Intégral obligatoire Normes F.I.M ECE 22-05 « P » ou ECE 22-06 « P »
DRAGSTER	Combinaison de cuir 1 ou 2 pièces sur zip	Cuir	Dorsale : Obligatoire	Intégral obligatoire Normes F.I.M ECE 22-05 « P » ou ECE 22-06 « P »
COURSES SUR PISTE	Combinaison de cuir ou Kevlar 1 pièce (matériau synthétique autorisé si conforme à la réglementation FIM) pour les 250cc et plus. Pour les moins de 250cc et le Flat-Track, vêtements type moto-cross	Cuir ou matériau équivalent	Dorsale : Obligatoire	Intégral obligatoire Normes F.I.M ECE 22-05 « P » ou ECE 22-06 « P »
TRIAL	Vêtements en matière résistante qui couvrent les bras	Matière résistante	Dorsale pilote et suiveur : Obligatoire Pectorale : Recommandée	Normes F.I.M ECE 22-05 « J » ou « P » ou ECE 22-06 « J » ou « P »
ENDURO ENDURANCE T.T	Vêtements en matière résistante qui couvrent les bras	Matière résistante	Pectorale et dorsale : Obligatoires	Intégral obligatoire Normes F.I.M ECE 22-05 « P » ou ECE 22-06 « P ». La norme ECE 22-05 « J » ou ECE 22-06 « J » est autorisé uniquement en motos anciennes et en x-trem.
RALLYE ROUTIER	Combinaison de cuir 1 ou 2 pièces reliées	Cuir et homologué	Dorsale : Obligatoire Protection gonflable autorisée	Norme ECE 22-05 ou ECE 22-06
MOTOCROSS	Vêtements en matière résistante qui couvrent les bras	Matière résistante	Pectorale et dorsale : Obligatoires Protection de genoux, coudes et épaules obligatoire pour les catégories 65cc, 85cc et 125cc	Intégral obligatoire Normes F.I.M ECE 22-05 « P » ou ECE 22-06 « P » La norme ECE 22-05 « J » ou ECE 22-06 « J » est autorisé uniquement en motos anciennes.
SUPERMOTARD	Combinaison de cuir 1 pièce	Cuir ou matériau équivalent	Dorsale : Obligatoire Protection gonflable autorisée	Intégral obligatoire Normes F.I.M ECE 22-05 « P » ou ECE 22-06 « P »
COURSES SUR SABLE	Vêtements en matière résistante qui couvrent les bras	Matière résistante	Pectorale et dorsale : Obligatoires	Intégral obligatoire Normes F.I.M ECE 22-05 « P » ou ECE 22-06 « P »

Les casques de plus de 5 ans ou hors normes en vigueur ou en mauvais état, peuvent être consignés par le commissaire technique, puis rendus en fin d'épreuves.

Les casques possédant les normes FIM suivantes sont autorisés uniquement en circuit fermé : JIS T 8133 2015 (Japon) ou SNELL M 2015 ou 2020 (USA).

Le port de boîtes en cuir ou en matériaux synthétiques est obligatoire.

Pour les protections ne bénéficiant pas du label FFM :

- Pectorale, la norme EN 14021 ou 1621-3 est obligatoire
- Dorsale, la norme EN 1621-2 est obligatoire
- Gilet intégral (Dorsale et Pectorale intégrées), conforme aux normes précisées ci-dessus.

RÈGLES GÉNÉRALES D'UN CONTRÔLE TECHNIQUE

(Valables pour toutes disciplines)

Niveau sonore des machines

Le contrôle du niveau sonore des machines a pour finalité de s'assurer de la conformité de l'ensemble des motocycles participant à une épreuve FFM aux normes édictées par la Fédération en matière environnementale. Ces contrôles pourront être réalisés avant le début de l'épreuve, dans ce cas l'organisateur devra prévoir un temps suffisant pour la réalisation de ceux-ci.

Suivant la discipline sportive, trois méthodes peuvent être utilisées sur les épreuves :

La méthode « 2 Mètres Max » est appliquée dans les disciplines suivantes : Motocross, Enduro, Trial et Courses sur Piste ;

La méthode dite « FIM » est appliquée en Vitesse (hors grands circuits), en Rallye Routier et dans les disciplines « classiques et historiques » hors Vitesse concernées par le contrôle en dynamique ;

La méthode « Dynamique » est appliquée en Vitesse lors des activités motos se déroulant sur les autres circuits que les circuits de karting.

Erreur maximum tolérée (EMT) sur les mesures.

Avec les méthodes « 2 Mètres Max » et « FIM », compte tenu de la classe des appareils et des incertitudes de mesure, il est admis un écart de + 1 dB/A pour un sonomètre de classe 1 et de + 2 dB/A pour ceux de classe 2, sur la valeur relevée par rapport à la valeur réglementaire exigée au RTS de la discipline sportive.

La FFM insiste sur le fait que le port d'un casque atténuateur de bruit ou de protections auditives est obligatoire pour les commissaires techniques en charge du contrôle sonore des machines.

Contrôle technique avant épreuve

Le contrôle technique avant épreuve est obligatoire.

Il est prévu au règlement particulier de l'épreuve. Le lieu et l'horaire y sont fixés.

Une fiche technique ou le livret technique sera demandé. En plus de ses coordonnées personnelles, le coureur doit y inscrire les caractéristiques de son motocycle : n° du cadre, n° du moteur, cylindrée, alésage et course du moteur.

Le coureur doit présenter un motocycle propre, les anciens marquages de contrôle devant être effacés.

Les couleurs des plaques numéros doivent être mates.

Les contrôles comprennent :

Vérification de la conformité visuelle et des points de sécurité.

Contrôle du niveau sonore suivant les méthodes FIM, « 2m Max » ou « Dynamique » décrites ci-après.

Le coureur doit également présenter son équipement. Le casque sera marqué.

NOTE POUR L'UTILISATION DES CASQUES EN COMPETITION

Les normes validées sont à l'exclusion de toutes autres normes :

1. Pour les épreuves internationales en circuits fermés : sont acceptées les normes de la FIM suivantes :

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

Japon : JIS T 8133:2015

USA : SNELL M 2015 et/ou SNELL M 2020

Pour les épreuves de vitesse, les casques norme FIM FRHPhe-01 sont autorisés.

2. Pour les épreuves Internationales sur routes ouvertes à la circulation.

Toutes les homologations F.I.M

3. Pour les épreuves NATIONALES sur circuits fermés.

Toutes les homologations FIM

4. Pour les épreuves NATIONALES sur routes ouvertes à la circulation.

Seules sont autorisées les normes Européennes ECE 22-05 et/ou ECE 22-06

Le marquage des casques avant les épreuves se fera par un adhésif FFM

Les adhésifs pour le marquage des casques sont gracieusement mis à disposition des CT pour les épreuves des championnats de France et fournis à titre onéreux pour les autres manifestations.

Les normes SNELL/JIS sont des adhésifs collés sur le calotin à l'intérieur du casque.

La norme ECE 22-05 et/ou ECE 22-06 est portée sur une étiquette cousue sur la sangle ou sur la coiffe intérieure.

Le n° d'homologation 05 est suivi d'une lettre :

- P pour les casques INTEGRAUX, dont la protection faciale fait partie intégralement de la coque.

- J pour les JETS (FACE OUVERTE)

SI UN CASQUE S'AVERE NON CONFORME OU ENDOMMAGE, LE COMMISSAIRE TECHNIQUE LE CONSIGNERA ET LE RENDRA EN FIN D'ÉPREUVE.

Contrôle technique en cours d'épreuve

Le responsable technique de l'épreuve ou le directeur de course pourront déclencher des contrôles en cours d'épreuve, en particulier du niveau sonore.

Contrôle technique à l'issue de l'épreuve

A la fin de chaque manifestation, les motos ayant participé à une compétition pourront être contrôlées :
 Contrôle de conformité dont différents relevés métrologiques ;
 Contrôle de la puissance à la roue arrière ;
 Contrôle du niveau sonore.

Pour les contrôles métrologiques :

3 personnes du team sont autorisées à procéder au démontage (pilote ou mécanicien) ;
 Chaque concurrent doit être en capacité de procéder au démontage des pièces demandées lors de ce contrôle. Le démontage doit avoir commencé au plus tard 30 mn après la notification et être continu dans le temps. Passé ce délai ou s'il y a interruption dans les opérations de démontage (sans accord du responsable technique), le concurrent sera considéré comme ayant refusé le démontage et sera passible des sanctions prévues par la réglementation en vigueur pour l'épreuve de référence.
 Les valeurs relevées seront notifiées dans un rapport établi par le responsable technique et présenté au jury.

Méthode « 2 mètres max »

Champ d'application : Motocross - Enduro - Courses sur Piste - Courses sur sable - Endurance TT - Cross-country - Trial - Motoball - Flat-Track

Equipement et matériel :

Le matériel de mesure acoustique.

Un support ou trépied sur lequel est fixé le microphone du sonomètre.

Un double mètre ou une pique de 2 mètres et angle de 15 à 20 cm pliée à 45°

Un mètre à ruban et un fil à plomb de 135 centimètres de hauteur.

Des repères de position au sol du trépied ou support du microphone, à placer à droite et à gauche de la machine. Un cadre de blocage de roue arrière et des fixations au sol (côtes intérieures du rectangle 145x240 mm).

Mode Opérateur :

Le cadre gabarit est fixé au sol ou à défaut un marquage au sol, il représente la référence au sol suivant le motorcycle.

L'EMT (l'erreur maximum tolérée) des distances horizontales et verticales du microphone sont de +/- 2 cm.

Le sonomètre doit être calibré par l'opérateur avant le début des vérifications techniques

La machine est présentée au test, le moteur chaud, en fonctionnement au ralenti et débrayé, maintenue en position verticale, la roue arrière dans le cadre au sol ou à défaut sur le marquage, la roue avant dans l'axe de la roue arrière.

Position de l'opérateur, le commissaire technique : devant la machine à droite du guidon, il regarde le microphone, une main sur la poignée des gaz.

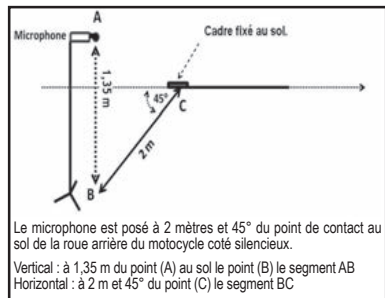
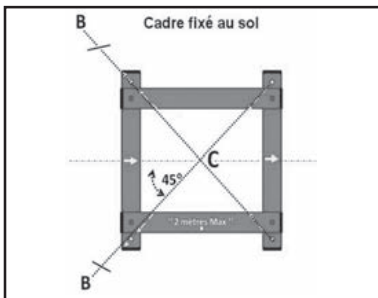
Position du pilote ou son assistant : Assis sur la machine en position normale de conduite ou debout à gauche du guidon.

Attention :

La boîte à vitesses de la machine doit par principe rester au « Point Mort ». Par mesure de sécurité, en cas d'enclenchement inopiné d'une vitesse, le moteur doit être maintenu débrayé.

Dans le cas où le régime moteur maximum atteint au « Point mort » ne correspond pas au régime moteur maximum de la machine, l'opérateur pourra effectuer le contrôle avec une vitesse enclenchée, le moteur devant être maintenu débrayé. Il appartient dans ce cas au pilote de fournir un dispositif stable et sécurisé décollant la roue arrière du sol.

Les machines équipées d'une boîte à vitesse sans point mort, doivent également être placées sur une béquille.



Le microphone est posé à 2 est posé à 2 mètres et 45° du point de contact au sol de la roue arrière du motorcycle coté silencieux.

- en vertical : à 1,35m du point (A) au sol le point (B) le segment AB
- à l'horizontale : à 2 m et 45° du point (C) le segment BC

Action :

L'opérateur ouvre la commande des gaz aussi rapidement que possible jusqu'à l'ouverture maximum (en 0.3 seconde). Il garde le moteur au maximum de son régime pour au moins une (1) seconde. Enfin, il libère la commande des gaz rapidement.

Pour les moteurs équipés d'un limiteur de tours minute, la commande des gaz sera ouverte en 0.3 seconde et maintenue au moins 1 seconde et/ou jusqu'à ce qu'il y ait un signe audible que le moteur est au limiteur.

Pour les moteurs sans limiteur de régime, la commande des gaz devra être ouverte pour moins de 2 secondes et/ou jusqu'à ce qu'il y ait un signe audible de sursrégime du moteur.

Sur l'écran du sonomètre, les valeurs des mesures sont lues et enregistrées directement en décibels dB/A. (sans valeur arrondie)

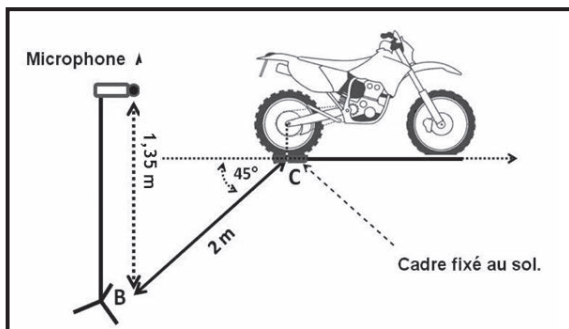
Positionnement des machines : Motos - Quads – Side-car cross et Trial

Sauf en cas de vent modéré, les motocycles devraient faire face au sens du vent.

Moto :

Point de référence, le point de contact au sol de la roue arrière.

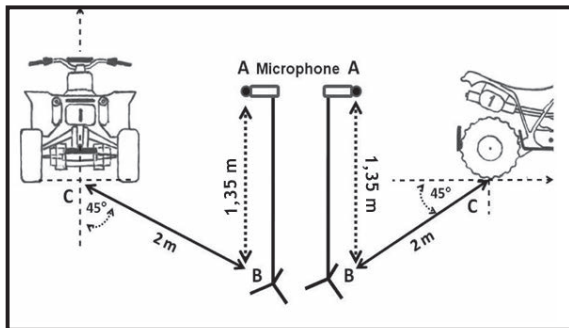
Une moto équipée de deux sorties d'échappement, la mesure sera faite du côté de l'entrée d'air, si celle-ci est centrale une mesure sera faite de chaque côté.



Quad :

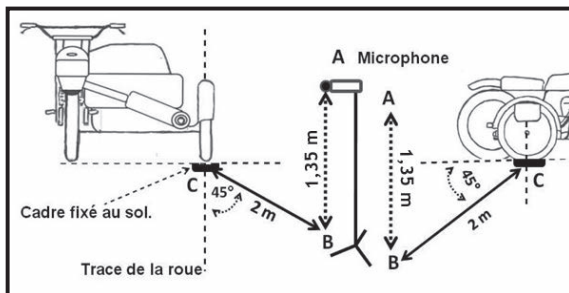
Point de référence, la projection au sol du point central de l'essieu arrière.

Les quads avec la sortie d'échappement décalée de l'axe médian, la mesure sera faite du côté du silencieux en reculant le microphone du sonomètre de la valeur du décalage par rapport à l'axe de référence.



Side-car cross :

Point de référence, le point de contact de la roue latérale au sol.



Limites réglementaires des mesures à 100 mètres :

75* dB/A en Enduro - Cross-Country - Endurance TT - Motoball

78* dB/A en Motocross - Courses dur sable - Motoball - Flat-Track

80* dB/A en Course sur piste (Speedway/ Long-Track)

*Valeur théorique perçue à 100 mètres

Non-conformité

Lors du contrôle technique préliminaire de sécurité des machines, une machine non conforme à la limite du niveau sonore de la discipline peut être présentée plusieurs fois par le pilote ou son assistant jusqu'à la fermeture du contrôle technique.

Si la machine n'est pas mise en conformité, le responsable technique refuse le marquage de la machine et le signale par écrit à la Direction de course.

Les silencieux équipés de réducteurs devront en être équipés en permanence (marqués "R" sur le silencieux).

En fin de course, une tolérance supplémentaire d'un dB/A peut être admise selon les disciplines.

Si la machine n'est plus conforme, le responsable technique consigne les valeurs relevées dans un rapport écrit qu'il présente au jury.

Rappel des valeurs réglementaires de chaque discipline :

Discipline	Norme 2025		
	dB/A Limite réglementaire	Mesure avec sonomètre de classe 2	Mesure avec sonomètre de classe 2 + Tolérance de fin course
Motocross Courses sur Sable Flat-Track	109	111	112
Enduro Endurance TT Cross Country Motoball			
Courses sur Piste (Speedway/ Long-Track)	114	116	117
Trial 2T	103	105	106
Trial 4T	105	106	107

Méthode « FIM »

Champ d'application : Vitesse (hors grands circuits) - Rallyes routiers et Véhicules classiques et historiques. Les machines présentées au contrôle de niveau sonore conservent l'ensemble de leur carénage.

Mode opératoire de la mesure :

La moto doit rester immobile, en position verticale, tenue par le pilote ou son accompagnateur ou assis en position de conduite.

Deux opérateurs dont un Commissaire Technique sont préposés aux mesures.

L'opérateur 1 est en charge de la mesure du régime moteur et donne le « top mesure » pour la prise du niveau sonore,

L'opérateur 2 réalise le positionnement du sonomètre avec le gabarit et enregistre le niveau sonore au « top mesure ». Il veille à maintenir la distance de 50 cm sous un angle de 45° entre l'extrémité du silencieux et le microphone à l'aide de la jauge.

Le sonomètre doit être positionné au-dessus du sol à une distance comprise entre 20 cm et 1 m. Si cela est impossible, le microphone devra être orienté à 45° vers le haut.

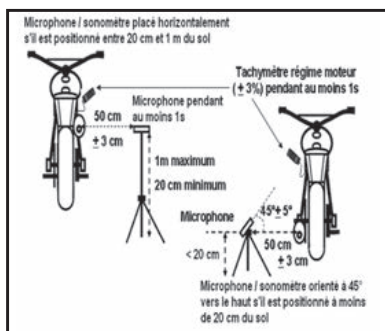
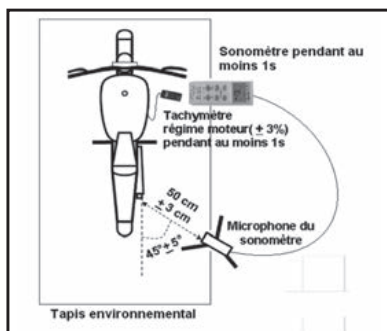
Pour les motos disposant de plusieurs silencieux, la mesure est réalisée avec chaque silencieux. Le niveau retenu est le plus élevé.

Les machines à embrayage centrifuge doivent être placées sur un support.

La montée en régime se fait lentement jusqu'à la vitesse du régime maxi correspondant au type de moteur, sa cylindrée et nombre de cylindres.

L'utilisation d'un tachymètre pour lire le régime moteur de la machine n'est pas obligatoire si le modèle de sonomètre utilisé est en capacité de le faire.

Positionnement moto et appareils de mesures



Vitesse - Conformité des machines :

Du fait de la similitude de la course du piston entre les différentes machines, les régimes moteurs de contrôle sont prédéterminés en fonction, du type de moteur (2T/4T), de la cylindrée et du nombre de cylindres.

Pour être conforme les machines de Vitesse doivent être mesurées aux vitesses suivantes :

Cylindrée	1 Cylindre	2 Cylindres	3 Cylindres	4 Cylindres
125cc 2 Temps	7.000 RPM			
400cc	A calculer selon la formulee rappelée ci-dessous*			
600cc 4 Temps	5.000 RPM	5.500 RPM	6.500 RPM	7.000 RPM
750cc	5.000 RPM	5.500 RPM	6.000 RPM	7.000 RPM
Au-dessus de 750cc	4.500 RPM	5.000 RPM	5.000 RPM	5.500 RPM

* La valeur du régime en fonction du modèle est calculée selon la formule suivante :

$$N = \frac{30\,000 \times V}{C} \quad \text{ou} \quad V = \frac{C \times R}{30\,000}$$

N = Régime moteur (tr/mn) - V = vitesse linéaire du piston de référence (m/s) - C = Course du piston (mm)

VÉHICULES CLASSIQUES ET HISTORIQUES HORS VITESSE

Mesures sonores :

Le régime des moteurs retenu selon la vitesse linéaire du piston en m/s.

Production Année ou période	Vitesse linéaire du piston	Régime moteur en T/mn moyen à 50% du régime maxi - Indicatif
Jusqu'à 1960	8 m/s minimum	2800 *
1960 à 1969	9 m/s	3800 *
1970 à 1980	10 m/s	4800 *
Après 1980	11 m/s	5500 *

* - Valeur indicative - Appliquer la formule :

$$N = \frac{30\,000 \times V}{C}$$

N = Régime moteur (tr/mn).

V = vitesse linéaire du piston de référence (m/s).

C = Course du piston (mm).

Rappel des valeurs réglementaires de chaque discipline :

Discipline	dB/A Limite réglementaire	Mesure avec sonomètre de classe 2	Mesure avec sonomètre de classe 2 + Tolérance de fin course
Vitesse 25 Power	93 dB/A	95 dB/A	96 dB/A
Rallye routier	Valeur figurant sur la carte grise 95 dB/A pour les motos ne mentionnant pas une telle valeur		Valeur figurant sur la carte grise + 1 dB/A
Véhicules classiques et historiques	Valeurs identiques aux valeurs de référence de la discipline concernée		

Non-conformité

Lors du contrôle technique préliminaire de sécurité des machines, une machine non conforme à la limite du niveau sonore de la discipline peut être présentée plusieurs fois par le pilote ou son assistant jusqu'à la fermeture du contrôle technique.

Si la machine n'est pas mise en conformité, le responsable technique refuse le marquage de la machine et le signale par écrit à la Direction de course.

Les silencieux équipés de réducteurs devront en être équipés en permanence (marqués "R" sur le silencieux).

En fin de course, une tolérance supplémentaire d'un dB/A peut être admise selon les disciplines.

Si la machine n'est plus conforme, le responsable technique consigne les valeurs relevées dans un rapport écrit qu'il présente au jury.

Méthode de contrôle en Dynamique, avec moteur EN PLEINE CHARGE

Champ d'application : Vitesse sur tout autre circuit que des circuits de karting. Le système de contrôle dynamique permet une mesure du niveau sonore des machines lors de leur temps de roulage. Le contrôle préalable des machines n'est donc plus requis.

Sonomètre :

Le sonomètre (Classe 2) doit être calibré avant le début de chaque épreuve. Pour les roulages, il doit être calibré selon les recommandations du fabricant.

La mesure est réalisée en dB/A au pas de temps 125 ms (LAeq 125 ms).

Mise en place du système de mesure :

La largeur de la piste est virtuellement divisée en 3 zones distinctes de largeur équivalente, selon le schéma ci-dessous :

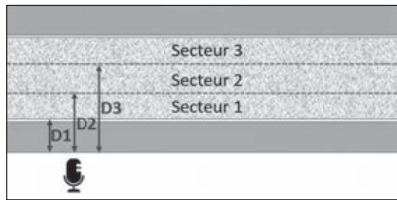


Figure 1 – Division de la piste en secteurs

Le sonomètre est placé à proximité de la piste, à un minimum de 4 mètres du secteur de piste le plus proche et, sauf exception, à un maximum de 15 mètres du secteur de piste le plus éloigné, à un endroit permettant la prise de mesure des machines en pleine charge.

En compétition, il est nécessairement positionné après le dispositif d'identification des motos dans le sens du roulage et à un maximum de 5 mètres de celui-ci. Le système d'identification peut être de nature multiple : boucles de chronométrage, système de détection de passage à l'aide de puces RFID, système optique (caméra) ou manuel...

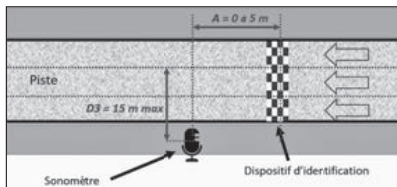


Figure 2 - Installation du sonomètre

Le sonomètre est placé à une hauteur de 2 à 2,5 m.

Afin de réaliser les contrôles, l'opérateur est situé dans un local permettant une visibilité totale de la piste et de l'endroit de la prise de mesure, par exemple dans la salle de chronométrage. Dans le cas d'un système d'identification automatisé, le logiciel de contrôle est relié au réseau sur lequel sont envoyées les informations des passages des motos.

Prise de mesures :

Les passages de l'ensemble des pilotes sont mesurés à l'aide du sonomètre placé en bord de piste.

Le sonomètre mesure des valeurs acoustiques LAeq de 125 ms. Le niveau retenu est obtenu en effectuant la recombinaison énergétique du niveau maximum et des niveaux acoustiques adjacents (125 ms avant et après le niveau maximal).

Ces passages sont ensuite attribués aux pilotes à l'aide du dispositif d'identification. Cette attribution tient notamment compte de la vitesse des pilotes.

Les passages espacés d'un intervalle inférieur à 375 ms sont neutralisés afin d'éviter les superpositions.

Le correctif :

Un correctif est appliqué au niveau mesuré en fonction de la zone de passage retenue et tient compte de l'atténuation géométrique et de l'effet de sol.

En fonction de la distance séparant le sonomètre de la limite la plus proche du secteur de passage de la moto, le calcul du correctif est effectué de la manière suivante :

Distance D (m)	Correctif (dBA)	Distance D (m)	Correctif (dBA)
4	0	10	6.4
4.5	1.0	10.5	6.7
5	1.8	11	7.0
5.5	2.4	11.5	7.3
6	3.0	12	7.6
6.5	3.5	12.5	7.9
7	4.0	13	8.1
7.5	4.5	13.5	8.3
8	4.9	14	8.5
8.5	5.3	14.5	8.7
9	5.7	15	8.9
9.5	6.1		

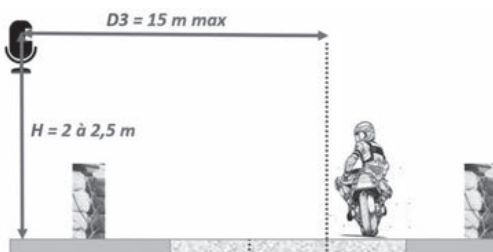


Figure 3 - Estimation de la distance de passage pour calcul du correctif

Parmi les trois secteurs identifiés, l'opérateur identifie le secteur de passage privilégié des motos (potentiellement différent suivant la catégorie) et ainsi la distance D correspondant à ce secteur. Le correctif correspondant à cette distance D est ainsi paramétré par défaut.

En cas de doute de l'opérateur entre deux zones de passage, l'outil doit être paramétré en utilisant la zone la plus proche du sonomètre.

Dans le cas où les motos viendraient à passer dans une zone plus proche ou plus éloignée que celle qui a été paramétrée par défaut, les passages sont corrigés manuellement par l'opérateur qui, après contrôle visuel, peut modifier la zone de passage d'une moto. Le correctif est alors adapté.

La zone de passage habituelle peut être modifiée en cours d'épreuve si une nouvelle zone s'avère plus propice aux contrôles.

Si la distance de passage se situe au-delà de 15 m, le correctif devra être spécifiquement adapté.

Non-conformité

En compétition, une machine est réputée non conforme si 3 passages au-dessus de 109 dB/A après application du correctif sont mesurés durant la même session ou course.

En cas non-conformité, l'opérateur consigne les valeurs relevées corrigées dans un rapport écrit qu'il présente au jury.

VITESSE

REGLES GENERALES POUR LES EPREUVES DE VITESSE

(Celles-ci viennent en complément du Code Sportif Fédéral)

PREAMBULE

Les pilotes doivent rouler de manière responsable, sans mettre en danger les autres participants, que ce soit sur la piste ou dans la voie des stands. Toute infraction à cette règle peut être sanctionnée.

POUR RAISON DE SECURITE, la circulation de tous véhicules dans le paddock doit se faire à l'allure d'un piéton au pas. Les deux roues de service (transport de roues, matériel ou personnel, etc.) doivent être identifiés aux machines pour lesquelles ils sont utilisés, ils ne doivent également pas émettre un bruit supérieur à 90 dB/A. La pratique du deux roues, vélo ou mini moto, par des enfants est interdite dans le paddock. Rappelant que le pilote est responsable de ses accompagnateurs, celui-ci peut être sanctionné par le jury de l'épreuve, la sanction prononcée peut aller jusqu'à l'exclusion de la manifestation.

ARTICLE 1 – SIGNAUX OFFICIELS

Pendant les essais et la course, différentes indications peuvent être données au moyen de drapeaux ou signaux. Les pilotes doivent y obéir instantanément, sous peine de sanctions.

Tous les drapeaux sont présentés agités. **Les drapeaux peuvent être complétés ou remplacés par des panneaux LED, dont les signaux lumineux auront la même signification que les drapeaux.**

NATIONAL présenté depuis le véhicule de direction de course	Fermeture de la piste aux non-compétiteurs.
NATIONAL DEPART	Signal du départ de la course. Lorsqu'un circuit est équipé de feux de Départ, le directeur de course doit impérativement les utiliser. Ce n'est qu'en cas de défaillance des feux ou lors des épreuves d'endurance que ce drapeau peut être utilisé.
VERT	La piste est libre de tout danger. Ce drapeau doit être présenté lors du premier tour des essais, du tour de reconnaissance, du tour de chauffe et au poste suivant le dernier drapeau jaune.
DRAPEAU ROUGE OU FEU ROUGE	Arrêt de la course ou des essais. Le pilote doit rejoindre la voie des stands à vitesse réduite. Ce drapeau est à disposition du directeur de course et des chefs de poste et ne peut être présenté que sur ordre du directeur de course.
JAUNE	Danger sur cette section de la piste, les pilotes doivent ralentir et être prêts à s'arrêter. Il est interdit de dépasser sous le drapeau jaune. Lors du tour d'inspection, il doit être présenté par le signaleur à l'endroit où il opérera pendant la course. Il est présenté simultanément avec le panneau SC quand un safety-car emprunte la piste En cas de chute, si pilote ou moto restent sur la piste, présentation au poste concerné du double drapeau jaune agité.
JAUNE AVEC BANDES VERTICALES ROUGES	Surface glissante quelle qu'en soit la cause. Changement d'adhérence sur cette section de piste pour toute autre raison que la pluie (huile, gravier, herbe ou autre débris). En cas de chute, si la machine est tombée sur la piste, même si elle a continué sa course dans le bac à graviers, présentation du drapeau jaune à bandes rouges simultanément avec le drapeau jaune, il sera retiré dès que le chef de poste aura vérifié qu'il n'y a pas de changement d'adhérence dû à la chute.

BLEU	Signal de dépassement. Agité au poste de commissaire ce drapeau indique à un coureur qu'il est sur le point d'être dépassé. Il doit permettre au(x) coureur(s) qui le rattrape(nt) de le dépasser à la première occasion, et le dépassement à l'intérieur d'un groupe de coureurs dépassés est interdit sous le drapeau bleu. Ce drapeau est un signal d'information, dont la présentation ou la non-présentation n'engage pas la responsabilité des commissaires de piste. Il peut être également présenté simultanément avec le drapeau à damier si le pilote de tête est sur le point de dépasser un pilote attardé lors de l'arrivée d'une course, il signale au pilote attardé qu'il a encore un tour à effectuer.
BLANC	Le drapeau doit être présenté quand un véhicule est au ralenti sur la piste, le dépassement de celui-ci est autorisé.
PANNEAU SC	Le panneau doit être présenté, complété par un drapeau jaune agité, quand un safety-car emprunte la piste, le dépassement du safety-car est interdit. Le dépassement entre pilotes est interdit.
BLANC AVEC UNE CROIX DE SAINT ANDRE ROUGE	Drapeau agité par les commissaires qui doivent en avvertir immédiatement le directeur de course, lorsqu'il commence à pleuvoir en un point du circuit. Gouttes de pluie ou pluie affectant la surface de la piste sur cette partie du circuit.
NOIR AVEC UN DISQUE ORANGE ACCOMPAGNE D'UN NUMERO	Le coureur doit quitter la piste le plus rapidement possible. Ce drapeau est à disposition du directeur de course et des chefs de poste. Il ne peut être présenté que sur ordre du directeur de course.
NOIR ACCOMPAGNE D'UN NUMERO	Signal d'arrêt pour le motorcycle portant ce numéro. Le pilote doit rentrer aux stands et ne pourra plus repartir. Ce drapeau est à disposition du directeur de course et des chefs de poste. Il ne peut être présenté que sur ordre du Directeur de Course.
A DAMIERS NOIRS ET BLANCS	Fin de la course ou des essais.
A DAMIERS NOIRS ET BLANCS présenté depuis le véhicule de direction de course	Ouverture de la piste aux non-compétiteurs.

COURSE DE COTE

En course de côte, outre l'utilisation du drapeau national, du drapeau à damiers, du drapeau jaune à bandes verticales rouges, du drapeau Blanc à Croix de Saint André Rouge et de feux de départ, les commissaires de piste disposent du :

DRAPEAU ROUGE	Il est présenté à chaque poste de commissaire et indique que la course ou l'essai est interrompue. Les pilotes doivent s'arrêter immédiatement au poste concerné et en sécurité. Ils ne peuvent pas redescendre de leur propre initiative.
---------------	--

Article 1.1 – Ages de pratique

Se reporter aux R.T.S. (document téléchargeable sur le Site de la F.F.M.) :

<http://www.ffmoto.org/page/reglementation-et-regles-techniques-de-securite>

Article 1.2 - Briefing

Lorsqu'un briefing est prévu, toute absence à celui-ci **peut être** sanctionnée d'une amende de 75 €.

ARTICLE 2 – MÉTHODES DE QUALIFICATIONS

Article 2.1 – Essais officiels

Pour chaque classe, il est prévu :

- soit une ou plusieurs séances d'essais chronométrés dont la durée est définie par le règlement spécifique de l'épreuve ou par le règlement particulier. Les coureurs peuvent être admis à tout moment sur la

piste pendant le temps prévu pour les essais de leur classe, le meilleur temps au tour étant seul retenu pour les qualifications et le placement sur la grille de départ. En cas d'égalité, le deuxième meilleur temps et éventuellement les suivants sont pris en compte pour les coureurs concernés. Il est admis en course et en essais, au maximum le nombre de pilotes figurant sur le document d'homologation du circuit.

• soit une séance d'essais libres si la qualification se fait par course.

Article 2.1.1 – Classe partagée en plusieurs groupes

Lorsqu'une classe est partagée en plusieurs groupes d'essais, ces groupes doivent être composés par tirage au sort pour les épreuves ne donnant pas lieu à un classement cumulatif. Pour les autres épreuves (coupes, championnat, etc.) les coureurs sont répartis par tirage au sort pour la première épreuve et en fonction du classement provisoire pour les suivantes. Les pilotes non classés sont ensuite répartis par tirage au sort.

Ex : si les qualifications sont partagées en trois groupes, le 1^{er} du classement provisoire sera dans le 1^{er} groupe, le 2^{ème} dans le second, le 3^{ème} dans le troisième, le 4^{ème} dans le premier groupe etc.

Chaque groupe doit être composé du même nombre de coureurs à l'unité près, un coureur est obligé de prendre le départ de la ou des séances d'essais dans le groupe (ou série) qui lui a été attribué. A l'issue des essais qualificatifs, lorsque les pilotes sont répartis en deux séries ou plus, la grille de départ est établie en tenant compte du meilleur temps réalisé par les pilotes sur l'ensemble des séances d'essais chronométrés à condition que l'écart entre les moyennes des cinq meilleurs temps réalisés dans chaque série soit inférieur à 1,7% (pour les circuits dont la longueur est supérieure à 2,5 km) ou à 2,2% (sur les circuits dont la longueur est inférieure ou égale à 2,5 km) de la moyenne des cinq premiers de la série la plus rapide.

Dans le cas contraire, la grille de départ est établie en panachant les places dans chacune des séries.

Exemples :

A. Deux séries qualificatives, la différence entre les moyennes des 5 premiers de chaque série est supérieure à 1,7% ou 2,2% tel que défini à l'alinéa précédent, la pole position et la deuxième place de grille sont attribuées respectivement au plus rapide et au moins rapide des premiers de chaque série, les troisième et quatrième places de grille sont attribuées respectivement au plus rapide et au moins rapide des seconds de chaque série, les cinquième et sixième places de grille sont attribuées respectivement au plus rapide et au moins rapide des troisièmes de chaque série, etc.

B. Trois séries qualificatives, la différence des moyennes des 5 premiers de la série la moins rapide et des 5 premiers de la série la plus rapide est supérieure à 1,7% ou 2,2% tel que défini précédemment, La pole position, la deuxième et la troisième place de grille sont attribuées respectivement au plus rapide, au deuxième plus rapide et au moins rapide des premiers de chaque série, les quatrième, cinquième et sixième place de grille sont attribuées respectivement au plus rapide, au deuxième plus rapide et au moins rapide des deuxième de chaque série, les septième, huitième et neuvième places de grille sont attribuées respectivement au plus rapide, au deuxième plus rapide et au moins rapide des troisièmes de chaque série, etc.

Cependant, si les positions de départ d'un des groupes ne peuvent être attribuées conformément aux critères de qualification (le nombre de coureurs exigés n'ayant pas rempli ces conditions), ces positions sont attribuées aux coureurs des autres groupes.

Article 2.1.2 – Pilotes qualifiés

Le nombre de pilotes admis pour la course est celui indiqué sur le règlement particulier, sous réserve que les pilotes aient effectué dans au moins une série d'une séance qualificative un temps inférieur ou égal à 115 % de la moyenne des trois premiers pour toutes les catégories solos, et à 120 % de la moyenne des trois premiers pour la catégorie Side-Cars.

Le règlement particulier de l'épreuve ou d'une série d'épreuves peut prévoir une exception à la règle qui précède.

Le jury de l'épreuve peut, sur demande du directeur de course, assouplir l'application de cette règle en fonction des circonstances et du palmarès des pilotes concernés.

Le nombre de tours minimum à accomplir lors des essais chronométrés pour pouvoir prendre le départ de la course, est celui indiqué dans le règlement particulier de l'épreuve (à défaut 3 tours).

Article 2.1.3 - Forfait

Si un pilote qualifié à l'issue des essais ne peut prendre le départ de la course, il doit l'annoncer le plus rapidement possible au Directeur de course.

Si le forfait est déclaré avant l'homologation de la grille de départ par le Jury, la grille est complétée en remontant d'un rang les pilotes placés derrière le pilote forfait, la grille est complétée par le premier non qualifié, pour autant qu'il satisfasse à l'article 2.1.2 du présent règlement.

Si le forfait est déclaré après l'homologation de la grille de départ par le Jury, la grille n'est pas complétée, la place du pilote forfait reste vacante.

Article 2.1.4 – Changement de motocycle ou de passager durant les essais

Si le règlement de l'épreuve le prévoit, lors des essais, un coureur peut utiliser plusieurs motocycles, pour autant que les machines aient satisfait aux vérifications techniques. Tout changement de machines entre

pilotes est autorisé, sous réserve qu'elle ait subi les vérifications techniques et que le Directeur de Course en soit informé.

En Side-Cars, pendant les essais, il est possible, une seule fois, de changer de passager ; ce changement doit être notifié immédiatement au Directeur de Course, qui en informe le service de chronométrage.

Le changement de passager avec un autre équipage n'est possible qu'avec l'accord du conducteur de ce dernier équipage.

Le temps effectué avec le 2^{ème} passager est celui valable pour la qualification.

Le coureur de side-car peut effectuer la course, uniquement s'il est qualifié avec le 2^{ème} passager et devra prendre le départ avec ce dernier.

Le nombre minimum de tours chronométrés prévus dans le règlement particulier doit être accompli avec le 2^{ème} passager.

Article 2.2 – Courses qualificatives

Les qualifications peuvent également se dérouler sous la forme de courses qualificatives, le mode de répartitions dans les séries et le nombre de qualifiés par série sont définis par le règlement spécifique de ces épreuves et (ou) par le Règlement Particulier.

ARTICLE 3 – PROCÉDURES DE DÉPART

Seuls les coureurs ayant accompli au moins un tour de reconnaissance sont autorisés à prendre leur position pour le tour de chauffe sur la grille publiée. En aucun cas, ils ne peuvent pousser leur machine directement sur la grille de départ.

Les coureurs qui n'ont pas fait le tour de reconnaissance peuvent partir pour le tour de chauffe depuis la voie des stands. Ils peuvent prendre leur place pour la course sur la grille de départ, mais sont pénalisés par un passage par la voie des stands.

S'ils n'effectuent pas ce passage par la voie des stands (dans les 5 tours), un drapeau noir leur est présenté. Si la Direction de Course ne peut pas présenter le drapeau noir, le pilote est pénalisé d'une minute.

Il est interdit de ravitailler ou de changer de réservoir sur la grille.

Article 3.1 – Tour de chauffe

Il appartient au directeur de course de définir en opportunité le nombre de tours de chauffe.

Dans le cas où une course est déclarée WET, elle peut être réduite de 3 tours, mais 2 tours de chauffe sont obligatoires.

Si un warm up est prévu, tous les pilotes qualifiés ont la possibilité d'y participer (sauf règle spécifique).

Article 3.1bis – Procédure de départ générale vitesse

H-20'	Pilotes et machines en pré grille
H-15'	Ouverture de la sortie des stands, panneau 5 mn et klaxon Départ du tour de reconnaissance Mise en grille
H-14'	Panneau 4 mn et klaxon
H-13'	Panneau 3 mn et klaxon
H-12'	Panneau 2 mn et klaxon
H-11'	Panneau 1 mn et klaxon
H-10'	Fermeture de la voie des stands

Il est possible de raccourcir la procédure comme suit :

H-15'	Pilotes et machines en pré grille
H-10'	Ouverture de la sortie des stands, panneau 5 mn et klaxon Départ du tour de reconnaissance Mise en grille
H-9'	Panneau 4 mn et klaxon
H-8'	Panneau 3 mn et klaxon
H-7'	Panneau 2 mn et klaxon
H-6'	Panneau 1 mn et klaxon
H-5'	Fermeture de la voie des stands et simultanément panneau 5 mn sur la grille

Lorsque les pilotes atteignent la grille après le ou les tours de reconnaissance, ils doivent s'arrêter à l'arrière de la grille où sera présenté un drapeau rouge immobile et couper le moteur. La moto est alors poussée à la vitesse d'un marcheur à pied par un membre de l'équipe jusqu'à la position sur la grille. Le pilote peut descendre de la moto ou rester sur la moto jusqu'à la position sur la grille.

Lorsque tous les pilotes ont rejoint leur place sur la grille, le Directeur de course peut, à ce stade, choisir de déclarer les conditions de course.

Toutes les courses sont définies comme étant mouillées (wet) ou sèches (dry). Si la course est déclarée mouillée (wet), un panneau piste mouillée (wet race) est présenté sur la grille. Si aucun panneau n'est présenté, la course est automatiquement sèche (dry).

Le but de cette classification est d'indiquer aux coureurs les conséquences de conditions climatiques changeantes pendant une course.

Courses sèches (dry)

Une course déclarée sèche (dry) est interrompue par le directeur de course s'il considère que les conditions climatiques la rendent dangereuse.

Courses mouillées (wet)

Une course déclarée mouillée (wet), généralement commencée dans des conditions changeantes ou mouillées, n'est pas arrêtée pour des raisons climatiques et les coureurs qui souhaitent changer de pneus doivent entrer dans les stands et le faire pendant le déroulement des épreuves.

Dans tous les cas où la première course est arrêtée pour des raisons climatiques, le nouveau départ est automatiquement déclaré course mouillée (wet).

Les équipes peuvent procéder à des réglages ou des changements de pneumatiques, l'utilisation des couvertures chauffantes est autorisée (cf. Art 12 du règlement Général).

Les pilotes qui rencontrent un problème technique lors du tour de reconnaissance peuvent retourner dans le couloir des stands pour faire des réglages ou changer de machine. Dans ce cas les coureurs ainsi que ceux qui n'auraient pas rejoint la grille de départ avant la fermeture de la sortie des stands peuvent prendre le départ du tour de chauffe, lorsque le feu vert de sortie des stands est allumé (après le passage du peloton et avant la voiture de sécurité),

H-5' Avant le départ du tour de chauffe présentation du panneau 5' sur la grille.

H-3' Avant le départ du tour de chauffe présentation du panneau 3' sur la grille.

Evacuation de la piste, pour toutes les personnes non accréditées, sauf deux mécaniciens par machine (3 pour les SBK), une personne qui tient le parapluie et les officiels indispensables.

Tous les réglages ainsi que les changements de roues doivent être terminés lorsque le panneau "3 minutes" est présenté.

Les groupes électrogènes doivent être immédiatement éteints, les couvertures chauffantes débranchées et les chariots retirés de la grille de départ. Les pilotes doivent mettre le casque.

Il ne peut plus être procédé à un changement de pneumatiques.

Après la présentation de ce panneau, les coureurs qui désirent encore faire des réglages doivent pousser leur machine vers le couloir des stands où ils peuvent continuer à faire des réglages ou changer de machine. Ces coureurs prennent le départ du tour de chauffe depuis le couloir des stands.

Les mécaniciens aident les pilotes à démarrer les motos.

H-1' Avant le départ du tour de chauffe, présentation du panneau 1 minute sur la grille

Les couvertures chauffantes et les béquilles doivent être retirées immédiatement des motos sur la grille. Tout le personnel de l'équipe doit évacuer la grille le plus rapidement possible sauf en cas de problème sur la machine. Tout pilote qui ne peut pas démarrer sa moto doit regagner immédiatement la voie des stands avec son équipe et prendre le départ du tour de chauffe depuis la sortie des stands après le peloton et devant la voiture de sécurité.

Toute équipe (ou pilote), responsable d'un retard dans la procédure de départ, peut être pénalisée.

H -30s Avant le départ du tour de chauffe, présentation du panneau 30 secondes sur la grille.

Tous les coureurs doivent être en position sur la grille avec les moteurs en marche. Aucune autre assistance de la part des mécaniciens n'est autorisée. Tout pilote qui rencontre un problème mécanique ou technique sur sa moto est immédiatement retiré de la grille, sous le contrôle des commissaires de grille. La machine est déplacée vers la voie des stands où les mécaniciens et/ou le pilote peuvent tenter de remédier au problème. Ces pilotes peuvent prendre le départ du tour de chauffe depuis la sortie de la voie des stands.

H-0 Le drapeau vert est agité et les pilotes partent sur les ordres du Directeur de course pour le(s) tour(s) de chauffe.

Dès que le dernier coureur a passé la sortie de la voie des stands, le feu de sortie des stands est mis au vert et tout coureur qui attend dans la voie des stands est autorisé à rejoindre le tour de chauffe. 30" plus tard le feu est mis au rouge à la sortie du couloir des stands.

Le (ou les) tour(s) de chauffe est (sont) obligatoire(s) pour pouvoir prendre le départ de la course sur la grille. A l'issue du ou des tours de chauffe, si un concurrent se présente sur la grille après la voiture de sécurité, il doit rentrer dans la voie des stands et peut prendre le départ de la course depuis la sortie des stands, tout comme les pilotes n'ayant pas effectué le tour de chauffe.

Tout coureur qui rencontre un problème lors du tour de chauffe peut retourner dans le couloir des stands pour réparer ou changer de machine. (cf. art 4 du règlement général) et prendre le départ depuis la sortie des stands. Si à l'issue du (ou des) tour(s) de chauffe un coureur estime que son choix de pneus est inadapté, il doit rentrer dans la voie des stands pour effectuer le changement et prendre le départ depuis la sortie des stands.

Article 3.1.1 – Départ de la course

Lorsque les pilotes ont accompli leur(s) tour(s) de chauffe, ils se placent sur la grille de départ matérialisée par des panneaux tenus par des juges de lignes.

Lorsque chaque ligne est complète, le juge concerné abaisse son panneau. Si un coureur cale sur la grille ou rencontre d'autres problèmes, il doit rester sur sa machine et lever le bras. Si un tel incident se produit, le juge concerné relève son panneau et agite le drapeau jaune. Le pilote doit se conformer aux directives des officiels et évacuer le plus vite possible la grille de départ si l'ordre lui en est donné.

Il n'est pas permis d'essayer de retarder délibérément le départ, sous peine de sanction qui peut aller jusqu'à l'interdiction de départ de la course concernée.

H-30" Lorsque tous les panneaux sont baissés et tous les pilotes prêts, le Commissaire situé devant la première ligne s'écarte. Dès qu'il est en sécurité, le Directeur de Course allume les feux rouges de départ qui seront éteints après 3 à 5 secondes pour donner le départ.

En cas de problème, un feu orange clignotant ou un drapeau jaune est actionné et le panneau « départ retardé » est présenté. Un commissaire présente un drapeau rouge au milieu de la piste.

La procédure reprendra à H-30". Si le Directeur de course l'estime nécessaire la procédure reprendra à H-3', le panneau 3' sera présenté sur la grille, la course est réduite d'un tour.

Dès le passage du peloton au niveau de la sortie de la voie des stands les feux de sortie des stands sont mis au vert pour donner le départ aux coureurs qui sont en attente dans le couloir des stands, puis ces feux deviennent bleus clignotant après leur départ.

Article 3.2 – Procédure de départ simplifiée

L'ensemble des pilotes quitte la pré-grille ou le couloir des stands pour le tour de reconnaissance.

Feu rouge en sortie des stands 30" après le passage du dernier du groupe. Les pilotes se présentant après le feu rouge prennent le départ du tour de chauffe depuis la sortie des stands.

Drapeau rouge sur la première ligne, pas d'arrêt moteurs. Mise en grille, les pilotes qui rencontrent un problème technique lors du tour de reconnaissance peuvent retourner dans le couloir des stands pour faire des réglages ou changer de machine, conformément à l'Article 4 du règlement général.

Dans ce cas les coureurs qui rencontrent un problème technique, ainsi que ceux qui n'ont pas rejoint la grille de départ avant la fermeture de la sortie des stands peuvent prendre le départ du tour de chauffe, lorsque le feu vert de sortie des stands est allumé (après le passage du peloton et avant la voiture de sécurité).

Sur présentation du drapeau vert, les pilotes partent sur les ordres du Directeur de course pour le(s) tour(s) de chauffe.

Le (ou les) tour(s) de chauffe est (sont) obligatoire(s) pour pouvoir prendre le départ de la course sur la grille. A l'issue du ou des tours de chauffe, si un concurrent se présente sur la grille après la voiture de sécurité, il doit rentrer dans la voie des stands et peut prendre le départ de la course depuis la sortie des stands, tout comme les pilotes n'ayant pas effectué le tour de chauffe.

Lorsque les pilotes ont accompli leur(s) tour(s) de chauffe, ils se placent sur la grille de départ matérialisée par des panneaux tenus par des juges de lignes.

Lorsque chaque ligne est complète, le juge concerné abaisse son panneau.

Si un coureur cale sur la grille ou rencontre d'autres problèmes, il doit rester sur sa machine et lever le bras. Si un tel incident se produit, le juge concerné relève son panneau.

Il n'est pas permis d'essayer de retarder délibérément le départ.

Lorsque tous les panneaux sont baissés et tous les pilotes prêts, le Commissaire situé devant la première ligne s'écarte. Dès qu'il est en sécurité, le Directeur de Course allume les feux rouges de départ qui sont éteints après 3 à 5 secondes pour donner le départ.

En cas de problème, un feu orange clignotant ou un drapeau jaune est actionné et le panneau « départ retardé » est présenté. Un commissaire présente un drapeau rouge au milieu de la piste. Le départ de la course est donné dès que les conditions de sécurité sont rétablies. Si le Directeur de course l'estime nécessaire il peut faire effectuer un nouveau tour de chauffe, la course est réduite d'un tour.

Dès que le dernier coureur a passé la sortie de la voie des stands, les feux de sortie des stands sont mis au vert pour donner le départ aux coureurs qui sont dans le couloir des stands, puis ces feux deviennent bleus clignotants après leur départ.

Dans les épreuves où la course fait l'objet d'une déclaration DRY ou WET, si la piste est déclarée wet, aucun changement de pneumatique n'est prévu sur la grille de départ. Si un pilote souhaite changer de pneumatique, il peut le faire dans la voie des stands. La procédure de départ n'est pas retardée.

Article 3.3 – Procédure de départ réduite

L'ensemble des pilotes quitte la pré-grille ou le couloir des stands pour le tour de chauffe, feu rouge en sortie des stands 30" après le passage du dernier du groupe. Les pilotes se présentant après le feu rouge prennent le départ de la course depuis la sortie des stands.

Drapeau rouge sur la première ligne. Lorsque les pilotes ont accompli leur tour de chauffe, ils se placent sur la grille de départ matérialisée par des panneaux tenus par des juges de lignes.

Pas d'arrêt moteurs.

Les pilotes qui rencontrent un problème technique lors du tour de chauffe peuvent retourner dans le couloir des stands pour faire des réglages ou changer de machine, conformément à l'Article 4 du règlement général. Dans ce cas les coureurs qui rencontrent un problème technique, ainsi que ceux qui n'ont pas rejoint la grille de départ avant la fermeture de la sortie des stands peuvent prendre le départ de la course, lorsque le feu vert de sortie des stands est allumé, (après le passage du peloton et avant la voiture de sécurité).

A l'issue du ou des tours de chauffe, si un concurrent se présente sur la grille après la voiture de sécurité, il doit rentrer dans la voie des stands et peut prendre le départ de la course depuis la sortie des stands, tout comme les pilotes n'ayant pas effectué le tour de chauffe.

Lorsque chaque ligne est complète, le juge concerné abaisse son panneau.

Si un coureur cale sur la grille ou rencontre d'autres problèmes, il doit rester sur sa machine et lever le bras. Si un tel incident se produit, le juge concerné relève son panneau. Il n'est pas permis d'essayer de retarder délibérément le départ.

Lorsque tous les panneaux sont baissés et tous les pilotes prêts, le Commissaire situé devant la première ligne s'écarte. Dès qu'il est en sécurité, le Directeur de Course allume les feux rouges de départ qui sont éteints après 3 à 5 secondes pour donner le départ.

En cas de problème, un feu orange clignotant ou un drapeau jaune est actionné et le panneau « départ retardé » est présenté. Un commissaire présente un drapeau rouge au milieu de la piste. Le départ de la course est donné dès que les conditions de sécurité sont rétablies. Si le Directeur de course l'estime nécessaire, il peut faire effectuer un tour de chauffe, dans ce cas la course est réduite d'un tour.

Dès que le dernier coureur a passé la sortie de la voie des stands, les feux de sortie des stands sont mis au vert pour donner le départ aux coureurs qui sont dans le couloir des stands, puis ces feux deviennent bleus clignotants après leur départ.

Article 3.4 – Procédure de départ rapide

La procédure de départ rapide reprend la procédure simplifiée, telle que définie à l'article 3.2 du présent règlement, avec la particularité que la voie des stands est ouverte pendant 60 secondes afin de permettre aux pilotes d'effectuer le tour de reconnaissance. Un seul mécanicien, par pilote, peut se rendre sur la grille à l'emplacement de son coureur (sans outil) lors du tour de reconnaissance pour indiquer à son pilote sa position sur la grille.

Dès que les motos ont rejoint leur emplacement sur la grille de départ, un panneau 30 secondes est présenté à l'avant de la grille. Les mécaniciens doivent alors immédiatement quitter la grille. Les 30 secondes peuvent être réduites à la discrétion de la direction de course lorsque la grille est dégagée et qu'elle est considérée comme sûre.

Article 3.5 – Départ retardé - Pluie sur la grille

En cas de pluie modifiant les conditions de la piste pendant une procédure de départ de course alors que la piste a été déclarée DRY, le directeur de course peut interrompre la procédure en présentant un panneau « départ retardé » et un panneau « box ».

Les pilotes doivent alors éteindre les moteurs et pousser les motos hors de la grille afin de pouvoir effectuer des changements de pneumatiques dans la voie des stands s'ils le souhaitent.

La procédure pour la reprise de la course sera celle définie à l'article 3.2 ou 3.4 du présent règlement.

ARTICLE 4 – CHANGEMENT DE MACHINE PENDANT LA COURSE

Le changement de machine (sauf si le règlement de l'épreuve prévoit le contraire) est admis dans le cas d'arrêt d'une course et avant le nouveau départ, pour autant que la nouvelle machine ait satisfait aux vérifications techniques.

Il est également autorisé jusqu'au retour de l'homme de tête sur la ligne de départ après le premier tour de course. Le pilote changeant de machine doit prendre le départ depuis la sortie des stands sous le contrôle d'un Officiel responsable de la sortie des stands.

ARTICLE 5 – DÉPART ANTICIPÉ

Le départ anticipé est défini par le déplacement vers l'avant du motorcycle avant l'extinction du feu rouge.

Un coureur ayant effectué un départ anticipé est pénalisé de 10», sauf disposition contraire du règlement de l'épreuve, son team sera averti le plus rapidement possible.

Un coureur ayant effectué un départ volé (gagnant une ligne ou plus) peut être pénalisé d'un passage par la voie des stands.

ARTICLE 6 – ARRÊT D'UNE COURSE / NOUVEAU DÉPART / NEUTRALISATION

S'il est nécessaire d'interrompre une course à cause d'un accident, de mauvaises conditions atmosphériques ou autres, qui rendent dangereux le déroulement de la course, des drapeaux rouges sont présentés à tous les postes de Commissaires, les feux rouges sont allumés le long du circuit, pour indiquer que la course est interrompue.

La décision d'arrêter la course peut être prise uniquement par le Directeur de Course ou par son adjoint. Lorsque ces signaux sont donnés, les pilotes doivent immédiatement cesser de courir, réduire leur vitesse et retourner lentement vers la voie des stands.

Dans la voie des stands, les couvertures chauffantes ne peuvent être alimentées que par des groupes électrogènes.

Le classement de la course est effectué sur le dernier tour où le leader de la course a franchi la ligne de chronométrage avant la présentation du drapeau rouge de la façon suivante :

a) Pour tous les coureurs ayant franchi la ligne d'arrivée dans le même tour que le leader avant l'apparition du drapeau rouge, un classement est établi pour la fin de ce tour.

b) Pour tous les coureurs qui n'ont pas franchi la ligne d'arrivée dans le même tour que le leader avant l'apparition du drapeau rouge, un classement partiel du tour précédent est établi.

c) Le classement complet est établi en combinant les 2 classements partiels obtenus selon le principe tours/temps.

d) Les pilotes, qui ne rentrent pas **par l'entrée** de la voie des stands au guidon ou en poussant leur machine dans les 5 mn qui suivent la présentation du drapeau rouge, ne peuvent pas reprendre part à la course et ne sont pas classés.

Les conditions pour redonner le départ de la course sont les suivantes (sauf dispositions particulières du règlement de l'épreuve) :

Article 6.1 – Moins de trois tours effectués

Lorsque le drapeau rouge est présenté avant que le pilote en tête de course ait terminé son troisième tour :

a) Le premier départ est nul et sans valeur. Tous les pilotes admis au premier départ ont la possibilité de prendre à nouveau le départ (sauf dispositions particulières article 6 alinéa d notamment). Les machines peuvent être réparées ou remplacées (conformément à l'article 4 du règlement général), si le règlement de l'épreuve l'autorise.

Le nouveau départ de la course est donné pour la distance totale de la course (le directeur de course peut réduire celle-ci) et les positions originales de départ sont identiques. La place de tout motocycle ne pouvant pas prendre le départ de cette nouvelle course reste vacante. **La procédure pour la reprise de la course est la procédure de départ rapide prévue à l'article 3.4 des règles générales.**

b) S'il est impossible de redonner le départ de la course, il n'y a pas de points attribués pour le championnat.

Article 6.2 – Plus de trois tours et moins des deux tiers de la distance effectués

Lorsque le drapeau rouge est présenté après que le pilote en tête de la course a terminé son troisième tour :

a) La course est considérée comme étant en plusieurs parties. Le classement de cette première partie est effectué sur le dernier tour où le leader a franchi la ligne de chronométrage avant la présentation du drapeau rouge conformément aux dispositions de l'article 6.

b) La distance de la nouvelle course est celle requise pour achever la distance totale de la course (la direction de course peut réduire cette distance). Le nombre de tours ne peut être inférieur à 5.

c) Les positions de départs se font selon l'ordre des machines à la fin de la première partie, information qui est donnée par le chronométrage.

d) Seuls sont admis au nouveau départ, les pilotes ayant pris le départ de la course ou de la partie de la course qui a été arrêtée (sauf disposition particulière de l'article 6, alinéa d notamment). Les machines peuvent être réparées ou remplacées (conformément à l'Article 4 du règlement général). **La procédure pour la reprise de la course est la procédure de départ rapide prévue à l'article 3.4 des règles générales.**

e) S'il est impossible de recommencer la course, la moitié des points est attribuée pour le championnat si 50% ou plus de la distance ou du nombre de tours prévus ont été accomplis.

f) Le classement de la course est celui de la dernière partie de la course.

Article 6.3 – Plus des deux tiers de la distance effectués

Lorsque plus des deux tiers de la distance initiale de la course, arrondis au nombre entier de tours inférieurs (ou deux tiers de la durée initiale de la course) ont été effectués, à l'issue du tour retenu pour le classement, par le coureur de tête, la course est considérée comme une course complète. Le classement de la course est effectué sur le dernier tour où le leader de la course a franchi la ligne de chronométrage avant la présentation du drapeau rouge conformément aux dispositions de l'article 6.

La totalité des points est attribuée pour le championnat.

Si la course est interrompue après le drapeau à damiers, la procédure suivante est suivie :

1. Pour tous les coureurs à qui le drapeau à damiers a été présenté avant l'interruption, un classement partiel

est établi à la fin du dernier tour de course.

2. Pour tous les coureurs à qui le drapeau à damiers n'a pas été présenté avant l'interruption, un classement partiel est établi à la fin de l'avant dernier tour de course.

3. Le classement complet est établi en combinant les deux classements partiels obtenus ci-dessus selon la procédure tours/temps.

Si deux drapeaux rouges ont déjà été présentés dans la même course, qu'il est nécessaire d'arrêter une nouvelle fois celle-ci, il n'est pas donné de nouveau départ même si les deux tiers de la distance ou de la durée initiale de la course ne sont pas atteints. Le Directeur de Course, en accord avec le Jury, peut déroger à cette règle.

Article 6.4 – Neutralisation

Il peut, si le règlement de l'épreuve le prévoit, être décidé la neutralisation de la course afin d'éviter son interruption.

Si le directeur de course décide de neutraliser la course la procédure suivante est appliquée :

Le circuit est déclaré sous safety-car, chaque poste de commissaires présente le panneau SC et un drapeau jaune agité, la sortie des stands est fermée (feu rouge) la course est neutralisée, tous les pilotes doivent ralentir et se mettre en file indienne derrière le safety-car. Le dépassement du safety-car est sanctionné par le Jury de l'épreuve qui peut appliquer une sanction allant jusqu'à la disqualification pour la course de référence.

Dans le cas où le safety-car ne peut s'intercaler entre le premier et des pilotes attardés, il se place devant ceux-ci, qui peuvent se voir signifier un passage par la voie des stands afin de reprendre leur place en fin de peloton.

Tout dépassement entre pilotes est interdit et sanctionné par une minute de pénalité.

Le safety-car placé le plus près de la tête de course entre en piste gyrophares orange allumés, la course est toujours neutralisée et le dépassement toujours interdit les pilotes sont en file indienne.

Lorsque le Directeur de course décide de retirer le safety-car celui-ci éteint ses feux orange afin d'avertir les pilotes que l'opération safety-car va se terminer, les dépassements sont toujours interdits. Le safety-car rentre dans la voie des stands. Le drapeau vert est présenté au niveau de la ligne de départ, à partir du franchissement de cette dernière la course est relancée et les dépassements sont autorisés.

Pendant la procédure safety car, l'entrée dans la voie des stands est autorisée, les interventions mécaniques sont autorisées ainsi que le ravitaillement, le changement de machine est interdit. La reprise de la piste peut se faire selon la procédure suivante :

- Durant l'opération safety-car, 15 secondes après le passage d'un safety-car au niveau de la sortie des stands, le feu vert de celle-ci est allumé pendant 10 secondes.
- A la fin de l'opération safety-car, 15 secondes après le passage du premier pilote, qui se trouvait derrière le safety-car, au niveau de la sortie des stands, le feu vert de celle-ci est allumé pendant 10 secondes, puis passe au feu bleu ou jaune clignotant.

Si une intervention safety-car se déclenche pendant qu'un pilote effectue un passage par la voie des stands ou un stop and go, il ne peut reprendre la piste que conformément aux conditions décrites ci-dessus.

ARTICLE 7 – FIN D'UNE COURSE ET RÉSULTATS

Lorsque le coureur en tête a accompli le nombre de tours prévus (ou la durée prévue) pour la course, on lui présente le drapeau à damiers à la ligne d'arrivée. Le drapeau à damiers continue à être présenté aux coureurs suivants.

Lorsque le drapeau à damiers est présenté au coureur de tête, aucun autre coureur ne sera autorisé à rejoindre la piste depuis la sortie de la voie des stands.

Dès que le drapeau à damiers est présenté au coureur de tête, le feu rouge à la sortie de la voie des stands est allumé et un commissaire présente un drapeau rouge.

Si un (des) coureur(s) précède(nt) de près, avant la ligne d'arrivée, le coureur de tête lors du dernier tour, le Commissaire du départ/arrivée présente simultanément au(x) coureur(s) de tête, le drapeau à damiers et le drapeau bleu.

Ceci signifie que la course est terminée pour le coureur de tête tandis que le(s) coureur(s) qui précède(nt) de près le coureur de tête doit(vent) terminer le dernier tour et recevoir le drapeau à damiers.

Dans le cas où le signal d'arrivée est donné avant que le motocycle de tête finisse le nombre de tours prévus, la course est considérée comme terminée la dernière fois que le motocycle de tête a franchi la ligne d'arrivée avant le signal d'arrivée. Dans le cas où le signal d'arrivée est retardé, la course est alors considérée comme terminée, quand elle aurait dû être terminée.

En cas d'ex-æquo, les coureurs concernés sont classés selon l'ordre du meilleur tour réalisé pendant la course.

Les résultats sont basés sur l'ordre dans lequel les coureurs ont franchi la ligne et le nombre de tours accomplis.

Pour être classé, un coureur doit avoir effectué 75 % de la distance effectuée par le vainqueur de la course et avoir passé la ligne d'arrivée après le passage de celui-ci dans un délai défini par le RP.

ARTICLE 8 - RÉCLAMATIONS

Les réclamations doivent être déposées conformément aux dispositions du Chapitre II, Titre III, Section 1, du code sportif. Le montant de la caution accompagnant une réclamation est de 75 € (300 € pour les Championnats et Coupes de France). Lorsqu'elle entraîne un contrôle de conformité de la machine elle doit préciser quelle partie de celle-ci est incriminée, si elle nécessite un démontage du moteur, elle doit être assortie d'une caution de 150 € pour les moteurs à 2 temps et de 300 € pour les moteurs à 4 temps. Cette somme est remboursée si la machine démontée s'avère non conforme ou versée au pilote contraint au démontage si la conformité est reconnue. Dans le cas où la réclamation entraîne une intervention importante, le réclamant doit rester sur le circuit jusqu'à ce que les contrôles soient terminés. Si le contrôle nécessite des moyens qui ne peuvent être à disposition des commissaires techniques, entraîne une saisie de tout ou partie de la machine, impose des dépenses supplémentaires sortant du cadre normal d'un contrôle in situ, et que la machine incriminée s'avère conforme les frais engendrés seront à la charge du réclamant.

ARTICLE 9 – VITESSE DE CIRCULATION DANS LA VOIE DES STANDS

La vitesse de circulation dans la voie des stands est limitée au maximum à 60 km/h. Cette limitation s'applique tant aux essais (libres et qualificatifs) que durant la course, un radar peut être installé à tout moment. Cette vitesse peut être réduite par le règlement particulier d'une épreuve **ou par le règlement du circuit** en fonction de la configuration de la voie des stands.

Article 9.1 – Durant les essais

Tout dépassement de cette vitesse est sanctionné d'une amende de 75 €. Toutefois le jury a la possibilité d'augmenter cette peine (jusqu'à la disqualification pour raison de sécurité) pour des dépassements importants de la vitesse limitée.

Article 9.2 – Durant la course

Tout dépassement de la vitesse dans la voie des stands est sanctionné par un passage par la voie des stands.

Toutefois le jury a la possibilité d'augmenter cette peine (jusqu'à la disqualification pour raison de sécurité) pour des dépassements importants de la vitesse limitée.

ARTICLE 10 – DÉPASSEMENT SOUS DRAPEAU JAUNE

Pour tout dépassement sous drapeau jaune durant les essais, le meilleur temps du pilote est retiré et une amende de 75 € lui est infligée. En course, si un pilote ayant dépassé sous drapeau jaune lève la main et reprend immédiatement sa place, aucune pénalité ne lui est appliquée. Dans le cas contraire, une pénalité de trente secondes est appliquée sauf disposition contraire du règlement de l'épreuve. Son team est averti le plus rapidement possible. Toutefois le jury a la possibilité d'augmenter cette sanction.

Pour les courses d'endurance, la sanction pendant la course est un STOP&GO.

ARTICLE 11 - TÉLÉMÉTRIE

Tout système de transmission d'informations ou de communication de la moto vers les stands ou des stands vers la moto ou le pilote (hormis pour le chronométrage) est strictement interdit lorsque la moto est en mouvement.

Article 11.1 – Caméra

Les caméras et/ou supports doivent être assurés par un fil métallique et son installation doit être vérifiée **et validée** par les commissaires techniques.

Pour toute information complémentaire, se référer à l'article 2.1.24 du Code Sportif National.

ARTICLE 12 – COUVERTURES CHAUFFANTES

Sauf disposition contraire du règlement, des couvertures chauffantes peuvent être mises en place sur la grille après le tour de formation pour conserver la température des pneus, elles peuvent être branchées à un groupe électrogène de 2400 watts maximum.

Les couvertures chauffantes sont autorisées sur la pit lane.

ARTICLE 13 – TRANSMISSION DES INFORMATIONS DE LA DIRECTION DE COURSE ET DU JURY

Les décisions, notifications ou informations de la direction de course ou du jury pendant les activités sur la piste (essais et courses) peuvent être communiquées sur des écrans. De telles communications sur les écrans de chronométrage ou d'autres moyens de communications sont considérées comme des notifications valables.

ARTICLE 14 – CONTRÔLE MÉDICAL

Un médecin peut examiner les concurrents avant le départ des épreuves, il doit se tenir à la disposition du directeur de course. A la demande de la direction de course, il peut être demandé un contrôle d'alcoolémie. Un concurrent refusant ces contrôles est exclu de l'épreuve.

La CNV se réserve le droit de demander la suspension de licence d'un pilote gravement accidenté jusqu'à

ce que la commission médicale ait dirigé ce pilote vers un médecin référent qui statuera sur la possibilité de reprise de la compétition de ce pilote.

ARTICLE 15 – CONSTATATION DE FAIT

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

ARTICLE 16 – PASSAGE PAR LA VOIE DES STANDS

Pendant la course, un coureur sanctionné doit passer par la voie des stands.

Un panneau jaune portant les numéros d'un ou plusieurs coureurs (de couleur noire) est présenté à la ligne d'arrivée.

Si le panneau a été présenté 5 fois au coureur concerné et qu'il ne passe toujours pas par la voie des stands, le drapeau noir lui est alors présenté.

Pendant la procédure le coureur :

- ne peut s'arrêter à son stand.
- peut ensuite reprendre la course.

Le coureur doit respecter la limitation de vitesse (article 9 règles générales) dans la voie des stands. En cas d'infraction de cette limitation de vitesse la procédure de passage par la voie des stands (art 9 règles générales) est appliquée. Dans le cas d'une deuxième infraction à la limitation de vitesse un drapeau noir lui est présenté.

Dans le cas d'une course interrompue avant que la pénalité n'ait été exécutée, et s'il y a une deuxième partie, le coureur pénalisé est tenu de passer par la voie des stands après le départ de la deuxième partie de la course.

Dans le cas où l'organisation n'a pas été en mesure d'effectuer la procédure de passage par la voie des stands avant la fin de la course ou que le coureur concerné ne s'est pas arrêté (dans le cas où le panneau a été présenté à moins de 5 tours de l'arrivée) il se voit infliger une sanction de temps de 1 minute.

Article 16.1 – Procédure stop and go

Si un pilote est sous le coup d'une procédure STOP AND GO, la direction de course notifie à son équipe cette sanction. Le pilote se voit alors présenter un panneau jaune avec son N° au niveau de la ligne d'arrivée, il doit alors rentrer dans la voie des stands et doit s'arrêter dans la zone prévue.

Un mécanicien peut se tenir à proximité pour l'aider à démarrer si le moteur a calé, il ne doit pas intervenir dans la procédure.

Lorsque le temps prévu par le règlement est écoulé le responsable de la procédure libère le pilote. Celui-ci doit respecter la limitation de vitesse (art 9 règles générales) dans la voie des stands. En cas d'infraction de cette limitation de vitesse, la procédure de Stop and go (art 9 règles générales) est appliquée. Dans le cas d'une deuxième infraction à la limitation de vitesse, un drapeau noir lui est présenté.

Il ne peut s'arrêter à son stand.

Si le panneau a été présenté 5 fois au coureur concerné et qu'il ne rentre toujours pas par la voie des stands, le drapeau noir lui est alors présenté.

ARTICLE 17 – PORTÉE DES RÈGLES GÉNÉRALES CNV

Les règles générales CNV s'appliquent à toutes les spécialités de la discipline CNV. En cas d'absence de texte ou d'imprécision des articles des différents règlements de Championnats, Coupes, Trophées ou hors Championnat.

Dans le cas où aucun texte ne s'applique, le Jury est souverain pour trancher un litige.

Article 17.1 - Contestation

En cas de contestation de l'interprétation des divers règlements, ainsi que des décisions des officiels de l'épreuve, les organes compétents sont le Tribunal de Discipline Régional ou National conformément aux dispositions du code de Discipline et d'Arbitrage.

Article 17.2 – Pénalités de faits

Les sanctions énoncées ci-dessous relèvent de la pénalité de fait.

Pour les épreuves faisant l'objet d'un partenariat reconnu par la FFM (Promosport, coupes de marque, etc.) le non-respect par un pilote des obligations publicitaires découlant de son engagement, est sanctionné d'une amende de 75 €, ou des dispositions prévues dans le règlement de l'épreuve.

Un pilote après une chute qui, sauf cas de force majeure, n'aide pas les commissaires de piste à dégager sa moto sera sanctionné d'une amende de 75 €.

ARTICLE 18 – ARTICLE RÉSERVÉ

ARTICLE 19 – SIMULATION DE DÉPART

Les essais de départ sont autorisés après le drapeau à damiers, uniquement sur la piste et lorsqu'il n'y a pas de danger à le faire.

La zone où ces essais peuvent être effectués est délimitée par des panneaux "essais de départ".

ARTICLE 20 – FRANCHISSEMENT DES LIMITES DE LA PISTE

Le franchissement des limites de la piste est passible de :

*Franchissement pendant les essais : annulation du tour chrono,

*Franchissement pendant la course : 10 secondes de pénalité par franchissement de la track limite.

Pour les courses d'endurance, la sanction est un STOP&GO.

Cet article n'est pas applicable pour les épreuves Moto 25 Power et Mini OGP.

Article 20.1 – Chicane et raccourci

Le fait de couper une chicane ou d'emprunter un raccourci sur la piste est passible :

Pendant les essais : 1^{er} passage : suppression du meilleur temps.

A partir du 2^{ème} passage : suppression du meilleur temps et 75 euros d'amende.

Pendant la course : Pendant une course de vitesse : pénalité de temps de 10 secondes

Pendant une course d'endurance : **STOP&GO.**

ARTICLE 21 – INCOMPATIBILITÉ DE FONCTIONS

Les fonctions de président du club organisateur sont incompatibles avec les fonctions de directeur de course, de président du jury ou de responsable des contrôles techniques.

ARTICLE 22 – INSCRIPTION D'ÉPREUVE

Toute inscription d'une épreuve relevant des disciplines CNV, y compris Mini OGP et Moto 25 Power, hors Championnat à la date d'une épreuve comptant pour un Championnat de France, des Coupes de France Promosport, d'une Coupe de France ou d'une épreuve de Championnat F.I.M. doit obtenir l'aval de la Commission Nationale de Vitesse. En règle générale, deux épreuves ne pourront se dérouler à la même date si elles puisent dans le même réservoir de commissaires de piste.

ARTICLE 23 – RESPONSABILITÉS

Il est rappelé aux concurrents que leurs matériels sont placés sous leur entière responsabilité durant toute la manifestation. Ils doivent notamment en assurer la surveillance constante et ne pourront en aucun cas invoquer la responsabilité civile du club organisateur en cas de vol ou de dégradation.

Article 23.1

Toute détérioration de matériel appartenant soit aux installations du circuit soit à un concurrent est sanctionnée par le jury de l'épreuve. Cette sanction peut aller jusqu'à l'exclusion de la manifestation de l'équipe de son auteur (quel que soit le nombre de pilotes) et de la totalité du Championnat par l'organe disciplinaire compétent.

ARTICLE 24 – LAISSEZ PASSER

Les laissez-passer pilotes ou mécaniciens fournis par les organisateurs ne sont ni vendables, ni cessibles à titre gracieux.

Toute fraude entraîne la confiscation immédiate et définitive des laissez-passer incriminés, sans préjuger des sanctions disciplinaires encourues par le pilote à qui ils ont été délivrés.

ARTICLE 25 – TRANSPONDEURS

Lors de chaque épreuve, les concurrents se verront remettre un transpondeur de chronométrage qui devra être constamment fixé **conformément aux prescriptions du service chronométrage de la course**. Il doit être restitué au plus tard une heure après la fin de la course. En cas d'oubli, le pilote doit l'envoyer dans les trois jours à la F.F.M. ou à l'adresse du responsable du chronométrage.

Le transpondeur est sous l'entière responsabilité du concurrent, pendant toute la manifestation et jusqu'à sa restitution, en conséquence, la perte, le vol ou la détérioration du transpondeur est à la charge du concurrent.

Le support de transpondeur est obligatoire en cas de fixation sur la machine.

REGLES GENERALES POUR LES EPREUVES D'ENDURANCE

Ces règles viennent en complément des REGLES GENERALES POUR LES EPREUVES DE VITESSE qui sauf dispositions contraires restent valables pour les épreuves d'endurance.

Obligation d'éclairage validé pour les épreuves d'endurance se déroulant de nuit conformément aux RTS.

ARTICLE 26 – RAVITAILLEMENT

Lors des ravitaillements, le moteur doit être coupé et la machine béquillée, deux intervenants peuvent effectuer le ravitaillement.

Tout le personnel concerné par le ravitaillement, y compris la personne responsable de l'extincteur, doit porter une combinaison de protection contre le feu, doit se protéger les mains et les pieds avec des gants et des chaussures fermées, se protéger les yeux et la tête avec une cagoule ignifugée, un masque ou un casque. Ces consignes sont applicables durant les essais et la course.

La présence d'une personne avec un extincteur (dont le type est défini à l'article 29) est obligatoire.

Les opérations de ravitaillement doivent intervenir après toutes les interventions de maintenance.

Le pilote ne pourra pas rester sur la machine durant les opérations de ravitaillement en carburant.

ARTICLE 27 – VITESSE DE CIRCULATION DANS LA VOIE DES STANDS

L'article 9.1 du règlement général s'applique durant les essais.

Pendant la course un dépassement de la vitesse dans la voie des stands est pénalisé pour la machine d'un Stop and Go de 30".

Toutefois le jury aura la possibilité d'augmenter cette peine (jusqu'à la disqualification pour raison de sécurité) pour des dépassements importants de la vitesse limitée.

ARTICLE 28 – VOIE DE DÉCÉLÉRATION, MUR DE CHRONOMÉTRAGE

L'accès à la voie de décélération et au mur de chronométrage est interdit aux enfants **de moins de 16 ans (à l'exception des pilotes eux même engagés sur l'épreuve)**, même accompagnés d'un adulte.

L'accès au mur de chronométrage est exclusivement réservé aux personnes munies des passes PILOTE, CHEF DE STAND et CHRONOMETREUR. Toutefois, il est toléré, uniquement durant la procédure de départ ainsi que 5 minutes avant l'arrivée, la présence des équipes au complet (dont les membres seront dûment munis de leurs passes) derrière le mur. Chacun reprenant sa place selon les consignes des officiels.

En cas d'utilisation d'une chaise de chronométrage, rien dans sa fixation ne doit dépasser de l'aplomb du mur de protection (pas de serre-joints).

ARTICLE 29 – STANDS

Les stands sont accessibles sous l'entière responsabilité du locataire qui doit s'assurer que toutes les règles de sécurité sont respectées. Dans le cas où celle-ci ne le sont pas ou si un spectateur non autorisé traverse le stand et se rend sur la voie des stands le locataire sera considéré comme responsable et sa caution sera retenue.

Chaque équipe doit posséder dans son stand, à portée de la main, un extincteur.

Celui-ci doit être d'une capacité minimum de 6kg pour les appareils à poudre de type A.B.C. ou polyvalente et de 2kg minimum pour les extincteurs de type CO² (neige ou mousse carbonique) efficace sur les feux d'hydrocarbures.

(PAS D'EXTINCTEUR A EAU)

INTERDICTION ABSOLUE

Aux enfants de moins de 14 ans, à l'exception des pilotes eux-mêmes engagés sur l'épreuve, d'accéder à la voie des stands et aux box.

De fumer **ou de vapoter** dans, derrière et devant les stands.

D'amener un animal même attaché dans les stands.

De stocker de l'essence (seul un derrick ou système de remplissage de 30 litres maximum sera autorisé (2 fois 10 litres pour le Moto 25 Power). Le stock d'essence doit être mis dans le lieu protégé spécialement prévu à cet effet, à l'abri de tout risque d'incendie et proche d'un extincteur.

D'utiliser barbecue, gazinière, matériel électrique produisant un arc électrique (perceuse, compresseur, meuleuse, poste à souder...). Tous ces matériels peuvent être utilisés derrière les stands, loin des stocks d'essence (minimum 5 mètres).

De manipuler du carburant à moins de 3 mètres de couvertures chauffantes branchées. Ces dernières ne peuvent en aucun cas se trouver branchées à moins de 3 mètres du derrick et ce à moins de 50 cm du sol. De vidanger sur le sol (prévoir un bac plat de 8 litres et en cas de salissure, le stand doit être nettoyé le plus vite possible).

De remonter la voie des stands à contre sens sur la moto, moteur en marche durant les essais et la course.

L'usage de tout appareil électrique filaire ou sur batterie est formellement interdit dans la voie des stands.

ARTICLE 30 – NEUTRALISATION – SUSPENSION – ARRÊT DE COURSE

Si le directeur de course décide de neutraliser la course la procédure suivante est appliquée :

Le circuit est déclaré sous safety-car, chaque poste de commissaires présente le panneau SC, la sortie des stands est fermée (feu rouge) la course est neutralisée, tous les pilotes doivent ralentir et se mettre en file indienne derrière le safety car. Le dépassement du safety car est sanctionné par le jury de l'épreuve qui peut appliquer une sanction allant jusqu'à la disqualification pour la course de référence.

Tout dépassement entre pilotes est interdit et sanctionné par :

Un stop and go tel que défini à l'article 16.1 des règles générale CNV (qui ne peut s'effectuer qu'une fois l'opération safety car terminée) si cette pénalité n'est pas effectuée avant la fin de course, l'équipage est pénalisé de 1 minute.

Les safety-cars entrent en piste gyrophares orange allumés, la course est toujours neutralisée et le dépassement toujours interdit les pilotes sont en file indienne.

Lorsque les safety-cars sont rappelés par le directeur de course, ils doivent éteindre le gyrophare au premier emplacement "safety-car" rencontré et quitter la piste à l'emplacement suivant.

Les dépassements restent toujours interdits jusqu'au moment où les safety-cars quittent la piste.

Les safety-cars doivent quitter la piste au même moment.

Pendant la procédure safety car, l'entrée dans la voie des stands est autorisée, les interventions mécaniques sont autorisées ainsi que le ravitaillement, le changement de machine est interdit (**sauf pour les concurrents de courses à l'américaine**). La reprise de la piste peut se faire selon la procédure suivante :

*Durant l'opération safety car, 15 secondes après le passage d'un safety car au niveau de la sortie des

stands, le feu vert de celle-ci est allumé pendant 10 secondes.

*A la fin de l'opération safety car, 15 secondes après le passage du premier pilote, qui se trouvait derrière le safety car, au niveau de la sortie des stands, le feu vert de celle-ci est allumé pendant 10 secondes, puis le feu bleu (jaune) clignotant.

Si une intervention safety car se déclenche pendant qu'un pilote effectue un passage par la voie des stands ou un stop and go, il ne peut reprendre la piste que conformément aux conditions décrites ci-dessus.

SUSPENSION D'UNE COURSE

Après avoir mis le circuit sous safety car, si la direction de course décide de suspendre une course en raison des conditions climatiques ou pour toute autre raison, les drapeaux rouges sont agités à tous les postes.

Les coureurs doivent ralentir et retourner dans la voie des stands afin de rejoindre le parc fermé qui se trouve sur la bande colorée devant leur stand. Le classement qui est pris en compte est le classement au moment où le drapeau rouge a été déployé.

Les résultats sont ceux enregistrés jusqu'au moment où le pilote de tête a effectué un tour complet avant l'interruption de la compétition.

Pendant que la course est suspendue, le chronomètre n'est pas arrêté. Le signal d'arrivée est présenté à l'heure où la course aurait dû se terminer.

Cependant, selon les circonstances, le jury de l'épreuve, en accord avec la direction de course, peut prendre la décision d'arrêter et/ou modifier le temps de course (sans excéder la durée prévue initialement), signifiant ainsi un arrêt de la course. La course est alors considérée comme étant en deux ou plusieurs parties et le classement est effectué en combinant les différentes parties selon le principe tours - temps.

a) **si la course interrompue ne repart pas** : pour être classée, une équipe doit avoir effectué 75% du nombre de tours effectués par le vainqueur de sa classe.

b) **reprise de course après drapeau rouge** : voir paragraphe suivant.

REPRISE DE COURSE APRES DRAPEAU ROUGE

30.1

Si un nouveau départ de la course doit être donné, il l'est le plus rapidement possible, si les conditions de la piste le permettent.

La direction de course annonce une nouvelle heure de la procédure de départ.

30.2

Le classement de la course au moment de la présentation du drapeau rouge doit être à la disposition des équipes avant la reprise de la course.

30.3

10 minutes avant l'ouverture de la voie des stands un mécanicien dûment identifié peut faire chauffer le moteur de la machine dans le parc fermé.

8 minutes avant la reprise de la course :

La sortie de la voie des stands est ouverte pour une durée 5 minutes.

Les équipes peuvent retirer les machines du parc fermé et ont le droit de changer les pneumatiques, procéder au ravitaillement et à tous travaux nécessaires et effectuer ce tour de reconnaissance.

A la fin de ce tour, mise en épis des machines suivant le classement au moment de la suspension de la course.

Soit le départ est donné de manière identique à un départ normal après un tour de chauffe.

Soit le départ est donné derrière Safety Car.

Dans ce cas le premier Safety Car quitte la ligne de départ suivi par la première moitié des concurrents suivant le classement édité au début de la suspension de la course.

Lorsque celui-ci est arrivé à mi circuit le deuxième Safety Car démarre suivi du reste des concurrents.

La direction de course décide de la fin de l'opération Safety car. Dans ce cas particulier il faut que le premier groupe de coureurs soit celui qui passe sur la ligne de départ/arrivée en premier sans Safety car.

30.4

Les conditions pour un nouveau départ d'une course sont les suivantes :

a. Toutes les équipes n'ayant pas déclaré abandon peuvent repartir.

b. La position sur la grille est celle du classement au moment de la suspension de la course.

REGLES GENERALES POUR LES EPREUVES DE COURSE DE COTE

Ces règles viennent en complément des REGLES GENERALES DE VITESSE qui sauf dispositions contraires restent valables pour les épreuves de course de côte.

ARTICLE 31 – PROCÉDURE DE DÉPART

Un pré parc est situé à proximité du parc pilote. Les pilotes doivent se présenter au pré parc dans l'ordre de leur série suivant les consignes données par la direction de course lors des briefings avant de se rendre en prégrille pour les départs des courses.

Les départs des essais libres, des essais chronométrés et des courses sont donnés au minimum toutes les 20 secondes. Ils peuvent être donnés à l'aide d'un feu numérique.

A la demande d'un pilote, la direction de course peut retarder le départ d'un concurrent jusqu'à 40 secondes lorsqu'il est possible que le pilote précédent soit rattrapé lors de la montée pendant les essais libres et chronométrés.

ARTICLE 32 – CONDITIONS DE LA PISTE COURSE SECHE (dry)

Une course déclarée sèche (dry) est interrompue par le Directeur de Course et déclarée mouillée (wet), s'il considère que les conditions climatiques modifient le revêtement de la piste et que les coureurs souhaitent probablement changer de pneus.

Toute la série (les pilotes qui ont passé la ligne d'arrivée ainsi que ceux qui attendaient au départ) regagne le parc pilote pour changer les pneus, le temps imparti pour l'échange des pneus est de 20 min maximum. Un nouveau départ pour la série arrêtée sera redonné.

COURSES MOUILLES (wet)

Une course déclarée mouillée (wet), généralement commencée dans des conditions changeantes ou mouillées, n'est pas arrêtée pour des raisons climatiques et les coureurs qui souhaitent changer de pneus doivent le réaliser dans une zone sécurisée et le faire pendant le déroulement des épreuves, **sans que cela ne perturbe le déroulement de la dite série.**

Dans tous les cas où une montée est arrêtée pour des raisons climatiques, le nouveau départ est automatiquement déclaré course mouillée (wet).

ARTICLE 33 – INTERRUPTION D'UN ESSAI OU D'UNE COURSE

Le drapeau rouge est présenté aux postes de commissaires de piste lorsqu'il y a un incident ou un accident sur la piste. Les commissaires de piste en informent immédiatement la direction de course qui interrompt les départs.

Les pilotes doivent s'arrêter immédiatement au poste concerné et en sécurité. Tous les pilotes situés entre le départ et le point de l'incident ou de l'accident redescendent jusqu'à la zone de départ sous le contrôle de la direction de course. Les pilotes ne peuvent pas redescendre de leur propre initiative.

Les pilotes redescendus après une interruption reprendront leur départ dans le même ordre que défini par leur série. Le pilote auteur de l'interruption d'un essai ou d'une course ne peut pas reprendre la montée en cours (**hormis pour un pilote gêné, voir paragraphe dédié.**)

ARTICLE 34 – PILOTES GÊNÉS

Lorsqu'un pilote est gêné lors de sa montée par un concurrent plus lent, (c'est-à-dire qu'il rattrape le pilote devant lui l'obligeant à ralentir ou à provoquer un dépassement) ou par un obstacle sur la piste (tel qu'un objet, un animal, un spectateur, etc.), le pilote gêné doit prendre l'initiative de s'arrêter. Le pilote doit s'arrêter au premier poste de commissaire rencontré en poursuivant la montée. Ces commissaires présenteront immédiatement un drapeau rouge tout en informant la direction de course. Les commissaires des postes situés entre le pilote gêné et la ligne de départ présenteront également le drapeau rouge.

Le pilote doit attendre la direction de course qui le fait redescendre avec les autres pilotes arrêtés aux postes de commissaires précédents. Le pilote gêné peut ensuite prendre un nouveau départ. Si toutefois le pilote gêné passe la ligne d'arrivée, son temps est validé, il ne peut pas prétendre à prendre un nouveau départ.

RÈGLES GÉNÉRALES POUR LES CONTRÔLES TECHNIQUES DES ÉPREUVES RELEVANT DES CIRCUITS DE VITESSE ET DES COURSES DE COTE.

PRÉAMBULE

Les réclamations sur l'absence de contrôles officiels de bruit et du poids effectués avant la course ne pourront constituer la base d'un appel. Le respect des règlements découle de la responsabilité du coureur et de l'équipe (ou des participants).

ARTICLE 1 – GÉNÉRALITÉS

Le contrôle technique avant l'épreuve est obligatoire.

Le pilote est à tout moment de l'épreuve responsable de sa machine.

La moto doit être présentée propre, et exempte de toutes marques des contrôles techniques antérieures.

Pour les 4 temps, le bas de carénage doit être déposé et présenté séparément au contrôle technique.

Les contrôles préliminaires sont des vérifications de sécurité. La conformité de la machine est sous l'entière responsabilité du pilote.

Les béquilles centrales et latérales doivent être enlevées.

Il est interdit d'employer du titane dans la fabrication du cadre, de la fourche avant, du guidon, des bras oscillants, des axes de bras et axes de roues. Pour les axes de roues, il est également interdit d'utiliser des alliages légers. L'emploi d'écrous et de boulons en alliage de titane est autorisé uniquement si ce sont des pièces d'origine.

Une protection (matière plastique, téflon) des axes de roues est autorisée pour autant qu'elle ne dépasse pas de plus de 22 mm de chaque côté par rapport à l'extrémité de l'axe d'origine.

Tous les carters moteurs contenant de l'huile et pouvant être en contact avec la piste suite à une chute devront être protégés par un second carter en matériau métallique tel qu'alliage d'aluminium, acier inoxydable,

acier, titane ou en matériau composite résistant à un fort impact ou à une forte friction tels que les composites de fibre de verre ou de fibre de carbone.

Des plaques et/ou des barres de protection contre les chutes en aluminium ou acier sont également autorisées. Tous ces dispositifs doivent être conçus afin de résister aux chocs, frottements abrasifs et dégâts dus à une chute.

Tous ces couvercles doivent être fixés correctement et de façon sûre par les vis de fixation qui équipent également les couvercles originaux du moteur sur les carter.

Le Commissaire Technique a le droit d'interdire tout couvercle ainsi que toute plaque ou barre de protection, s'il est évident que celui-ci n'est pas efficace.

Les pneumatiques doivent être montés dans le sens de rotation prévu par le manufacturier.

Les commissaires techniques peuvent, à tout moment de la manifestation, effectuer des contrôles sur les motocycles.

ARTICLE 2 – COUPE CONTACT ET COUPE CIRCUIT

Les motocycles solos doivent être équipés d'un interrupteur ou bouton coupe contact de couleur rouge en état de fonctionnement, pouvant être actionné sans lâcher le guidon, se trouvant d'un côté ou l'autre du guidon ou demi-guidon à portée de main, facilement accessible, visible et fonctionnel. Il est recommandé que ce coupe-circuit interrompe le circuit primaire d'allumage.

L'installation sur la moto d'un coupe-circuit interrompant le circuit primaire d'allumage et coupant le moteur lorsque le pilote quitte sa machine (notamment en cas de chute) est recommandée. Ce système peut être commandé soit par un cordon relié au pilote soit par un système sans fil.

ARTICLE 3 – PAPILLON DES GAZ

La poignée de commande d'accélération de la machine doit pouvoir revenir à sa position initiale lorsque le conducteur la lâche.

ARTICLE 4 – RÉCUPÉRATEURS

Les machines doivent être munies de reniflards d'huile, la sortie de ceux-ci doit se faire dans un récupérateur qui doit être facilement accessible et qui doit être vide avant tous départs.

La capacité des récupérateurs devra être :

*de 250ml pour les reniflards de la boîte de vitesse.

*de 500ml pour le moteur,

Les reniflards d'huile doivent être connectés et se décharger dans la boîte à air.

Les réservoirs d'essence comportant des tubes reniflards doivent aboutir dans un récupérateur d'une capacité minimale de 250 ml y compris en cas d'utilisation d'un clapet anti-retour. Le récupérateur doit être dans un matériau approprié.

Les mises à l'air des radiateurs et des carburateurs doivent aboutir dans des flacons (250 ml) en matériau approprié.

ARTICLE 5 – GARDE-CHAÎNE OUVERT DE LA BOÎTE DE VITESSES

Une protection du pignon de sortie de boîte est obligatoire.

Un garde chaîne doit être installé de telle manière à empêcher que la jambe ou le pied du pilote ne puisse se coincer entre le brin de la chaîne inférieure et la couronne arrière.

Cette protection devra être en un matériau de type téflon, nylon, matériaux métalliques ou composites ayant les bords arrondis et d'une épaisseur minimale de 5 mm. Elle devra être fixée solidement.

ARTICLE 6 – SYSTÈME D'ÉCHAPPEMENT

Les systèmes d'échappement doivent être conformes aux normes de bruit en vigueur.

L'extrémité d'un tuyau d'échappement ou du silencieux d'un motocycle solo ne doit pas dépasser la tangente verticale du pneu arrière, à l'exception des motos de sport production (échappement de série d'origine homologué et motos anciennes) si elles conservent le système d'échappement homologué d'origine.

Les bords de sortie des silencieux seront arrondis ou protégés.

ARTICLE 7 – GUIDONS

Les extrémités du guidon doivent être bouchées avec un matériau solide ou recouvertes de caoutchouc. Un espace minimum de 30 mm entre le guidon avec ses leviers et le réservoir ou le cadre, est obligatoire lorsque l'angle de braquage est au maximum.

De même, quelle que soit la position du guidon, il doit y avoir un espace d'au moins 20 mm entre le carénage et les extrémités du guidon ou de tout autre système de direction, y compris tous les accessoires qui y sont fixés. L'amortisseur de direction ne doit pas servir de butée.

La réparation des guidons est interdite.

ARTICLE 8 – LEVIERS

Tous les leviers (embrayage, freins, etc.), doivent se terminer par une sphère (Ø de cette sphère : 16 mm minimum). Cette sphère peut également être aplatie mais, dans tous les cas, les bords doivent être arrondis (épaisseur minimum de cette partie aplatie : 14 mm). Ces extrémités doivent être fixées d'une façon permanente et faire partie intégrante du levier.

Article 8.1 – Protection des leviers

Les motos doivent être équipées d'une protection du levier de frein, afin de protéger le levier de frein au guidon d'un actionnement accidentel en cas de collision avec une autre machine. Ces protections doivent faire l'objet de fabrication en série et être distribuées par un professionnel.

ARTICLE 9 – REPOSE-PIEDS

La longueur minimum des repose-pieds doit être de 65 mm.

Les repose-pieds peuvent être du type rabattable mais, dans ce cas, doivent être équipés d'un dispositif de retour à la position normale automatique, et une protection intégrale d'un rayon sphérique plein de 8 mm au moins doit se trouver à l'extrémité du repose-pied.

Les repose-pieds métalliques fixes doivent comporter à leurs extrémités un embout de type nylon ou téflon, d'un diamètre de 16 mm.

ARTICLE 10 – FREINS POUR CIRCUIT ET COURSES DE CÔTE

La séparation des conduites de frein avant doit se faire au-dessus du té de fourche inférieur, une exception peut être autorisée pour les machines équipées d'origine d'un système de freinage ABS si celui-ci ne peut être techniquement modifié. Les vis de fixation des étriers avant doivent être freinées par un fil métallique de sécurité, sauf pour les épreuves d'endurance nécessitant des changements de roues. Le freinage des vis de l'étrier avec des goupilles peut être interdit s'il n'est pas sécurisé. Le freinage des vis des raccords de freins de type Banjo n'est pas obligatoire. Les motos doivent être équipées d'un frein à commandes indépendantes, pour chacune des deux roues agissant sur les deux roues.

ARTICLE 11 – BOUCHONS DE VIDANGE ET CIRCUITS D'HUILE

Tous les bouchons de vidange, niveau et remplissage, doivent être étanches et bien vissés. Les tuyaux d'alimentation d'huile doivent être correctement et solidement fixés. Les filtres à huile externes doivent être rendus indesserrables par un fil métallique de sécurité. Tous les raccords, bouchons, écrous concernant les huiles du moteur, de la boîte de vitesses ou de la transmission doivent être freinés par un fil métallique de sécurité. Les contrôleurs techniques sont seuls juges de l'efficacité du système.

ARTICLE 12 – CIRCUIT DE REFROIDISSEMENT

Le seul liquide de refroidissement autorisé est l'eau pure. Tout additif, quel qu'il soit, est strictement interdit.

ARTICLE 13 – CARÉNAGE (POUR MOTOCYCLES 4 T)

Le carénage inférieur doit être construit pour contenir, en cas d'incident moteur, au moins la moitié de la totalité de l'huile et du liquide de refroidissement du moteur. Aucune ouverture située à moins de 50 mm du bas de carénage n'est autorisée.

Si la moto n'est pas équipée d'origine d'un carénage, un bac de récupération (50 % des liquides) doit équiper le motocycle.

Le remplacement du support avant du carénage (araignée) est autorisé, il doit être de construction solide et ne présenter aucun danger. Les commissaires techniques pourront refuser toute fabrication jugée dangereuse. Dans le cas où le support de carénage fait office de conduit d'alimentation en air de la boîte à air, l'ensemble support-conduit pourra être remplacé à condition de respecter les dimensions et formes d'origine du conduit d'air.

Des roulettes de protection peuvent être installées afin de protéger la partie cycle en cas de chute. Toutefois, elles ne sont pas admises dans un rayon inférieur à 30 cm par rapport à l'axe des repose-pieds et ne doivent pas dépasser de plus de 10 mm du carénage.

Les supports de béquilles devront être réalisés en aluminium, nylon, téflon, ou matière équivalente, auront les dimensions maximums suivantes : Diamètre 30 mm, longueur 40 mm, vis de fixation en retrait.

ARTICLE 14 – RÉSERVOIR DE CARBURANT

Tous les réservoirs de carburant doivent être complètement remplis de produit ignifugé (structure à cellules ouvertes, par exemple : Explosafe®). **Les contrôleurs techniques sont seuls juges du niveau de remplissage.**

Le bouchon de remplissage ne doit pas dépasser du bord supérieur du réservoir (risque d'arrachement), pour les motos anciennes une dérogation pourra être accordée.

Pour l'Endurance, des vannes de remplissage rapide, type Acerbis ou Zénith sont recommandées.

Le réservoir doit être étanche, les réservoirs additionnels sont interdits. Les réservoirs en carbone sont interdits sauf s'ils sont présents d'origine sur la machine.

ARTICLE 15 – EQUIPEMENTS

Les normes de casques suivantes sont autorisées :

*Europe : ECE 22-05 / ECE 22-06

*Japon : JIS T 8133 : 2015

*USA : SNELL M 2015

*FIM : FRHPhé - 01

Le port du casque intégral avec visière est obligatoire. Les casques modulables, tout terrain, off-road et jet sont interdits. Aucune adjonction d'appendice non homologué n'est autorisée sur ou à l'intérieur des casques (**exemple caméra ou écouteurs**). Les autocollants, autres que ceux d'origine, sont interdits sur les casques.

Le pilote est responsable de la lisibilité des marques d'homologation de ses équipements (casques, dorsales...), si ces marques sont illisibles les équipements sont refusés par les commissaires techniques.

À tout moment de la manifestation, les commissaires techniques peuvent, s'ils le jugent nécessaire, retirer toutes marques d'approbation FFM sur les casques, et/ou saisir temporairement une pièce de l'équipement qu'ils jugeraient non conforme ou dangereuse. Un rapport est immédiatement adressé au directeur de course pour l'en informer.

Le port d'un airbag est obligatoire pour toutes les compétitions. Pour être accepté sur les épreuves, tout airbag doit :

- figurer sur la liste des airbags auto-certifiés de catégorie 2 publiée par la FIM ;
- ou figurer sur la liste FFM des airbags auto-certifiés disponible à l'adresse <https://pratiquer.ffmoto.org/reglements-vitesse>
- ou respecter la norme EN 1621-4 pour les airbags mécaniques

Ces dispositions ne s'appliquent pas aux seuls cycles d'épreuves de Mini OGP, de 25 Power, Moto 4, Moto 5, OGP, de dragster et de sidecar.

S'agissant des courses de côte, le port de l'airbag est obligatoire pour les épreuves de championnat de France. Pour les autres épreuves, l'organisateur est libre d'adopter ou non cette obligation.

Pour les pilotes ne portant pas d'airbag homologué le port d'une dorsale EN 1621-2 est obligatoire.

Le port d'une pectorale norme EN 1621-3 est obligatoire sauf pour les passagers side car.

ARTICLE 16 – PLAQUES NUMÉROS

Les machines doivent être équipées de plaques blanches mates avec des numéros noirs mats. Les plaques doivent être posées devant, au centre du carénage ou de chaque côté, et en bas de carénage. Pour les carénages de couleur claire, il y a une bordure noire d'une largeur minimale de 8 mm tout autour du périmètre du fond blanc.

Les dimensions de tous les chiffres appliqués sur l'avant sont :

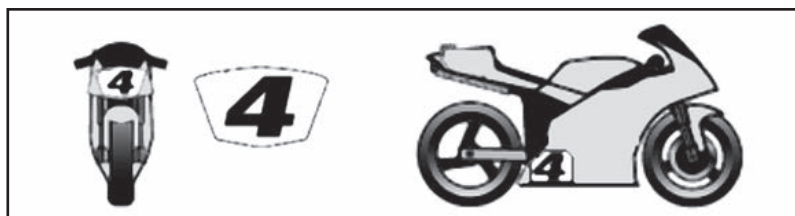
Hauteur minimale : 140 mm
Largeur minimale : 80 mm
Largeur min. des traits : 25 mm

Les dimensions de tous les chiffres appliqués sur le côté sont :

Hauteur minimale : 120 mm
Largeur minimale : 60 mm
Largeur min. des traits : 25 mm

Pour les side-cars, les numéros doivent être visibles quelle que soit la position du passager. Le numéro à l'avant doit être situé au milieu de la carène, en hauteur et en largeur.

Pour les roadsters les numéros arrière doivent figurer sur les deux côtés du dossier de selle.



Les numéros doivent être réalisés dans l'une des polices, ci-dessous :

Futura Heavy

0123456789

Futura Heavy Italic

0123456789

Univers Bold

0123456789

Univers Bold Italic

0123456789

Franklin Gothic

0123456789

Franklin Gothic Italic

0123456789

En cas de litige concernant la lisibilité des numéros, la décision du responsable technique fait foi.

ARTICLE 17 – PARC FERMÉ, CONTRÔLE DE CONFORMITÉ ET DÉMONTAGE

Lors d'une épreuve, les points qui doivent être contrôlés à l'issue des essais ou de la course, dans les diverses classes, sont définis par le délégué et le responsable techniques. Le directeur de course doit en être averti. S'il n'y a pas de délégué sur l'épreuve, cette décision est prise conjointement entre le directeur de course et le responsable technique.

Le directeur de course peut faire démonter toute machine de son choix à l'arrivée. Il peut également demander le plombage d'une machine à n'importe quel moment de l'épreuve.

Un pilote contraint de démonter ne peut prétendre à une indemnité quelconque (sauf disposition réglementaire particulière).

Tout pilote refusant le démontage, un passage au banc de puissance ou dont la machine présente une non-conformité technique, se verra déclassé de l'épreuve et une sanction complémentaire pourra lui être infligée. Ces points ne sont toutefois pas les seuls à pouvoir être contrôlés lors de l'épreuve.

Article 17.1 – Parc fermé

A l'issue de la course, certaines machines peuvent être mises en parc fermé et des contrôles de conformité peuvent avoir lieu. La machine est béquillée dans le parc fermé, la béquille pouvant être apportée par **deux (et seulement deux)** mécaniciens de l'équipe, les caméras installées sur la machine doivent être retirées dès l'arrivée, le parc est évacué immédiatement par le pilote et **ses** mécaniciens, qui ne sont autorisés à rentrer dans le parc fermé que par le responsable technique de l'épreuve.

Toute machine devant être mise en parc fermé doit l'être dans l'état où elle se trouve à la fin de la course ou des essais, il est interdit à toute personne non-habituée de pénétrer dans le parc fermé. Il est interdit de faire quelque intervention que ce soit sans autorisation du Directeur de Course ou du responsable du contrôle technique.

Tout pilote devant mettre sa machine en parc fermé (voir les critères spécifiques à chaque type d'épreuve), doit le faire immédiatement à l'issue du tour de décélération, ou sur injonction d'un officiel de l'épreuve. Tout pilote refusant de se présenter en parc fermé se voit appliquer une sanction par le jury pouvant aller jusqu'à l'exclusion.

Les machines doivent rester dans le parc fermé le temps nécessaire aux opérations de contrôle prévues, le responsable technique ou le Directeur de course sont les seuls habilités à autoriser la sortie d'une machine. La machine reste à tout moment sous la seule responsabilité de son pilote.

La direction de course se réserve la possibilité de mettre en parc fermé n'importe quelle machine de son choix.

Article 17.2 – Démontage

Les opérations de démontage, si elles sont demandées, doivent débuter au plus tard 30 minutes après la mise en parc fermé et être continues dans le temps. Si ces conditions ne sont pas respectées, le pilote est convoqué au jury qui peut prononcer une sanction pouvant aller jusqu'au déclassé de l'épreuve pour refus de démontage.

Lors des épreuves, la FFM se réserve toute possibilité quant aux vérifications et démontage d'une machine, notamment la saisie provisoire de pièces (assemblées ou non) pour contrôle ultérieur, ou le plombage de tout ou partie de la machine. La non-disponibilité temporaire pour le pilote de ces pièces ne peut donner lieu à aucune indemnité ou réclamation.

Les concurrents doivent se charger du démontage de leur machine, afin que les Commissaires Techniques puissent en contrôler la conformité. Ils doivent être en possession de l'outillage nécessaire. Si, faute d'avoir les outils adaptés le contrôle ne pouvait être effectué, le moteur ou la machine peut être saisie et, dans ce cas les frais engendrés sont susceptibles d'être imputables au pilote.

Le jury peut également juger cette impossibilité comme un refus de démontage.

Trois personnes maximum peuvent participer au démontage (si le pilote participe, celui-ci fait partie des trois intervenants). Les servantes et caisses peuvent être contrôlées avant l'entrée dans la zone de démontage. La FFM se réserve le droit de prélever des pièces ou des ensembles de pièces pour en effectuer le contrôle ultérieurement. L'équipe concernée est conviée à ce contrôle ultérieur, sans obligation de présence. Ce contrôle peut être effectué chez un professionnel de la métrologie, au siège de la FFM ou encore chez l'importateur de la marque, etc.

Dans le cas où les mesures relevées ou les constatations effectuées lors du contrôle sont contestées, les pièces ou la machine incriminées sont alors marquées et saisies afin d'effectuer une contre-expertise auprès d'un organisme agréé, si la non-conformité est confirmée les frais de contre-expertise sont à la charge du pilote concerné.

Dans tous les cas, le concurrent ne peut prétendre à aucun dédommagement pour l'immobilisation des pièces saisies ou de la machine à laquelle elles appartiennent.

Ces pièces sont remises à la disposition du pilote le plus rapidement possible.

En cas de refus de démontage, de refus de passage au banc ou de non-conformité technique constatée sur une machine plombée/marquée, l'ensemble des points inscrits par le pilote depuis le plombage/marquage de sa machine lui sont retirés.

Tout litige suite à un démontage après la manifestation sera tranché par la CNV, après avis des Commissaires Techniques responsables du contrôle, en cas de contestation de la décision, l'instance compétente est le Tribunal National de Discipline et d'Arbitrage.

Article 17.3 – Passage au banc

La mesure de la puissance d'une machine se fait à la roue arrière et a pour finalité de s'assurer de la conformité du motorcycle aux normes édictées par la Fédération dans chacun de ses championnats. Les contrôles de conformité peuvent être réalisés en tout instant de la manifestation.

La connexion au boîtier doit être possible sans outils ni démontage. Pour cela 3 types de montages sont autorisés :

***Accès direct à la prise mini-USB du boîtier sans démontage d'éléments.**

***Accès direct au boîtier via un cordon USB de type identique à celui vendu avec le boîtier (la prise USB doit être accessible sans démontage d'éléments).**

Déport de la connectique du boîtier via un cordon mini USB mâle/femelle (la prise mini USB femelle doit être accessible sans démontage d'éléments).

L'accès aux données du boîtier relève de la responsabilité du pilote.

Equipement et matériel :

- la puissance des machines est calculée au moyen d'un banc de puissance ;
- la puissance est mesurée à la roue arrière, exprimée en cv, corrigée selon la norme CEE ;
- le passage au banc reflète la puissance du moteur à un instant T, cette mesure s'entend sans tolérance ;
- le banc de puissance est constitué d'un rouleau dont la masse est connue, lequel est entraîné par la roue arrière de la machine. L'acquisition des données de mise en rotation du rouleau permet au logiciel du banc de calculer la puissance de la machine.

Mode opératoire :

- la machine doit être contrôlée dans l'état dans lequel elle se trouve au moment où le passage au banc est notifié au pilote concerné. Aucune intervention n'est donc autorisée, sauf autorisation expresse du responsable technique ;
- une mise en chauffe de la machine peut être réalisée par l'opérateur s'il le juge nécessaire ;
- 3 mesures successives sont effectuées. Si l'une des 3 valeurs relevées est supérieure à la puissance maximale autorisée par le règlement du championnat concerné, la machine est considérée comme non conforme ;
- l'opérateur peut ordonner l'accès au faisceau électrique comme à la bobine d'allumage ou à l'ECU afin de récupérer les informations nécessaires au bon déroulement de la mesure. **Il peut également contrôler l'ensemble des maps présentes sur l'ECU.**
- une seule personne du team est autorisée à assister à la mesure.

ARTICLE 18 – APPROBATION DES SYSTÈMES ÉLECTRONIQUES ADDITIONNELS

Dans le cas où le règlement spécifique de l'épreuve ou du cycle d'épreuves le permet, l'adjonction de dispositifs électroniques additionnels pour régler le mélange de carburant peut être installé. Ce dispositif doit uniquement être intercalé entre la commande d'injecteurs et les injecteurs.

ARTICLE 19 – CONTRÔLE DU BRUIT

Article 19.1 – Contrôle en dynamique

Le contrôle en dynamique est effectué avec un moteur en pleine charge. Elle s'applique sur tout autre circuit que des circuits de karting.

En compétition, une machine est réputée non conforme si 3 passages au-dessus de 109 dB/A après application du correctif sont mesurés durant la même session ou course.

En cas de non-conformité, l'opérateur consigne les valeurs relevées corrigées dans un rapport écrit qu'il présente au jury, **qui peut appliquer une sanction à l'issue de chaque session.**

Se référer à la méthode de contrôle en dynamique des RTS Réglementation Niveau Sonore des Machines pour la mise en place du dispositif.

Article 19.2 – Méthode FIM

La présence d'un compte tours en état de marche et étalonné, indiquant le régime moteur est obligatoire sur toutes les machines.

La méthode FIM s'applique sur les circuits de karting et les épreuves de course de côte.

Le niveau sonore est de 102 dB/A maximum (93+2 dB/A pour les pistes de karting), à un régime correspondant au tableau ci-dessous conforme aux spécifications de la FIM :

	1 cylindre	2 cylindres	3 cylindres	4 cylindres
125 cc 2 Temps	7.000 RPM			
250 cc 4 Temps	5.500 RPM			
Moto 3	5.500 RPM			
Pré Moto 3	5.500 RPM			
400 cc	A calculer selon la formule rappelée ci-dessous *			

600 cc	5.000 RPM	5.500 RPM	6.500 RPM	7.000 RPM
750 cc	5.000 RPM	5.500 RPM	6.000 RPM	7.000 RPM
Au-dessus de 750 cc	4.500 RPM	5.000 RPM	5.000 RPM	5.500 RPM

Remarque : ces régimes fixes ont pour objet de simplifier les procédures de contrôle sachant que la préco-nisation FIM est de réaliser les contrôles à des vitesses linéaires du piston de 11 m/s pour les 4 Temps et 13m/s pour les 2 Temps.

* Valeur indicative selon modèle : $N = 30\,000 \times \frac{V}{C}$

N = Régime Moteur Tr/mn / **V** = Vitesse linéaire du piston de référence / **C** = Course du piston

Les mesures sont effectuées en statique, sonomètre placé à 50 cm de l'extrémité du système d'échappement sous un angle de 45 degrés.

ARTICLE 20 – CARBURANT

Sauf spécification contraire, toutes les machines doivent être alimentées par du carburant sans plomb dans le sens usuel de cette appellation.

Ce carburant sans plomb doit être conforme aux spécifications suivantes :

Propriété	Unités	Min	Max
RON		95.0	102.0
MON		85.0	90.0
Oxygène	%m/m		3.7
Benzene	% v/v		1.0
Plomb	G/l		0.005
Densité à 15°C	Kg/m3	720.0	785

Le carburant bio éthanol est autorisé.

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

ARTICLE 21 – EXTINCTEUR

Chaque pilote doit posséder son extincteur.

Celui-ci doit être d'une capacité minimum de 6 kg pour les appareils à poudre de type A.B.C. ou polyvalente et de 2 kg pour les extincteurs de type CO² (neige ou mousse carbonique) efficace sur les feux d'hydrocarbures. (PAS D'EXTINCTEUR A EAU)

ARTICLE 22 – PESÉE DES MACHINES

A n'importe quel moment pendant la manifestation, le poids total de la machine (y compris le réservoir et son contenu) ne doit pas être inférieur au poids minimum, réglementairement défini pour la catégorie, avec une tolérance d'un kilogramme. Pendant l'inspection finale à la fin de chaque course, les machines sélectionnées sont pesées dans les conditions dans lesquelles elles ont terminées la course. La limite de poids est celle du motocycle dans les conditions dans lesquelles il a terminé la course.

ARTICLE 23 – FEU ARRIÈRE ROUGE

Toutes les motos, sauf celles participant à une course de côte, doivent avoir un feu rouge fonctionnel monté à l'arrière de la machine. Ce feu doit être allumé dès lors que la piste est déclarée wet.

La direction de l'éclairage arrière doit être parallèle à l'axe de la machine (dans le sens de la marche) et être clairement visible de l'arrière d'au moins 15° à gauche et à droite de l'axe de la machine.

Le feu arrière doit être monté le plus proche possible de l'extrémité arrière de la machine (dosseret de selle). En cas de litige sur la position de montage et/ou de visibilité, la décision du responsable Technique est prépondérante.

Le responsable technique peut refuser tout système d'éclairage non satisfaisant à la sécurité.

Le feu rouge doit être composé de 6 leds d'une puissance de 0,8 à 1,8 watt par led.

L'alimentation doit être continue, ce feu arrière de sécurité ne doit pas être clignotant sur la piste.

Le clignotement est autorisé dans la voie des stands lorsque le limiteur de vitesse est actif.

L'alimentation du feu arrière de sécurité doit être séparée de celle de la moto.

L'interrupteur de commande du feu arrière doit être installé au plus proche du guidon.

SPECIFICATIONS COMPLEMENTAIRES POUR LES SIDE-CARS

Les règles générales pour les contrôles techniques sont applicables ainsi que les articles suivants (ne concerne pas les side car classic du Championnat RSCM dont les spécifications sont notées dans leur propre règlement).

ARTICLE 1 – CYLINDRÉE

La cylindrée maximum est de 1000cc pour les moteurs 2T et 4T.

ARTICLE 2 – GUIDON

Les guidons en aluminium ou alliage soudés sont interdits.

La largeur du guidon doit être de 450mm au minimum, avec un angle de braquage minimum de 20° de chaque côté de l'axe.

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

Des butées rigides, autre que des amortisseurs de direction, doivent être fixées afin d'assurer un espace minimum de 20mm entre le carénage et les extrémités du guidon ou de tout autre système de direction, y compris tous les accessoires qui y sont fixés.

ARTICLE 3 – FREINS

Commandes hydrauliques

Les side-cars doivent être munis du système de frein suivant : un système principal avec au moins deux circuits indépendants l'un de l'autre. Un des circuits doit agir sur au moins deux des trois roues.

Les vis de fixation des étriers de frein doivent être arrêtées par un fil métallique de sécurité.

Seuls les disques de freins en matériau ferreux sont autorisés. Lors des vérifications techniques le contrôleur doit pouvoir accéder facilement au système de frein (maître-cylindre, biellettes de commandes, etc.)

Un frein peut être monté sur la roue du Side. Il doit être couplé avec un frein agissant sur l'une des roues du motorcycle.

ARTICLE 4 – SYSTÈME D'ÉCHAPPEMENT

Les tuyaux d'échappement doivent être conformes aux normes existantes concernant le contrôle du bruit.

Le tuyau doit expulser les gaz horizontalement et vers l'arrière, à un angle maxi de 30° par rapport à l'axe de la machine, et son extrémité doit avoir un diamètre constant sur une distance de 30mm.

Le pot d'échappement ne doit pas dépasser la largeur du side-car, ni l'aplomb arrière du plateau du Side-Car.

Les extrémités des pots d'échappement doivent être disposées de telle façon qu'il soit impossible au cas où deux véhicules se heurtent de s'accrocher.

ARTICLE 5 – PROTECTION

Si la transmission primaire est exposée, elle doit être munie d'un garde chaîne comme mesure de sécurité.

Ce garde chaîne doit être conçu de telle façon qu'en aucun cas le pilote ou le passager n'entre en contact accidentellement avec la chaîne ou les pignons. Il doit être conçu pour éviter que le pilote ne se blesse les doigts.

Un garde chaîne est exigé si la transmission secondaire n'est pas protégée par le carénage.

Les véhicules doivent être munis d'une protection solide et efficace entre le pilote et le moteur. Cette protection doit empêcher que le corps du pilote ou ses vêtements soient en contact direct avec les flammes qui peuvent s'échapper ou avec d'éventuelles fuites d'huiles et de carburant.

Sur les side-cars "sortie arrière", les roues doivent être protégées afin d'en éviter le contact.

- La roue du panier doit être totalement recouverte à hauteur de la plateforme.

Un aménagement est possible pour contrôler la pression de la roue.

- La roue motrice doit être recouverte à hauteur de la plateforme du côté panier.

- La roue motrice, sur les châssis courts, doit être protégée à l'arrière et à l'opposé du panier jusqu'au niveau de l'axe de roue arrière. Des aménagements sont possibles pour évacuer la chaleur des freins.

Les fixations ainsi que la tenue et rigidité des carénages sont vérifiées lors du contrôle technique. Le contrôleur peut les vérifier à tout moment de l'épreuve.

La carène F2 et Classic (introduction verticalement ou horizontale) doit obligatoirement être arrêtée par une goupille.

Le fond plat doit être fixé : attention à ce que le trou dans le poly ne se fragilise pas.

ARTICLE 6 – COUPE-CIRCUIT

Il doit être installé un coupe-circuit relié au pilote, actionné au moyen d'un fil non élastique d'une longueur maxi de 1m.

De plus, un coupe-circuit pour le passager, identique à celui du pilote, est obligatoire en course de côte.

Les coupe-circuits doivent interrompre le circuit primaire d'allumage et les pompes à essence.

Le démarreur est obligatoire : la machine doit être équipée d'un démarreur électrique et doit à tout moment, pouvoir repartir sans aide auxiliaire. Une dérogation peut être accordée à certains sidecars « classic » ou side car anciens (< à 2000).

Pour jouer son rôle en cas d'urgence, le bouton de commande du démarreur doit être directement accessible et « de préférence » placé sans que les mains du pilote ne quittent le guidon.

ARTICLE 7 – RÉCUPÉRATEUR

La capacité minimale d'un bocal pour la boîte de vitesses, le réservoir d'essence et le radiateur de refroidis-

sement d'eau est de 250cc.

Pour les moteurs 4 Temps, démunis d'un système de recyclage permanent, le récupérateur doit avoir une capacité de 1000cc.

Un bac récupérateur doit être fixé sous le moteur. Les dimensions de ce bac doivent être de 100 mm supérieures aux bords extérieurs du carter moteur. Un retour (déflecteur) à l'avant du moteur doit avoir une hauteur minimale de 150 mm.

Ce bac, d'une capacité de 5 litres minimum doit être totalement étanche.

De la mousse de rétention dans le fond du bac est obligatoire.

Le passage de chaîne, s'il nécessite de réduire la hauteur du bac ou fond plat, doit être protégé par un système à balais ou à mousse afin de conserver l'étanchéité maximum du bac.

ARTICLE 8 – PNEUS

Pour une sécurité optimale pour les pneus autres que les slicks la profondeur du profil d'un pneu avant la course doit être d'au moins 2,5 mm.

Les pneus slick sont également autorisés en courses de côte.

ARTICLE 9 – GARDE AU SOL

La garde au sol mesurée sur toute la longueur et largeur du véhicule prêt pour la course complètement chargé coureur, passager et carburant ne doit pas être inférieure à 62 mm lorsque le guidon est dans la position de ligne droite.

ARTICLE 10 – FEU DE PLUIE

Un feu rouge doit être fixé à l'arrière du cadre principal entre le pneu arrière et le side (plateau) situé entre 10 et 30 cm du sol. Ce feu, tourné vers l'arrière avec un angle maximum de 5 degrés par rapport à l'axe du side car, doit être visible quel que soit le déplacement du passager.

Ces feux sont non clignotants et doivent comporter au moins 9 LEDs.

ARTICLE 11 – ANNEAU DE REMORQUAGE

La présence d'un anneau de remorquage permettant de faciliter le dégagement du side-car d'un bac à graviers par les Commissaires est obligatoire.

Sa présence sera matérialisée par un point de couleur rouge, rond de 10 cm.

ARTICLE 12 – NUMÉROS

A l'avant, ils doivent être au centre sur le nez de la carène et de chaque côté.

Les numéros pour les side cars « vitesse circuit » sont identiques pour les championnats FSBK, Promosport et RSCM.

Les châssis longs (F600 et F1) ont **une plaque fond blanc numéro noir** (le n°1 étant réservé au championnat de France FSBK de l'année N-1).

Les châssis courts (F2) ont **une plaque fond noir numéro blanc**. Un numéro est attribué à un pilote pour l'année.

ARTICLE 13 – MANOMÈTRE

Les manomètres mécaniques sont situés sur le tableau de bord et montés sur amortisseur de vibration (joint torique ou silent bloc acceptés).

CHAMPIONNAT DE FRANCE SUPERBIKE

Ce règlement vient compléter les règles générales sportives et techniques pour les épreuves de vitesse.

ARTICLE 1 - DÉFINITION

La F.F.M. met en compétition, en 2025 avec ses Clubs organisateurs, le Championnat de France Superbike. Un titre de Champion de France 2025 sera attribué à l'issue de la saison dans chacune des catégories ci-dessous.

Moto 4 – à partir de 10 ans révolus le jour de l'épreuve où ils sont engagés à moins de 15 ans au 1^{er} janvier de l'année en cours.

Moteur unique 150 CRF, pièces d'origine uniquement.

Châssis libre de marque MIR, YCF, TVX, BEON, CORSE, HONDA NSF, ERDOG, FULGUR.

Moto 5 - Châssis libre ayant reçu une homologation FFM : MIR, YCF, FULGUR, ERDOG et TVX, moteur 250 Zongshen d'origine, refroidissement à air, CPS 250, roues de 17 pouces. Boîtier CDI d'origine. **Maximum 20cv à la roue arrière.** Prix maximum de 7.000€ T.T.C.

Accessible de 10 ans révolus à la date de la manifestation à 15 ans au 31 décembre de l'année en cours.

Objectif Grand Prix (OGP) – à partir de 11 ans révolus le jour de l'épreuve où ils sont engagés à moins de 19 ans au 1^{er} janvier de l'année en cours.

Machines 250cc 4 Temps (moteur d'origine tout terrain).

Maximum 42cv à la roue arrière.

Supersport

***Supersport 600** – à partir de 15 ans révolus le jour de l'épreuve où ils sont engagés.

Plus de 401 à 640cc 4 Temps, 4 cylindres maximum

Plus de 401 à 675 cc 4 Temps, 3 cylindres maximum

Plus de 600 à 750 cc 4 Temps, 2 cylindres maximum

***Supersport Nouvelle Génération** – à partir de 16 ans révolus le jour de l'épreuve où ils sont engagés.

Sont éligibles à cette catégorie les machines éligibles à la catégorie SSP 600 et les machines suivantes (sous réserve d'homologation par l'importateur) :

Ducati Panigale V2, MV Agusta F3 800, Suzuki GSX-R 750, Triumph Street Triple 765 RS.

Un unique classement scratch est réalisé pour ces deux types de machines.

Supersport Challenger* - réservé aux pilotes de moins de 19 ans au 1er janvier de l'année en cours.

Superbike – à partir de 16 ans révolus le jour de l'épreuve où ils sont engagés.

Superbike Challenger* – à partir de 16 ans révolus le jour de l'épreuve où ils sont engagés à moins de 28 ans au 1er janvier de l'année en cours.

De 750cc à 1000cc 4 Temps, 3 et 4 cylindres

De 800cc à 1200cc 4 Temps, 2 cylindres

*Tous les pilotes qui ont participé à un championnat du monde dans les catégories 600cc et 1000cc (hors endurance) ne peuvent pas participer à la catégorie challenger. La CNV se réserve le droit d'examiner les conditions d'accès à cette catégorie.

Side-Cars * – à partir de 16 ans révolus le jour de l'épreuve où ils sont engagés pour les pilotes et 15 ans pour les passagers

*Châssis court (F2):

De 401 à 600cc 4 Temps, 4 cylindres maximum

De 401 à 675cc 4 Temps, 3 cylindres maximum

De 600 à 750cc 4 Temps, 2 cylindres maximum

*Châssis long 600cc (F600) selon le règlement FIM Mondial.

Un classement scratch est effectué. Un titre de champion de France scratch et un titre de champion de France F2 sont décernés.

Pour chaque équipage, seul le passager qui a participé au plus grand nombre de courses figure sur le classement final des championnats.

Les champions de France Superbike, Superbike Stock et Superbike Challenger ainsi que les pilotes ayant fait un podium sur une épreuve du Championnat d'Europe Superstock 1000cc Vitesse ou du Championnat du Monde d'Endurance ne peuvent pas participer à la catégorie Superbike Challenger. Le vainqueur du 600 Jeune (ex challenger) ne peuvent pas se réinscrire en Supersport Jeune dans la même catégorie ou une catégorie inférieure.

Tous les cas non prévus sont tranchés par la CNV qui reste souveraine quant à l'engagement des pilotes qu'elle estime correspondre ou ne pas correspondre à l'esprit de cette disposition.

ARTICLE 2 - CONCURRENTS

La participation à l'ensemble des catégories du championnat de France Superbike 2025 est réservée aux pilotes de toute nationalité, titulaires d'une licence internationale, FIM Europe, NCO, NCP ou NJ3 (suivant la catégorie choisie) délivrée par la F.F.M. pour l'année en cours.

Le président de la Commission Nationale de Vitesse est chargé d'étudier les dossiers déposés par ces pilotes ou par ceux dont le cas n'est pas prévu dans les dispositions précédentes.

ARTICLE 3 - EPREUVES

Ce championnat se dispute sur des courses mises sur pied sous la responsabilité des clubs organisateurs, dans le respect des règles établies par la F.F.M. et sous le contrôle de la CNV.

Sous réserve d'accord de la Commission Nationale de Vitesse, l'une ou l'autre de ces courses peut changer de date, des épreuves peuvent également être rajoutées ou annulées en cours de saison.

ARTICLE 4 - CALENDRIER

Les courses du Championnat de France Superbike se disputent sur des circuits faisant l'objet d'une homologation administrative et respectant pleinement le cahier des charges émis par la F.F.M., à savoir :

29 et 30 mars	LE MANS	ASM 24 HEURES
26 et 27 avril	LEDENON	MC LEDENON
24 et 25 mai	NOGARO	ASM ARMAGNAC BIGORRE
21 et 22 juin	MAGNY COURS	MC NEVERS ET DE LA NIEVRE

12 et 13 juillet.....	PAU ARNOS	MC PAU ARNOS
30 et 31 août.....	ANNEAU DU RHIN	MC ANNEAU DU RHIN
27 et 28 septembre.....	LE VIGEANT	VVM

La commission se réserve la possibilité de modifier ce calendrier.

ARTICLE 5 - ENGAGEMENTS

Les pilotes solo et side-cars ainsi postulant à un engagement dans une des catégories du championnat de France Superbike doivent être en possession du CASM ou d'un guidon d'or ou d'argent pour les pilotes entre 11 et 12 ans, cela ne concerne pas les passagers en possession de licence passager : NCP, LUP, IPS ou VPX.

Dans toutes les catégories, le nombre de concurrents admis correspond à la capacité maximum en essai de chaque circuit.

Pour chaque classe, il est prévu une séance d'essais chronométrés dont la durée est définie par le règlement spécifique de l'épreuve ou par son règlement particulier. Les coureurs peuvent être admis à tout moment sur la piste pendant le temps prévu pour les essais de leur classe, le meilleur temps au tour étant seul retenu pour les qualifications et le placement sur la grille de départ. Il est admis en course et en essais, au maximum le nombre de pilotes figurant sur le document d'homologation du circuit.

Dans les catégories Moto 4, Moto 5, OGP, SSP 300, SSP et SBK les priorités sont définies comme suit pour autant que les demandes d'engagement soient parvenues **avant le 17 février 2025**, les candidatures sont validées le **18 février** :

- *10 places sont réservées aux teams dont au moins un des pilotes a marqué des points en 2024 au championnat de France. La sélection se fait, pilote et team confondu, en fonction du classement 2024 du championnat de France dans la catégorie pour laquelle est sollicité l'engagement.
- *5 places pour les 5 premiers (pour les teams où ils sont intégrés) des Coupes de France Promosport 2024 dans la même cylindrée où ils ont obtenu leur classement.
- *5 places réservées aux teams ne répondant pas forcément aux critères précités après étude de leur dossier par la CNV. (***)

Les wild cards sont attribuées par épreuve avec l'accord de la CNV, il s'agit de pilotes inscrits à la manifestation. Ils bénéficient des mêmes droits que les pilotes engagés à l'année en matière d'attribution de points par épreuve et de classement au championnat.

(***) La Commission Nationale de Vitesse est souveraine sur l'attribution des places sans avoir à motiver son choix.

La CNV se réserve le droit de limiter le nombre de machines dans un team, ou de refuser un pilote engagé par celui-ci. Cette décision sera sans appel.

Dans la catégorie side-car, le nombre de concurrents admis correspond à la capacité maximum aux essais de chaque circuit et les priorités sont définies comme suit :

- nombre de courses,
- puis date d'inscription,

Pour les demandes d'engagement parvenues avant le 22 janvier 2025 les candidatures sont alors validées.

Après le 17 février 2025, le premier inscrit est le 1^{er} engagé.

Pour les participants ne faisant qu'une course, l'acceptation des engagements reste à l'appréciation de la CNV.

La Commission Nationale de Vitesse de la Fédération Française de Motocyclisme se réserve la possibilité de ne pas délivrer d'autorisation de sortie aux sportifs F.F.M. le jour où se déroule une épreuve de championnat de France Superbike.

Les demandes d'engagement doivent être faites uniquement par Internet, via le site : <https://ffm-engagement-sports.com/>

Le droit d'engagement est fixé à **350 €** par épreuve pour 2025 (dont 10€ de droit de transpondeur) pour les catégories Moto 4, Moto 5 et OGP. Il est de **425 €** par épreuve pour les catégories Supersport, Superbike et Side Car.

Engagement Team :

Tout Team souhaitant engager des pilotes dans sa structure dans les différentes catégories du Championnat de France Superbike est tenu de régler au préalable un engagement Team au tarif de 990€ par saison. Cet engagement lui permettra d'apparaître au classement Team du championnat, et lui donnera droit à un emplacement dans le paddock, à un accès au box et à des pass supplémentaires

pour les invités en fonction du nombre de pilotes déclarés (dans la limite de 10 pass). Un Team est composé d'un nombre de pilotes compris entre 2 et 5.

Les pilotes ou les teams ne répondant pas aux critères définis à l'Article 2 du présent règlement sont informés de la suite donnée à leur demande la deuxième quinzaine de février 2025 au plus tard.

Les demandes d'engagement continuent à être prises en compte pour autant qu'il reste des places disponibles mais ne font l'objet d'aucun critère de priorité.

Dans ce dernier cas, la suite donnée à leur demande leur est transmise aux plus tard 30 jours avant la première épreuve.

Les demandes d'engagement course par course doivent être faites uniquement par Internet, via le site : <https://ffm.engage-sports.com/> au moins un mois avant la date de l'épreuve.

Le montant du droit d'engagement course par course est de **390€** pour les catégories Moto 4, Moto 5 et OGP. Il est de 465€ pour les catégories Supersport, Superbike et Side Car.

Pour être prise en compte, les demandes d'engagement course par course doivent être confirmées par un paiement CB.

Les vainqueurs 2025 des Coupes de France Promosport 600cc, Promo 1000cc et Side Car Promo 2 voient leur droit d'engagement être pris en charge sur la dernière manche du FSBK dans sa catégorie. Les 4 suivants du classement final des catégories 600cc Promosport, 1000cc Promosport et Side Promo 2 bénéficient d'un droit d'engagement préférentiel de **220€** pour participer à l'épreuve finale du Championnat (sous réserve des places disponibles).

En cas de paiement revenu impayé :

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

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

Un pilote ne peut prendre le départ d'une course sans avoir réglé, au préalable, ses impayés des courses précédentes.

Pilote souhaitant déclarer forfait

Pilote engagé à l'année : dès que les engagements ont été confirmés, les droits ne sont plus remboursables. Si un pilote ne peut participer à une épreuve, il peut se faire remplacer par un autre concurrent. Le pilote (ou le team) doit transmettre le nom de celui-ci à la CNV pour accord dans les meilleurs délais.

Les éventuels cas de force majeure sont tranchés par la CNV. Si celle-ci accepte le remboursement, un droit administratif de 120€ est retenu et ce, quelle que soit la raison.

Pour tout forfait à moins de 8 jours de l'épreuve, la totalité de l'engagement est retenue.

Pilote engagé à la course : dès que les engagements ont été confirmés, les droits ne sont plus remboursables. Les éventuels cas de force majeure sont tranchés par la CNV. Si celle-ci accepte le remboursement un droit administratif de 120€ est retenu et ce, quelle que soit la raison.

Pour tout forfait à moins de 8 jours de l'épreuve, la totalité de l'engagement est retenue.

Dans tous les cas, les engagements ne sont remboursés qu'en fin d'année.

ARTICLE 6 – VÉRIFICATIONS ADMINISTRATIVES ET TECHNIQUES

Les vérifications administratives étant réalisées en amont de l'épreuve par le secrétariat de la CNV, aucune vérification administrative n'est effectuée sur place.

Un briefing obligatoire par catégorie est organisé lors de la première épreuve. Pour les épreuves suivantes seuls les pilotes participant pour la première fois de l'année au championnat (pilote engagé à la course – suppléant – etc.) doivent y participer, il se déroule le vendredi à 18h30. Toute absence au briefing est passible d'une amende de 75€.

Sauf cas de force majeure, les horaires de la manifestation sont conformes aux horaires annexés au présent règlement.

Les logos des partenaires du championnat de France Superbike doivent être apposés conformément au plan de stickage. Outre le fait qu'il se voit refuser l'accès de la piste, tout pilote en infraction peut être sanctionné par le jury.

Chaque concurrent doit soumettre sa machine, ainsi que son équipement, aux opérations de vérifications techniques.

Une seule machine peut être passée aux contrôles techniques.

Le contrôle technique est obligatoire à partir des essais libres officiels du samedi matin.

Les vérifications techniques préliminaires ont lieu le vendredi de 13 heures à 18 heures 30 (horaires minimums d'ouverture). Le samedi, les vérifications reprennent à partir de 8 heures. Toutefois une machine accidentée ou victime d'une avarie peut être soumise au contrôle technique à tout moment de la manifestation.

ARTICLE 7 - ESSAIS

Il est rappelé que les pilotes titulaires d'une licence NJ3 ne peuvent pas rouler plus de 45 minutes consécutives, conformément aux règles techniques et de sécurité (RTS).

Les coureurs peuvent être admis à tout moment sur la piste pendant le temps prévu pour les essais de leur classe.

Pour toutes les catégories le meilleur temps de chaque pilote est retenu pour le placement sur la grille.

Pour les catégories side-car, il est prévu deux séances d'essais chronométrés de 25 minutes le samedi matin et le dimanche matin.

Pour les catégories il est prévu :

*Superbike:

Une séance d'essais (samedi matin) de 40 mn. Les 12 pilotes ayant les meilleurs temps de cette séance sont retenus pour faire la Q2 (séance qualificative de 12 min). Les autres participent à la Q1 (durée : 12 min). Les 3 pilotes ayant les meilleurs temps de la Q1 sont qualifiés pour la Q2.

*Supersport :

Une séance d'essais libres de 40 mn

Une séance d'essais chronométrés de 25 mn

*OGP, Moto 4 et Moto 5 :

Une séance d'essais libres de 30 mn

Une séance d'essais chronométrés de 25 mn

Pour chaque catégorie, il est admis le nombre de pilotes défini par l'arrêté d'homologation du circuit, sous réserve, pour la course, que les pilotes aient effectué dans leur séance qualificative un temps inférieur ou égal à 120 % pour les catégories Moto 4, Moto 5, OGP et Side-Cars, 115 % pour les catégories Supersport et Supersport Nouvelle Génération et 110 % dans une des séances d'essai pour les catégories Superbike Challenger et Superbike de la moyenne des trois pilotes les plus rapides.

Les séances d'essais doivent être conformes aux horaires types.

Pour les catégories Superbike, Superbike Challenger, Supersport, un seul train de pneumatiques, hors pneus pluie (référencés comme tels par le fournisseur), est autorisé pour les essais chronométrés. **Les pilotes de la Q1 qualifiés en Q2 bénéficient d'une étiquette supplémentaire.** (y compris pour ceux de la Q1 qualifiés en Q2). Le train de pneus choisi est marqué et les étiquettes de marquage doivent être placées sur le côté droit des pneumatiques avant et arrière. Les étiquettes sont disponibles au local du contrôle technique. Tout pilote n'ayant pas ses pneumatiques marqués se voit refuser la sortie de la voie des stands et ne peut pas prendre part aux essais tant que sa situation n'est pas régularisée. Le fait de ne pas respecter les règles précitées peut être sanctionné.

Pour les catégories Moto 4, Moto 5 et OGP, seuls 4 pneus sont autorisés à partir des essais chronométrés. Les pneus choisis sont marqués, à l'exception des pneus pluie référencés comme tels par le fournisseur.

Article 7.1 - Essais privés

À l'exception des pilotes de la catégorie Moto 4, Moto 5, OGP, les essais privés sont interdits la semaine de la course (du lundi au jeudi) en dehors des essais libres du vendredi et des essais officiels de la manifestation. Tout pilote ayant enfreint cette restriction se voit interdire l'épreuve. **Cette règle ne s'applique pas pour les courses du Mans, de Nogaro et de Magny Cours en 2025..**

Lors des essais libres du vendredi les machines doivent porter leur numéro de course et transpondeur.

Article 7.2 - Grille de départ

Pour les catégories Moto 4, Moto 5, OGP et Supersport:

Les séances d'essais chronométrés du samedi après-midi déterminent les grilles de départ pour les courses 1 et 2.

Pour la catégorie Superbike : les grilles de départ sont effectuées sur la base des meilleurs temps de la Q2 pour les 15 premières positions puis des meilleurs temps de la Q1 pour les positions à compter de la 16^{ème} place.

Si un coureur n'enregistre pas de temps pendant la Q2, il part à la 15^{ème} position.

Si plusieurs pilotes n'enregistrent pas de temps en Q2, ils sont classés derrière les pilotes qui ont eu un temps lors de cette qualification et sont départagés sur la base de leur temps lors des essais.

Si une séance qualificative (Q1 ou Q2) était annulée, les temps pris en compte pour déterminer la grille de départ seraient ceux de la séance d'essai pour celle qui les concerne.

Pour la catégorie Side-Car, les essais chronométrés du samedi matin définissent la grille de départ de la course 1 et les essais chronométrés du dimanche matin définissent la grille de départ de la course 2.

Si, pour une raison quelconque, un pilote n'est pas dans les temps de qualification du samedi après-midi ou n'a pas de temps de qualification, ses temps des essais libres peuvent être pris en compte pour les courses 1 et 2. Dans ce cas, ce concurrent s'élance de la dernière position de la grille pour les courses 1 et 2. Cette demande de repêchage est à formuler obligatoirement par le pilote auprès du jury de l'épreuve.

Le jury, en accord avec le directeur de course reste souverain pour traiter cette situation.

Dans le cas où la séance d'essais qualificatifs est annulée, les positions sur la grille de départ sont déterminées par le jury de l'épreuve sur la base des meilleurs temps enregistrés par les pilotes lors de la dernière séance d'essais libres, ou à défaut par les meilleurs temps combinés lors des précédents essais libres.

ARTICLE 8 - CHANGEMENT DE MOTOCYCLE OU DE PASSAGER

Au cours d'un meeting, un coureur ne peut utiliser qu'une seule moto.

Si la machine est endommagée lors d'un accident et est déclarée irréparable ou inutilisable (en toute sécurité et dans le temps disponible) par le responsable technique, une machine de rechange peut alors être présentée au contrôle technique.

La moto de remplacement ne peut être utilisée sur la piste qu'après la fin des essais et des qualifications ou de la course au cours duquel le dommage a eu lieu.

Ce changement de machine est alors soumis à l'accord du jury sur avis favorable du responsable technique. Une même machine ne peut pas être utilisée par plusieurs pilotes dans une même séance d'essais.

Pour les side-cars, le changement de passager durant les essais s'effectue conformément à l'article 2.1.4. des règles générales pour les épreuves de vitesse.

ARTICLE 9 - COURSES

Le nombre de tours à parcourir est calculé sur les durées de courses suivantes : deux courses de 30 minutes sont prévues pour chaque épreuve pour l'ensemble des catégories.

Dans le cas où la course est déclarée WET, elle peut être réduite de 3 tours.

Le jury de l'épreuve, sur demande du directeur de course, a la possibilité, en cas de force majeure, de réduire les distances des essais et des courses finales.

Article 9.1- Procédure de départ de course sur piste mouillée

Dans le cas où une catégorie a effectué toutes les séances d'essais sur le sec (comme déclaré DRY par le directeur de course) et que le départ de la course est déclaré (WET) humide avant l'ouverture de la voie des stands pour le tour de reconnaissance, la procédure suivante de départ de course sur le mouillé s'applique sur décision de la direction de course :

*La déclaration de départ de course humide est faite le plus tôt possible avant l'ouverture de la voie des stands et communiquée aux pilotes.

*La voie des stands ouvre à l'heure et reste ouverte pendant 8 minutes (3 minutes de plus que la normale).

*Les coureurs peuvent effectuer plus d'un tour de reconnaissance en passant par la voie des stands.

***La procédure normale de tour de chauffe et de départ s'applique, le décompte du tour de chauffe est effectué, conformément à l'article 3.1 Bis des règles générales de vitesse**

*La distance de course peut être réduite de 3 tours.

ARTICLE 10 - CLASSEMENTS

En chaque catégorie, les points comptant pour le Championnat sont attribués selon le barème suivant sur chaque course :

1er	25 pts		6ème	10 pts		11ème	5 pts
2ème	20 pts		7ème	9 pts		12ème	4 pts
3ème	16 pts		8ème	8 pts		13ème	3 pts
4ème	13 pts		9ème	7 pts		14ème	2 pts
5ème	11 pts		10ème	6 pts		15ème	1 pt

Auxquels s'ajoutent :

*1 point pour le meilleur tour en course 1 et un point pour le meilleur temps en course 2. En cas d'égalité, le deuxième meilleur temps et si besoin les suivants sont pris en compte pour les coureurs concernés.

Les pilotes évoluant sur des machines expérimentales correspondant aux annexes des règlements FIM du championnat et de la coupe du Monde d'Endurance ne marquent pas de points au championnat. Leurs points

sont redistribués dans l'ordre de classement. Ils peuvent toutefois apparaître sur les résultats de l'épreuve et sur le podium.

Le classement team est calculé, chaque weekend de course, sur la base du cumul des points correspondant aux 4 meilleurs résultats des pilotes composant le team (hors courses d'accompagnement).

Pour être classé et avoir droit aux prix prévus par la F.F.M. tout pilote doit satisfaire à l'Article 7 des règles générales pour les épreuves de vitesse.

Des podiums doivent être prévus pour chaque course pour toutes les catégories du championnat de France :

- 3 premiers Moto 4
- 3 premiers Moto 5
- 3 premiers OGP Pré Moto 3
- 3 premiers OGP Honda NSF 250
- 3 premiers Supersport
- 3 premiers Supersport Challenger
- 3 premiers Superbike scratch
- 3 premiers Superbike Challenger
- 3 premiers Side-Cars châssis court F2
- 3 premiers Side-Cars scratch

CLASSEMENT FINAL

Le classement du championnat est obtenu en additionnant les résultats acquis sur la totalité des épreuves organisées.

Les ex aequo sont départagés en considération du nombre de places de 1er, 2ème, etc. S'il est impossible de les départager, ils ont le même classement.

ARTICLE 11 – PROCÉDURE DE DÉPART

Telle que définie à l'article 3.1 des règles générales pour les épreuves de vitesse.

Tout coureur qui ne respecte pas les articles 3.1 et 3.2 des règles générales de vitesse peut être sanctionné d'une amende de 150€ qui peut être doublée en cas de récidive.

Un pilote qualifié sur la grille de départ de la course ne peut rentrer en piste et participer à la course que jusqu'au retour de l'homme de tête sur la ligne de départ après le premier tour de course.

Tout coureur ayant effectué un départ anticipé ou volé tel que défini à l'article 5 des règles générales de vitesse est pénalisé.

ARTICLE 12 – ARRÊT D'UNE COURSE

Si la course doit être arrêtée, la procédure **appliquée est celle** définie à l'article 6 des règles générales pour les épreuves de vitesse.

En cas d'arrêt de course, les motos sont placées devant les box dans la voie des stands sur la bande de couleur séparant les différentes voies. Interdiction de changer les pneus et de ravitailler. Les couvertures chauffantes sont autorisées, alimentées uniquement par un groupe électrogène.

Dans le cas d'une course débutée sur le sec (dry) et si les conditions météorologiques diffèrent le Directeur de course peut faire présenter les drapeaux rouges pour un arrêt de course. Si un nouveau départ est donné la course est déclarée course mouillée (wet), il est alors possible de mettre des pneus pluie. Un délai maximum de 15 minutes est accordé pour changer les pneus.

La course peut être également arrêtée pour toutes autres raisons de sécurité.

Sauf dans le cas où les 2/3 de la course sont effectués, un nouveau départ est donné au minimum 10 minutes après présentation des drapeaux. Le directeur de course déclare les conditions de piste dry ou wet.

La procédure de départ après un arrêt de course est la procédure de départ rapide telle que définie à l'article 3.3 des règles générales. La grille de départ est celle définie conformément à l'article 6 des règles générales.

Cette procédure de départ peut être utilisée par la direction de course pour un autre motif qu'un arrêt d'une course.

ARTICLE 13 – VÉRIFICATIONS FINALES

A l'issue de la course, toutes les machines peuvent être mises en parc fermé mais les cinq premières machines de chaque catégorie y sont mises obligatoirement, conformément à l'article 17 des règles générales pour les contrôles techniques des épreuves de vitesse.

Si une machine est déclarée non conforme à l'issue de la deuxième course, elle entraîne la disqualification du pilote pour toute la manifestation.

ARTICLE 14 - RÉCLAMATIONS

Le dépôt de réclamation doit s'effectuer conformément à l'article 8 des règles générales pour les épreuves de vitesse.

ARTICLE 15 - OFFICIELS

Pour chaque épreuve du cycle championnat de France Superbike, la F.F.M. désigne un directeur de course, deux directeurs de course adjoints, des chronométreurs et des commissaires techniques.

Les officiels précités doivent avoir satisfait à un séminaire fédéral, en cours de validité.

Le président du jury et un membre sont désignés par la F.F.M. Le dernier membre est désigné par le club organisateur. Cette désignation doit avoir obtenu l'aval de la C.N.V.

Le club doit désigner trois aides pour les vérifications techniques, âgés de 16 ans minimum, titulaires de la licence commissaire techniques 1er ou 2ème degré, qui doivent être à la disposition des commissaires techniques dès le début des vérifications.

ARTICLE 16 - TRANSPONDEURS

Les dispositions applicables figurent à l'article 25 des règles générales vitesse.

ARTICLE 17 - PRESCRIPTIONS GÉNÉRALES

Tous les cas non prévus au présent règlement sont tranchés par le jury de l'épreuve, conformément aux dispositions du code sportif national de la F.F.M., de ses annexes et des règles générales pour les épreuves de vitesse.

Avant ou pendant la manifestation, le jury de l'épreuve, en accord avec la direction de course, peut émettre des instructions ou donner des précisions sur une règle ou son application (par exemple pour prendre en compte les spécificités d'un circuit ou définir les modalités de sanction d'une infraction).

Les informations transmises sur les écrans de chronométrage **ou sur les moyens de communication** par la direction de course valent notification.

Sur demande du directeur de course ou du jury, les pilotes sont tenus de fournir les données d'acquisition présentes sur leur moto ainsi que les logiciels nécessaires à leur lecture et exploitation.

ARTICLE 18 - DÉPASSEMENT SOUS DRAPEAU JAUNE PENDANT LA COURSE

Voir article 10 des règles générales pour les épreuves de vitesse.

ARTICLE 19 - PRIME DE CHAMPIONNAT

Il est offert aux Champions de France Moto 4, Moto 5, OGP Pré Moto 3, OGP HONDA NSF 250 et Superbike Challenger une prime de 1300€ et aux Champions de France Supersport 600 et Nouvelle Génération, Superbike, Side-Cars F2, Side-Cars scratch une prime de 1000€.

Le premier du classement team reçoit une prime de 1500 € TTC.

Les primes sont accordées uniquement s'il y a un minimum de 5 concurrents classés dans la catégorie.

ARTICLE 20 - RESPONSABILITÉ

Il est rappelé aux concurrents que leur matériel est placé sous leur entière responsabilité durant toute la manifestation. Ils doivent en assurer la surveillance constante et ne peuvent en aucun cas invoquer la responsabilité civile du club organisateur en cas de vol ou de dégradation.

ARTICLE 21 - LAISSEZ-PASSER

Les laissez-passer fournis par la F.F.M ou les organisateurs ne sont ni vendables, ni cessibles à titre gracieux. Il est attribué aux teams inscrits à l'année les laissez-passer permanents suivants :

*1 team manager

Pour chaque machine engagée :

*1 pilote (2 pour les side-cars)

*5 assistants

Ces laissez-passer comportant une photo ne peuvent être utilisés que par leur titulaire. Tout pilote engagé à l'année doit fournir au minimum la photo du pilote **et** du team manager. Si l'identité et les photographies des bénéficiaires ne sont pas fournies, **les badges ne sont pas délivrés.**

Les teams doivent avoir adressé leurs photos pour les laissez-passer au plus tard **le 7 mars 2025.**

Les laissez-passer permanents team ne peuvent être utilisés que par une seule personne sur la manifestation.

Toute fraude entraîne la confiscation immédiate et définitive des laissez-passer incriminés, et l'exclusion de son porteur, sans préjuger des sanctions disciplinaires encourues par le titulaire, le pilote ou le responsable du team à qui ils ont été délivrés.

ARTICLE 22 – BOX – PADDOCK

Afin de garantir un bon fonctionnement lors des épreuves du championnat de France Superbike, le présent règlement a pour but de régir les attributions des box et le fonctionnement du paddock.

Les concurrents doivent à tout moment de la manifestation se conformer au règlement intérieur du circuit.

Article 22.1 – Gestion du paddock

L'horaire d'accès au paddock est transmis par l'organisateur et doit être consulté pour chaque course. L'attri-

bution des box est transmise aux concurrents avant l'épreuve par la C.N.V.

Pour accéder aux installations, le concurrent ou l'équipe doit se rendre à la porte principale du circuit et attendre qu'une personne de l'organisation lui indique sa place dans le paddock ou, en cas d'attribution d'un box, lui indique le numéro correspondant.

Les accès au circuit doivent être laissés libres de tout véhicule afin de ne pas entraver la circulation des autres usagers. Les pilotes ou teams ne respectant pas cette règle peuvent être sanctionnés.

Il est formellement interdit aux concurrents de se présenter avant l'heure d'ouverture devant le portail d'entrée du circuit. L'accès se fait dans un premier temps pour les véhicules des partenaires du championnat, des grosses structures puis des concurrents.

Chaque pilote ne peut bénéficier que de 3 accès véhicule. Tout accès supplémentaire de véhicule est facturé par l'organisateur s'il l'autorise et si la place le lui permet. Ces accès ne sont pas cessibles.

Il est interdit d'allumer les moteurs des motos ou des side-cars dans les box et dans le paddock entre 22h00 et 07h00.

Article 22.2 – Répartition du paddock pour les concurrents

Le placement est effectué par l'organisateur et le responsable du paddock. Les concurrents sont tenus de suivre les indications pour leur emplacement.

L'emplacement correspondant à chaque team dans les différentes zones du paddock est inamovible. L'emplacement réservé à un team dans le paddock ne peut pas dépasser 19m de long par 11m de large pour une semi-remorque avec auvent. Un team ne peut pas se diviser pour augmenter son espace dans le paddock. Si un team souhaite bénéficier d'un espace supplémentaire, un complément financier pourra lui être demandé. Une « hospitality » ayant vocation à accueillir des personnes n'est pas prioritaire pour occuper un espace à proximité des stands. La CNV reste souveraine pour garantir l'équité dans le paddock.

Article 22.3 – Box dans la voie des stands

Un lien pour remplir une demande en ligne de réservation de box sera communiqué aux pilotes engagés courant janvier 2024.

La date limite de prise en compte des demandes de box à l'année est fixée au **lundi 10 mars 2025**.

Les teams souhaitant faire une demande de box pour une épreuve en particulier doivent le faire au minimum 15 jours avant celle-ci.

Les teams ont l'obligation de déclarer les pilotes absents dès connaissance d'un forfait.

L'affectation des box est assurée par la C.N.V et publiée le mardi précédent l'épreuve. Une demande de box ne vaut pas attribution automatique.

Les boxes sont affectés aux pilotes selon l'ordre de priorité suivant :

- Aux teams permanents inscrits à l'année sur le championnat, à jour de leur cotisation team, et ayant transmis leurs demandes de réservation avant la première épreuve ;
- Au premier du championnat de chaque catégorie ou au champion de la saison précédente pour la première course ;
- Aux équipes du championnat de France SUPERBIKE), SSP 600, SSP Nouvelle Génération, OGP, Moto 4/Moto 5 puis EUROPEAN BIKE selon, au sein de chaque catégorie, les classements provisoires du championnat.

La Commission Nationale de Vitesse demeure en toute hypothèse souveraine dans l'attribution des box, sans avoir à motiver son choix.

Toute équipe bénéficiant d'un box et se trouvant du côté de la voie des stands doit l'équiper avec des aménagements de stands (panneaux ou toile tendue). Le fait de ne pas disposer d'aménagement de stands rend le team inéligible à l'attribution de box lors des courses suivantes.

Si le nombre de demandes est supérieur au nombre de box disponibles, la CNV peut imposer le partage d'un box. **Dans ce cas, les équipes doivent partager le box conformément au plan d'implantation.** Dans le cas de grands box, les occupants sont libres de convenir d'occuper chacun la moitié avant de la voie des stands.

Les occupants des box sont tenus durant toutes les séances et courses lors desquels ils ne roulent pas de permettre l'accès aux écrans de chronométrage et à au moins une prise électrique pour les équipes ne bénéficiant pas de box.

L'équipe qui ne figure pas sur la liste publiée n'a pas de box. Dans ce cas, il est de sa responsabilité de se doter du nécessaire pour son installation dans le paddock.

Les équipes disposant d'un box doivent formaliser le paiement de la location et de la caution auprès du circuit et respecter son règlement intérieur.

Tout véhicule situé dans la zone arrière des stands doit rester parfaitement stationné durant toute la durée de l'épreuve en respectant les marquages et indications du circuit. Les véhicules légers sont interdits dans la zone arrière des stands. Il est recommandé que les campings car soient placés en dehors des zones arrière des stands.

Article 22.4 – Equipes ne disposant pas de box

L'organisateur met en place une zone dans le paddock pour que les équipes qui n'ont pas de box puissent s'installer. Elles doivent disposer d'une infrastructure suffisante pour travailler dans le paddock.

Les équipes doivent respecter les directives de l'organisateur concernant les emplacements dans le paddock. Il est recommandé que les campings car soient placés en dehors des zones de travail afin de garantir un maximum de place dans le paddock et proche de l'accès à la piste.

Tout non-respect des dispositions du présent article peut être sanctionné par le jury.

REGLEMENT TECHNIQUE DU CHAMPIONNAT DE FRANCE SUPERBIKE

Tout ce qui n'est pas autorisé et précisé dans ce règlement est strictement interdit et peut être sanctionné par le jury de l'épreuve qui demeure souverain quant aux sanctions sportives à appliquer.

Pour toutes les pièces où il est stipulé « Aucune modification n'est autorisée » ou « d'origine ... » sauf indications explicites d'une quelconque dérogation, aucune modification n'est tolérée, la pièce doit être dans son état d'origine et ne doit avoir subi, ni polissage, ni traitement de surface, ni traitement thermique, ni allègement, ni retrait ou apport de matière.

Dans le règlement il est entendu qu'une pièce d'origine est la pièce montée d'origine sur la machine homologuée (ex une roue modèle 2018 doit être sur une machine année modèle 2018).

A l'occasion des vérifications techniques, la partie basse du carénage doit être présentée déposée.

La F.F.M. se garde la possibilité de racheter une pièce au prix catalogue et de garder cette pièce à l'issue du contrôle.

Un carnet de suivi technique est remis lors de la première épreuve. Il doit être rempli par le pilote et apporté aux contrôles techniques de chaque épreuve.

ARTICLE 1 – DÉFINITION DES MOTOCYCLES

Les pilotes (ou le team) roulant sur des machines faisant l'objet d'un prêt importateur ou concessionnaire doivent être en possession d'une attestation officielle de prêt de ce dernier. Ce document permet l'identification de la machine, y figurent en plus de l'identité du bénéficiaire de ce prêt, l'appellation commerciale, le type mine et le numéro de châssis.

Article 1.1 – Catégories SBK, SSP 600 et SSP NOUVELLE GÉNÉRATION

Le motorcycle doit être fabriqué en série, faire l'objet d'une construction suivie et faire l'objet d'une homologation FFM (« compétition clients »).

Les pilotes de nationalité étrangère, satisfaisant aux conditions d'admission au Championnat de France Superbike (article 2), peuvent rouler avec une machine vendue dans le commerce hors France sous réserve qu'elle fasse partie des machines homologuées par la F.F.M.

Il doit avoir obtenu l'agrément du Service des Mines dans sa configuration d'origine.

Les machines doivent être accompagnées de la carte grise, de la feuille des mines ou du certificat de conformité U.E. Les immatriculations WW sont admises à condition que l'on soit en mesure de présenter la feuille des mines correspondant à la machine.

Les véhicules faisant l'objet d'une procédure VGA ou VGE ne sont pas autorisés à participer au Championnat de France.

Les motocycles doivent avoir une homologation FFM. Tous les motocycles doivent respecter chacun des critères relatifs aux courses sur circuit tels que spécifiés dans ce règlement technique sauf s'ils sont déjà équipés en tant que tels sur le modèle homologué.

Les apparences avant, arrière et les profils des motocycles doivent (sauf indication contraire) être conformes à la forme homologuée (originellement produite par le constructeur). L'aspect du système d'échappement n'est pas concerné par cette règle.

L'homologation est valable cinq ans. Un dossier d'homologation doit être constitué par le constructeur ou l'importateur.

L'importateur ou le constructeur sollicitant l'homologation doit s'engager à mettre à tout moment une machine à disposition afin de contrôler, soit à son siège soit chez un revendeur. Faute de satisfaire à cet engagement l'homologation de la machine concernée serait suspendue.

Lorsqu'un modèle homologué fait l'objet de modification(s) ne remettant pas en cause ses caractéristiques principales, une extension d'homologation est possible.

La F.F.M. est seule juge pour apprécier le bien-fondé de cette demande d'extension. Après cinq années, la F.F.M. peut décider en fonction du potentiel des machines en course de prolonger cette homologation. Seules sont admises, les machines de marque et type figurant sur la liste des machines homologuées par la F.F.M.

Les machines doivent être conformes à leur notice descriptive des Mines ou du certificat de conformité U.E. et à la fiche d'homologation et d'identification de la CNV, sauf dérogation de la CNV.

Les cotes moteur (alésage et course) figurant sur la notice descriptive ne peuvent être modifiées, à l'exception des cotes réparations prévues pour l'alésage par le constructeur, sous réserve que la cylindrée alors obtenue ne dépasse pas la limite de cylindrée de la classe de référence.

Les prix catalogue des machines doivent être au maximum les suivants (au 1^{er} décembre 2024) :

CLASSE	PRIX TTC
SUPERSPORT 600	22 500 €
SUPERSPORT NOUVELLE GÉNÉRATION	26 400 €
SUPERBIKE	44 000 €

Pour la catégorie SBK, les machines expérimentales du Championnat du Monde d'Endurance sont acceptées. Elles doivent respecter les spécifications techniques des annexes des Règlements FIM du Championnat et de la Coupe du Monde d'Endurance (sauf dispositions concernant les éclairages et plaques de numéros).

Pour la catégorie SSP NOUVELLE GÉNÉRATION, les machines en dehors des classifications Supersport 600 sont prises en compte sur demande par la FFM. Elles doivent être équipées d'un système d'accélérateur Ride by Wire (original ou faisant partie d'un kit obligatoire). Si elles sont approuvées, ces machines sont considérées comme Supersport Nouvelle Génération (NG).

Les constructeurs peuvent soumettre les machines actuellement homologuées en Supersport 600 en tant que Supersport Nouvelle Génération. Des pièces obligatoires peuvent être demandées et listées dans la liste des pièces éligibles pour la compétition « Eligible Parts for Competition List » de la FIM. **Ces pièces doivent correspondre à la liste délivrée par la FIM.**

Article 1.2 – Catégorie OGP Pré Moto 3

Les machines destinées au Championnat de France de Vitesse Objectif Grand Prix Pré Moto 3, doivent être des machines dont le châssis est produit à plusieurs unités par un fabricant reconnu, équipés ou non d'un moteur. .

Peuvent prendre part à la catégorie OGP Pré Moto 3, des machines approuvées par les fabricants auprès de la FFM.

Les caractéristiques techniques des machines utilisées par les concurrents doivent rester strictement conformes à celles approuvées par le fabricant de la machine, dans toutes ses parties et composants. Le prix de vente de la machine doit être au maximum de 15 000 € HT.

Cette catégorie est également ouverte à des machines composées d'un châssis provenant de modèles approuvés, machine complète ou châssis roulant seul, animées par un moteur autorisé par la FFM. Dans ce cas, le concurrent doit fournir les caractéristiques détaillées de la machine à la FFM pour approbation.

Dans le cas d'un châssis roulant approuvé sans moteur, le prix de vente ne peut excéder 11000€ HT. Des modifications aux règlements techniques peuvent être faites à tout moment, afin de garantir l'équité sportive, elles sont publiées au moyen d'avenants portées à la connaissance des concurrents dans un délai permettant la mise en œuvre de ces modifications.

L'utilisation de fibres de carbone ou de titane (ou produits similaires comme aramide, nano composés, etc) dans la construction de la fourche avant, axes de bras oscillant, guidon, axes des roues est interdite. Pour les axes des roues, l'utilisation d'alliages d'aluminium est également interdite.

LISTE DES MACHINES APPROUVEES

MARQUE	REFERENCE	DESIGNATION
BMS (moteur Honda)	B-Ho-002	Pré Moto 3 CRF
Moriwaki (moteur Honda)		MD 250
MIR (moteur Yamaha ou KTM)		Pré Moto 3 Aluminium
KTM RC4R		Pré Moto 3
ERDOG (moteur Yamaha)		250 Pré 3

LISTE DES PARTIES CYCLES APPROUVEES

MARQUE	REFERENCE	DESIGNATION
Conti	400SAJ6000	
Honda		NSF 250 R
Honda		RS 125
Over		
TVX		250 Factory
Yamaha	5KE	250 TZ
Moto Challenge		Pré Moto 3
KTM	RC4R	Pré Moto 3

Lors des contrôles techniques, les châssis sont identifiés.

Article 1.3 – Catégorie OGP Honda NSF

Pour la catégorie OGP Honda NSF, seules les machines Honda NSF 250 R (Type MR03) 4 Temps monocylindre sont admises et le règlement technique est celui de l'European Talent Cup 2025 à l'exception des précisions mentionnées dans ce règlement.

Article 1.4 – Catégorie Moto 4

Les motocycles de la catégorie Moto 4 sont composés d'un châssis de marque MIR, YCF, TVX, BEON, CORSE et d'un moteur Honda 150 CRF d'origine.

L'apparence avant, latérale et arrière ainsi que le profil des Moto 4 doivent (sauf indication contraire) être conformes à la forme initialement produite par le constructeur.

Les pièces d'origines de la machine autorisée sont les pièces fabriquées en série par le constructeur. Sauf indication contraire, ces parties ne peuvent être traitées, enduites ou modifiées d'aucune manière, sauf indication expresse dans le règlement.

Les pièces entre les différentes machines autorisées peuvent être utilisées à condition que le châssis soit identique et que cela ne nécessite pas de modification structurelle de la moto. Cette pièce doit préalablement avoir été approuvée par la FFM.

Lors des contrôles techniques, les châssis sont identifiés.

Si le châssis doit être remplacé en raison d'une chute ou pour des raisons de sécurité, le pilote doit demander l'utilisation d'un châssis de rechange au responsable technique.

Article 1.5 – Catégorie Moto 5

Les motocycles de la catégorie Moto 5 doivent être équipés d'un moteur ZongShen CPS 250. Aucune modification n'est autorisée. Démultiplication libre.

L'empattement est compris entre 1230mm et 1270mm.

Le bras oscillant et le basculeur doivent être identiques à l'origine.

La hauteur de selle ne doit pas dépasser 780mm.

Lors des contrôles techniques, les châssis sont identifiés.

ARTICLE 2 – CONFIGURATION DU MOTEUR ET CYLINDRÉES

La cylindrée, l'alésage et la course doivent rester aux dimensions homologuées. Tous les moteurs doivent être atmosphériques.

Si la puissance mesurée n'est pas conforme durant les essais, le pilote est déclassé de la séance et ne peut prendre le départ de la prochaine séance qu'après s'être remis en conformité. Durant la course, il est déclassé des deux manches.

Article 2.1 – Catégorie SSP NOUVELLE GÉNÉRATION

Article 2.1.1 – Equilibrage des différents concepts de moto

Afin d'uniformiser les performances des motos utilisées dans le Championnat de France Supersport NG, un système d'améliorations ou de restriction de ces performances, appelé « facteurs d'équilibrage », peut être appliqué. En font partie, mais sans s'y limiter :

Pièces de concession

Cartographie de limitation de couple avec limiteur de régime

Poids minimum

Réducteur d'air

Modifications

Les spécifications sont publiées dans la liste des pièces éligibles pour la compétition « Eligible Parts for Competition List » de la FIM et sont prioritaires sur les articles réglementaires suivants.

Article 2.1.2 – Calcul du facteur d'équilibrage

Les facteurs d'équilibre seront définis par la FIM et pourront être appliqués avant ou pendant le championnat.

Article 2.1.3 – Limiteur de régime

Les limites de régime sont indiquées dans le document « Eligible Parts for Competition List » de la FIM.

Article 2.2 – Catégorie OGP Pré Moto 3

Moteur mono cylindre 4 temps, d'une cylindrée maximum de 250cm³.

Seuls sont autorisés des moteurs de provenance de machines d'enduro ou de motocross.

Les moteurs approuvés sont les suivants : Yamaha 250 – YZ 250F à partir de 2019 Honda 250 CRF 250 R à partir de 2019, KTM 250 à partir de 2019

Les machines provenant de la conjonction d'un châssis approuvé avec un moteur différent de celui monté dans celui-ci, ou si seul le châssis est approuvé doivent obligatoirement utiliser un moteur approuvé.

La puissance mesurée à la roue arrière à tout moment de la manifestation est de 42cv maximum sans tolérance.

Article 2.3 – Catégorie Moto 4

Moteur Honda CRF 150, monocylindre 4 temps (150cc). Aucune tolérance n'est admise sur la cylindrée.

Puissance maximum 23.5cv à la roue arrière.

Article 2.4 – Catégorie Moto 5

Puissance maximum 20 cv à la roue arrière.

ARTICLE 3 - CONTRÔLE DU BRUIT

Une sanction peut être appliquée à l'issue de chaque session à tout pilote dont la machine a dépassé les normes sonométriques mentionnées à l'article 19.1 des règles générales pour les contrôles techniques.

ARTICLE 4 – SYSTÈME D'ÉCHAPPEMENT

Les tubes, et les silencieux, peuvent être modifiés ou remplacés. Les catalyseurs doivent être retirés.

Le nombre de silencieux d'échappement final doit rester identique au modèle homologué. Le (les) silencieux doivent être du(des) même(s) côté(s) que celui(ceux) monté(s) sur le modèle homologué.

Protéger le système d'échappement n'est pas autorisé, à l'exception des parties proches du pied du coureur et des parties du carénage qui doivent être protégées de la chaleur.

ARTICLE 5 - NUMÉROS DE COURSE

Les numéros des participants au Championnat de France Superbike sont attribués par la F.F.M.

Ceux-ci ne peuvent en aucun cas être modifiés, ni par un club organisateur, ni par le pilote.

Le n° 1 ne peut être attribué qu'au Champion de France en titre dans la catégorie concernée.

Article 5.1 - Plaques de numéros

Les plaques de numéros doivent être conformes à l'article 16 des règles générales pour les contrôles techniques des épreuves de vitesse, à l'exception des couleurs mentionnées ci-dessous.

CATÉGORIE	PLAQUE	NUMÉRO
Superbike	Noire mat	Blanc
Superbike Challenger	Rouge	Blanc
Supersport 600 et NG	Noire mat	Blanc
Supersport Challenger	Rouge	Blanc
OGP Pré Moto 3	Rouge	Blanc
OGP Honda NSF 250	Blanche	Noir
Moto 4	Verte	Blanc
Moto 5	Jaune mat	Noir

ARTICLE 6 - LEST

L'emploi de lest est autorisé pour rester au-dessus de la limite de poids minimum. Cet emploi de lest doit être déclaré au commissaire technique lors des vérifications préliminaires.

Le lest doit être constitué d'un métal rigide, attaché fermement et de façon sécurisée, soit par un système intermédiaire de fixation, soit directement sur le cadre principal ou sur le moteur avec un minimum de deux écrous en acier (d'un diamètre min. de 8 mm, d'une qualité de 8,8 degrés ou plus). Le carburant dans le

réservoir peut être considéré comme du lest.

ARTICLE 7 - CARBURANT

Tous les moteurs doivent être alimentés par du carburant sans plomb ou bio éthanol du commerce conformément aux prescriptions de l'article 20 des règles générales pour les contrôles techniques en vitesse.

ARTICLE 8 – PLOMBAGE /MARQUAGE

Les machines **peuvent être** plombées lors de leur passage au contrôle technique.

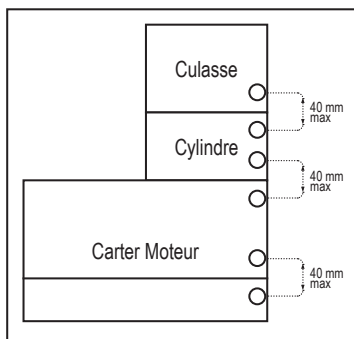
Le plombage est obligatoire dès la première course de la saison pour les catégories OGP, Moto 4 et Moto 5. A ce titre, trois zones doivent être aménagées par le concurrent afin de permettre le plombage de la culasse au cylindre et du cylindre au carter moteur et des carters moteur entre eux. Pour cela, des trous de Ø 2 mm mini doivent être réalisés dans les 3 pièces mentionnées ci-dessus, avec une distance de 40 mm maximum (voir croquis ci-dessous).

Des aménagements à ce schéma de plombage peuvent être effectués en concertation avec le responsable technique.

Le déplombage des machines n'est autorisé qu'en présence d'un commissaire technique désigné par la CNV, tout manquement à cette disposition entraînera le retrait de l'ensemble des points inscrits au classement depuis le plombage de la machine.

Les machines peuvent être passées au banc aléatoirement et à tout moment.

En cas de non-conformité technique constatée sur une machine plombée/marquée, l'ensemble des points inscrits par le pilote depuis le plombage/marquage de sa machine lui sont retirés.



Article 8.1 – Nombre de moteurs

CATÉGORIE	NOMBRE DEPLOMBAGES MAXIMUM	NOMBRE MOTEURS MAXIMUM PAR SAISON
Moto 4	3 par saison	4 <u>ou</u> 2 moteurs + 2 révisions
Moto 5	3 par saison	4 <u>ou</u> 2 moteurs + 2 révisions
OGP Pré Moto 3	3 par saison	4 <u>ou</u> 2 moteurs + 2 révisions
OGP Honda NSF	3 par saison	4 <u>ou</u> 2 moteurs + 2 révisions

Si un déplombage supplémentaire est réalisé, le pilote est sanctionné d'un départ de course depuis la sortie de la voie des stands. Un moteur plombé ne peut correspondre qu'à une seule moto.

Le nombre de moteurs n'est pas limité pour les catégories SSP 600 et SBK.

ARTICLE 9 – POIDS MINIMUM

Le poids minimum pour chacune des machines est défini comme suit:

Catégorie	Machine	Poids de la machine		Poids minimum combiné pilote et machine
		Limite basse	Limite haute	
Moto 4	Toutes machines	83 kg	92 kg	125 kg
Moto 5	Toutes machines	93 kg	-	136 kg
OGP Pré 3	Toutes machines	85 kg	95 kg	138 kg
OGP Honda	Honda NSF 250	96 kg	-	145 kg
SSP 600	Toutes machines	161 kg	170 kg	239 kg

SSP NOUVELLE GÉNÉRATION	Ducati Panigale V2	166 kg	170 kg	244 kg
	MV Agusta F3 800	161 kg	170 kg	239 kg
	Suzuki GSX-R750	161 kg	170 kg	239 kg
	Triumph ST765RS	161 kg	170 kg	239 kg
	Honda CBR600RR	161 kg	170 kg	239 kg
	Kawasaki ZX-6R	161 kg	170 kg	239 kg
	MV Agusta F3	161 kg	170 kg	239 kg
	Suzuki GSX-R600	161 kg	170 kg	239 kg
	Triumph 675R	161 kg	170 kg	239 kg
	Yamaha YZF-R6	161 kg	170 kg	239 kg
SBK	Toutes machines	168 kg	-	-

Le poids du pilote est le poids du pilote équipé, prêt à courir.

Le poids de la machine est le poids de la machine utilisée sur la piste à n'importe quel moment de la manifestation.

Le poids combiné de la machine et du pilote n'est mesuré que dans le cas où le poids de la machine se situe entre la limite basse et la limite haute de celle-ci. Dans le cas où la machine a un poids inférieur à la limite basse, il est permis d'utiliser des lests pour être en conformité avec le présent règlement. Cet emploi de lest doit être déclaré au commissaire technique lors des vérifications préliminaires.

Le lest doit être constitué d'un métal rigide, attaché fermement et de façon sécurisée, soit par un système intermédiaire de fixation, soit directement sur le cadre principal ou sur le moteur avec un minimum de deux écrous en acier (d'un diamètre min. de 8 mm, d'une qualité 8, 8 ou plus).

Le carburant dans le réservoir peut être considéré comme du lest.

L'échelle des poids est susceptible d'être modifiée en cours de saison à la seule discrétion de la CNV.

ARTICLE 10 - CADRE ET BOUCLE ARRIÈRE

Le cadre doit être d'origine, produit par le constructeur pour la machine homologuée. Les côtés du cadre peuvent être recouverts par une pièce de protection fabriquée en matériau composite. Ces protections doivent épouser la forme du cadre.

Rien ne peut être ajouté par soudage ou enlevé par usinage du cadre.

Tous les motocycles doivent porter un numéro d'identification du constructeur sur le cadre (numéro de châssis VIN). Les supports et plaques support moteur doivent rester d'origine de la machine homologuée.

Si la boucle arrière est démontable d'origine, elle peut être changée ou modifiée, mais le type de matériau utilisé doit rester le même que celui d'origine ou avoir une densité supérieure à celle d'origine. Si elle n'est pas démontable, alors il n'y a aucune modification autorisée sauf les points suivants :

- ajout de supports pour la selle
- retrait de supports non utilisés à condition qu'ils n'affectent pas la structure de la boucle arrière ni la sécurité
- tous les accessoires vissés peuvent être retirés ou déplacés.

Celle-ci devra présenter toutes les sécurités nécessaires. En cas de doute, l'avis du responsable technique est prépondérant.

Pour la catégorie OGP Pré Moto 3 uniquement, les fabricants sont libres de faire preuve d'innovation en matière de conception, matériaux (sauf l'utilisation du titane) du châssis pour autant que **le règlement technique soit respecté**.

La partie arrière du cadre peut être remplacée mais celle-ci doit présenter toutes les sécurités nécessaires. En cas de doute l'avis du responsable technique sera prépondérant. Elle ne peut être en matériau composite, sauf si la moto approuvée en était équipée.

ARTICLE 11 – FOURCHE

La fourche, les axes, fourreaux, bras, les tés inférieur et supérieur, etc. doivent rester tels qu'originellement produits par le constructeur pour le motocycle homologué.

Les parties internes d'origine des fourches homologuées peuvent être modifiées ou changées.

Aucun système de suspension de rechange ou prototype contrôlé par électronique ne peut être utilisé, à moins qu'une telle suspension ne soit déjà présente sur le modèle de production du motocycle homologué. Il doit rester totalement standard (toutes les parties mécaniques ou électroniques doivent rester telles qu'homologuées). La suspension d'origine doit fonctionner convenablement en cas de faille électrique/électronique.

Des kits suspensions ou clapets adaptables peuvent être installés.

Tout type et quantité d'huile peuvent être utilisés dans les fourches avant.
Les bouchons de l'extrémité de la fourche peuvent être modifiés ou remplacés pour permettre un ajustement extérieur.
Les cache-poussières peuvent être modifiés, changés ou retirés à condition que la fourche reste entièrement protégée.
La finition de surface d'origine des tubes de fourches (fourreaux, tubes de fourche) peut être changée. Des traitements de surface additionnels sont autorisés.
La hauteur et la position de la fourche avant par rapport au té de fourche est libre.
Les tés de fourche, platine(s) supérieure(s), ainsi que tout pontet de liaison doivent rester tels qu'originellement produits par le constructeur sur la machine homologuée.
L'amortisseur de direction peut être ajouté ou remplacé par un amortisseur accessoire.

Article 11.1 – Catégorie SSP Nouvelle Génération

Les modifications suivantes sont autorisées en supplément de celles mentionnées ci-dessus :

- *Seuls les kits d'amortisseurs ou les vanes de rechange de la liste des pièces éligibles pour la compétition peuvent être installés
- *Les ressorts de fourche peuvent être modifiés ou remplacés.
- *Le fabricant du kit de fourche sera entièrement responsable d'assurer le fonctionnement sécuritaire de la fourche.
- *Les supports de garde-boue avant intégrés dans le bas de fourche peuvent être modifiés, retirés et remplacés.
- *L'alésage de l'axe dans le bas de fourche ne peut pas être modifié. L'écrou/manchon de l'essieu avant peut être ajouté ou modifié et/ou rendu captif.

Article 11.2 - Catégorie OGP Pré Moto 3

L'utilisation de fourches pressurisées, ou contrôlées électroniquement est interdite.

Article 11.3 – Catégorie Moto 4

L'axe de direction doit rester dans la position d'origine. Si le motorcycle a des douilles pour régler cette position/orientation de l'axe de la direction, cette position/orientation peut être changée ou réglée, mais les douilles ne peuvent pas être changées ou modifiées.
Les joints peuvent être modifiés ou retirés si la fourche est complètement protégée.

Article 11.4 – Catégorie Moto 5

Les dimensions à respecter sont les suivantes :

- *Tube interne de 35 mm.
- *Tube externe de 45 mm en haut et 48 mm en bas.
- *Kits interdits. Réglages d'angle de chasse et offset interdit.

ARTICLE 12 – BRAS DE SUSPENSION ARRIÈRE (BRAS OSCILLANT)

Chaque partie du bras de suspension arrière doit rester tel qu'originellement produit par le constructeur pour la machine homologuée (y compris l'articulation du bras de suspension arrière et le système de tension de chaîne arrière).

Un garde-chaîne doit être placé de manière à réduire la possibilité qu'une partie du corps du pilote ne puisse pas se coincer entre la partie inférieure de la chaîne et la couronne arrière. Le garde-chaîne (aileron de requin) doit couvrir largement l'ouverture où la chaîne entre en contact avec la couronne arrière.

L'axe, les écrous et les rondelles, les entretoises de pivot du bras de suspension arrière doivent rester tels que produits à l'origine par le constructeur pour le motorcycle homologué.

Des emplacements de béquille de la roue arrière peuvent être ajoutés à la fourche arrière par soudage ou fixés avec des boulons. Les supports doivent avoir les bords arrondis (d'un large rayon). Les vis de fixation doivent être noyées. Un système d'ancrage ou des points de maintien en place de l'étrier de frein arrière d'origine peuvent être ajoutés au bras oscillant arrière.

L'axe et les écrous reliant le bras oscillant au cadre doivent rester accessibles.

Article 12.1 – Catégorie SSP Nouvelle Génération

Des rails/guides de support de roue peuvent être ajoutés pour permettre un changement rapide de roue.

Les côtés du bras oscillant peuvent être protégés uniquement par une fine couverture en vinyle, aucune couverture composite ou structurelle n'est autorisée.

Le tendeur de chaîne de l'essieu arrière peut être modifié ou changé. L'écrou de l'axe de roue peut être remplacé et/ou rendu imperdable.

La fente du dispositif de réglage de la chaîne de l'essieu arrière peut être agrandie pour permettre au support de l'étrier de frein d'être maintenu.

Article 12.2 – Catégorie OGP Pré Moto 3

Le bras de suspension arrière doit être réalisé en alliage d'aluminium ou en acier. Les supports de béquilles arrière de type endurance sont interdits.

ARTICLE 13 – AMORTISSEUR(S) ARRIÈRE(S)

Le ou les amortisseur(s) arrière peut (peuvent) être modifié(s) ou remplacé(s) mais les fixations originelles au cadre et au bras de suspension arrière (bras oscillant) doivent être telles qu'homologuées.

Le ou les ressort(s) de la suspension arrière peuvent être changés.

Aucun système de suspension de rechange ou prototype contrôlé par électronique ne peut être utilisé, à moins qu'une telle suspension ne soit déjà présente sur le modèle de production du motorcycle homologué. Il doit rester totalement standard (toutes les parties mécaniques ou électroniques doivent rester telles qu'homologuées). La suspension d'origine doit fonctionner convenablement en cas de faille électrique/électronique. La timonerie (bielles) de la suspension arrière doit rester telle qu'originellement produite par le constructeur pour le motorcycle homologué.

Article 13.1 – Catégorie SSP Nouvelle Génération

Le ou les amortisseur(s) arrière(s) ne peuvent être remplacé que par une unité de la liste des pièces éligibles pour la compétition « Eligible Parts for Competition List » de la FIM, mais les fixations originelles au cadre et au bras de suspension arrière (bras oscillant) doivent être telles qu'homologuées.

Article 13.2 – Catégorie Moto 5

L'amortisseur d'origine avec ressort remplaçable peut être utilisé.

ARTICLE 14 - ROUES

Les roues peuvent être d'origine de la machine homologuée ou adaptables.

Les roues adaptables doivent être en aluminium ou alliage d'aluminium (carbone ou magnésium interdit).

Aucune modification sur les axes de roues ou tout point d'attache et de montage pour les étriers de frein avant n'est autorisée. Les entretoises peuvent être modifiées. Des modifications aux roues, en vue de garder en place les entretoises sont autorisées.

Tous types de valves peuvent être utilisés.

Article 14.1 – Catégorie SSP Nouvelle Génération

Aucune modification n'est autorisée sur les roues.

Aucune modification des points d'attache et de montage des étriers de frein avant n'est autorisée.

Les axes de roues peuvent être modifiés ou remplacés mais doivent être du même matériau que la pièce initialement homologuée. La section de tige de l'essieu doit rester du même diamètre que l'essieu initialement homologué mais la zone fileté peut être réduite en diamètre.

Les entretoises de roulement sont libres.

Les masses d'équilibrage des roues peuvent être supprimées, modifiées ou ajoutées.

Les valves de gonflage coudées en aluminium ou en acier sont obligatoires.

Article 14.2 – Catégories OGP Pré Moto 3, Moto 4 et Moto 5

Les roues sont obligatoirement en aluminium ou en alliage d'aluminium, avec les dimensions suivantes :

Avant : 2.50 – 17" Arrière : 3.50 – 17"

ARTICLE 15 – PNEUMATIQUES

Le retaillage des pneus est interdit.

Article 15.1 – Catégories SBK, SSP 600 et SSP NOUVELLE GÉNÉRATION

Les types de pneumatiques autorisés sont pneumatiques slick, **intermédiaires** ou rain. **Seuls les pneumatiques RAIN sont dispensés de stickage pendant les qualifications.**

Article 15.2 – Catégories OGP Pré Moto 3, OGP Honda NSF, Moto 4 et Moto 5

Sont seuls autorisés les pneumatiques de la marque Pirelli référencés ci-dessous :

TYPE	DIMENSIONS	GOMME	TARIF
Diablo Superbike	100/70 R17 NHS TL	SC1	160 €
Diablo Superbike	100/70 R17 NHS TL	SC2	160 €
Diablo Superbike	120/70 R17 NHS TL	SC1	205 €
Diablo Superbike	100/70 R17 NHS TL	SCR1	205 €
Diablo Rain	100/70 R17 NHS TL	SCR1	160 €
Diablo Rain	125/70 R17 NHS TL	SCR1	205 €

Le nombre de ces pneumatiques autorisés durant la manifestation est limité à 4 pour les essais chronométrés et les courses. Tous les pneumatiques doivent être marqués à l'exception des pneus pluie référencés comme tels par le fournisseur.

Les stickers remis au pilote doivent être apposés sur les pneumatiques du côté droit sous la responsabilité du pilote.

Les pneumatiques réglementairement autorisés doivent être montés dans le sens de roulement et en respectant le montage défini par le fabricant. En cas de non-respect, le pilote n'est déclassé que sur la course sur laquelle il a été déclaré non conforme.

L'absence de stickers lors des essais chronométrés ou des courses est passible d'une sanction par le jury de l'épreuve.

Le changement d'un pneumatique en raison d'une crevaison ou d'une autre "anomalie" ne peut être autorisé, qu'avec l'accord du responsable technique, et avis d'un technicien du fabricant présent sur le circuit.

Le directeur de course doit être prévenu. Tous les cas non prévus sont tranchés par le jury.

Un pilote ayant pris le départ après avoir changé de pneumatiques sans autorisation est convoqué par le jury (une sanction pouvant aller jusqu'à l'exclusion de l'épreuve peut être prise par celui-ci).

ARTICLE 16 – FREINS

Les vis de fixation des étriers de freins avant devront être arrêtées par un fil métallique de sécurité efficace. Les épingles ou agrafes de sécurité sont autorisées.

Dans le but de réduire le transfert de chaleur vers le liquide de frein, il est permis d'ajouter une entretoise métallique dans l'étrier, entre les plaquettes et les pistons. Cette entretoise ne doit pas avoir des dimensions supérieures à celle de la plaquette de frein.

Les disques doivent impérativement être en matériau ferreux. Les disques en carbone sont interdits.

Les plaquettes de freins avant et arrière peuvent être changées. Les goupilles de fixation des plaquettes de frein peuvent être modifiées.

Seuls les disques de frein en métaux ferreux sont autorisés, la frette centrale peut être réalisée dans un alliage d'aluminium.

Article 16.1 – Catégories SBK, SSP 600 et SSP NOUVELLE GÉNÉRATION

Les disques de frein peuvent être remplacés mais doivent être conformes aux règles suivantes : les disques de frein de remplacement doivent être en matériaux ferreux, les disques ventilés intérieurement ne sont pas autorisés **sauf s'ils sont présents d'origine sur la machine homologuée.**

Les diamètres (extérieurs et intérieurs) du disque de frein ne peuvent pas être plus grands que ceux du modèle homologué.

Les étriers de freins arrière ainsi que tous leurs points de fixation(s) et toutes pièces d'ancrage doivent rester tels qu'originellement produits par le constructeur pour la machine homologuée. **Un système d'ancrage sur un ou plusieurs points afin de maintenir l'étrier de frein arrière en place peut être ajouté au bras oscillant pour faciliter le changement de roue, le responsable technique reste seul juge de cet aménagement.**

Les maîtres-cylindres avant et arrière peuvent être remplacés. Pour les SSP 600 NG le remplacement doit se faire par une unité de la liste des pièces éligibles pour la compétition « Eligible Parts for Competition List » de la FIM.

Le réservoir arrière de liquide de frein peut être supprimé et remplacé par une durite.

Le frein arrière au guidon est autorisé après validation par les contrôleurs techniques mais le système d'origine doit rester en place.

Les **durites** de freins avant et arrière peuvent être changées.

Des connecteurs « rapides » (ou des coupleurs rapides) sont autorisés.

Afin de réduire le transfert de chaleur au liquide hydraulique, il est permis d'ajouter des rondelles métalliques aux étriers, entre les plaquettes et les étriers. Cette entretoise ne doit pas avoir des dimensions supérieures à celle de la plaquette de frein.

Il est permis de remplacer les pistons en alliage léger par des pistons en acier fabriqués par le même constructeur que l'étrier.

Article 16.1.1 - Catégorie SBK

En complément de ce qui est énoncé précédemment, l'épaisseur du disque de frein peut être supérieure mais le disque doit rentrer dans l'étrier de frein homologué sans modification. Les disques de frein avant peuvent être de type flottant en utilisant les moyeux d'origine. Le nombre d'entretoises est libre.

Les supports des disques de frein (moyeux) peuvent être changés, mais doivent garder le même type de montage et la même distance avec la roue.

La vis de purge sur les étriers de freins d'origine homologués peut être remplacée.

Les étriers de freins avant peuvent être remplacés par des étriers figurant sur la liste des étriers homologués au prix maximum de 800€ HT en conservant les points d'ancrage tels qu'originellement produits par le constructeur pour la machine homologuée.

Le support d'étrier de frein arrière peut être fixé sur le bras oscillant, mais le support doit être maintenu par les mêmes points de fixation pour l'étrier tel que ceux utilisés sur la machine homologuée. Une modification de la partie du support d'étrier arrière est autorisée. L'ajout d'un filetage (par soudure, fraisage ou en utilisant un filet rapporté) au bras oscillant pour fixer l'emplacement du support de l'étrier arrière est autorisé.

Les tendeurs de chaîne (ronds ou carrés) de la roue arrière peuvent être percés pour maintenir le support d'étrier du frein arrière en place.

Le système ABS ne peut être utilisé que s'il est installé sur le modèle homologué pour usage routier. Le type d'opération (soit mécanique ou électronique) et la pompe ABS/régulateur de pression doivent demeurer tels

qu'homologués sur la moto homologuée. Disques, capteur de vitesse (rotor), maître-cylindre et le logiciel du système ABS peuvent être modifiés ou remplacés.

Si le système ABS n'est pas souhaité, il peut être débranché et la pompe ABS/régulateur de pression peut être supprimée.

Des écopes ou conduits d'air sont autorisés.

Article 16.1.2 - Catégories SSP 600 et SSP NOUVELLE GÉNÉRATION

En complément de ce qui est énoncé précédemment, les disques de freins avant et arrière peuvent être changés mais doivent incorporer les étriers d'origine, ainsi que le montage d'origine.

Les étriers des freins avant ainsi que tous leurs points de fixation(s) et toutes pièces d'ancrage doivent rester d'origine pour la machine homologuée.

Des conduits d'air supplémentaires ne sont pas autorisés.

Les réservoirs de liquide de frein peuvent être remplacés ou repositionnés. Le réservoir arrière de liquide de freins peut être supprimé et remplacé par une durite

Le système ABS peut être retiré.

Article 16.2 – Catégorie OGP Pré Moto 3

Un seul disque et un seul étrier par roue sont autorisés. Le frein arrière au guidon est autorisé après validation par les contrôleurs techniques mais le système d'origine doit rester en place.

Article 16.3 – Catégorie Moto 4

Le changement des leviers de frein avant et arrière est autorisé.

Les étriers de frein (avant et arrière) sont libres.

Les flexibles de frein sont libres.

Les plaquettes de frein sont libres.

Aucune conduite d'air supplémentaire n'est autorisée.

Un seul disque et un seul étrier de frein sont autorisés sur chaque roue.

Le freinage arrière peut être actionné à la main, mais le frein au pied doit rester opérationnel. Le responsable technique peut refuser toute modification qui lui paraît inappropriée.

Article 16.4 – Catégorie Moto 5

Le diamètre maximum du disque de frein avant est 300mm. Étrier 4 pistons.

Le maître-cylindre du frein avant est libre.

ARTICLE 17 – GUIDON ET COMMANDES MANUELLES

Les guidons peuvent être remplacés.

Les guidons et commandes manuelles peuvent être déplacés.

Les commandes des gaz doivent se fermer automatiquement lorsqu'elles ne sont pas tenues par la main.

Les leviers d'embrayage et de freins peuvent être remplacés par des modèles adaptables.

Le levier de frein pourra être remplacé par un modèle comportant un système de rattrapage de jeu extérieur.

L'interrupteur du démarreur et le coupe contact doivent être placés sur le guidon, un seul bouton de couleur rouge (coupe-contact) est autorisé.

Article 17.1 – Catégories SBK, SSP 600, SSP NOUVELLE GÉNÉRATION

L'ensemble papillon et câbles associés peuvent être modifiés ou remplacés mais la connexion au corps de papillon et aux commandes d'accélérateur doit rester comme sur la moto homologuée. Les papillons contrôlés par électronique, également appelés système de contrôle électronique de l'ouverture des gaz ou 'ride-by-wire', ne peuvent être utilisés que si le modèle homologué est équipé de ce même système.

Article 17.2 – Catégorie OGP Pré Moto 3

Le guidon doit avoir une largeur totale d'au minimum 450 mm et ses extrémités doivent se terminer par des bouchons solides.

L'angle de braquage doit être au minimum de 15° de chaque côté de l'axe de la machine. Les butées doivent être prévues pour ménager un espace d'au moins 30mm entre le guidon et le réservoir, lorsque l'angle de braquage est à son maximum.

La longueur des leviers ne doit pas être supérieure à 200 mm depuis son axe de rotation.

Article 17.3 – Catégorie Moto 4

Il doit y avoir un minimum de 15 degrés de mouvement de la direction de chaque côté de l'essieu. Des tampons pour assurer un espace d'au moins 30 mm entre le guidon et le réservoir sont autorisés.

Les demi-guidons peuvent être remplacés mais ils doivent conserver la configuration de la machine d'origine. La largeur hors tout est de 600 mm.

Les poignées et leurs câblages correspondants sont libres. La longueur des poignées ne peut pas être supérieure à 200 mm mesurés à partir de l'axe pivotant et achevés sur une sphère d'un diamètre de 16 mm.

Article 17.4 – Catégorie Moto 5

La largeur du guidon sera au maximum de 700 mm.

ARTICLE 18 – REPOSE-PIEDS ET COMMANDES AU PIED

Les repose-pieds et commandes au pied peuvent être déplacés, mais les supports doivent être montés sur le cadre aux points de fixation d'origine.

Les repose-pieds **métalliques**, non rabattables, doivent se terminer par un embout en plastique, Téflon® ou autre matériau équivalent, fixé en permanence et d'un rayon minimal de 16mm².

Pour la catégorie SSP 600 Nouvelle Génération, le sélecteur de vitesse et le frein arrière, s'il est conservé, doivent rester actionnés manuellement au pied.

ARTICLE 19 – RÉSERVOIR D'ESSENCE

Le réservoir de carburant doit être installé d'origine ; aucune modification autorisée sur la pièce homologuée. **Cela ne s'applique pas aux catégories OGP Pré Moto 3 et Moto 5.**

Les réservoirs munis de reniflards doivent être pourvus de clapets antiretour se déversant dans un récupérateur d'une capacité minimale de 250ml fabriqué dans un matériau approprié.

Le bouchon de réservoir peut être changé. Le bouchon doit être étanche en position fermée. En outre, ils doivent avoir un système de sécurité pour éviter toute ouverture intempestive.

Un rembourrage/protection pour le coureur peut être fixé à l'arrière du réservoir par un adhésif non permanent. Il peut être en mousse ou en matériau composite. Il ne peut en aucun cas servir à augmenter la capacité du réservoir.

Le réservoir peut être recouvert d'une protection qui épouse sa forme. Les protections thermiques sous le réservoir sont autorisées.

Article 19.1 – Catégorie OGP Pré Moto 3

Le réservoir de carburant doit être construit uniquement en alliage d'aluminium ou en acier à l'exception des machines homologuées avec un réservoir en fibre de verre ou fibre de carbone.

Les réservoirs additionnels sont interdits.

Article 19.2 – Catégorie Moto 5

Le diamètre du conduit d'admission d'air du carburateur doit être identique à celui d'origine, soit 28 mm.

Réglage des gicleurs et des aiguilles libres.

Le réservoir doit avoir une contenance maximum de 7 litres.

ARTICLE 20 – CARÉNAGE / PROFIL

Le carénage peut être remplacé par des contretypes accessoires aux dimensions similaires aux pièces d'origine (avec une tolérance de +/-15mm) et présenté des différences visuelles mineures dues à l'utilisation en course (mélange de pièces différentes, points de fixation, fond du carénage, etc.). Le matériau peut être changé. Des renforts spécifiques en kevlar ou carbone ne sont autorisés qu'autour des trous et zones fragiles. Aucune ouverture ne pourra être créée et/ou rebouchée par rapport à celles figurant sur le carénage d'origine (en dehors de celles nécessaire à l'installation du bac de récupération des fluides).

La bulle peut être remplacée par un contretype transparent. Une augmentation de la hauteur de la bulle est autorisée avec une tolérance de +/- 15 mm par rapport à la distance verticale du té de fourche supérieure.

Il est interdit d'équiper des motocycles de carénage s'ils ne sont pas équipés de carénage d'origine, à l'exception d'un dispositif de carénage inférieur servant à récupérer les fluides en cas d'avarie mécanique. Ce dispositif ne peut dépasser une ligne tracée horizontalement d'un axe de roue à l'autre.

L'ensemble des supports des instruments sur le carénage peuvent être remplacés, mais l'utilisation du titane et du carbone (ou matériaux en composite similaire) est interdit. Tous les autres supports de carénage peuvent être modifiées ou remplacées.

Les conduits d'air originaux entre le carénage et la boîte à air peuvent être modifiés ou remplacés. Des composants en fibre de carbone et autres matériaux exotiques sont interdits. Des grilles de protection ou « wire-meshes » installées à l'origine dans les ouvertures des conduits d'air peuvent être enlevées.

Tout point d'attache pour la béquille de la roue avant/arrière doit être fixé soit au cadre, soit sur le bloc moteur ou sur les bras de suspension arrière (bras oscillants). Aucun élément de ce support ne peut dépasser n'importe quelle partie du carénage. Seules des modifications faites sur le carénage sont autorisées afin d'accepter cet élément. L'espace maximum entre ce dispositif et le carénage est de 5 mm.

Les ouvertures de refroidissement d'origine sur les côtés du carénage peuvent seulement être fermées partiellement afin de permettre la fixation de lettrage/logos du sponsor. Ce type de modification sera fait en maille ou tôle perforé. Le matériel est libre mais la distance entre tous les axes d'ouverture, le centre des cercles et leur diamètre doivent rester identiques. Les trous ou perforations doivent avoir un rapport d'espace d'ouverture > 60%.

Le carénage inférieur doit être construit pour contenir, en cas d'incident moteur, au moins la moitié de la totalité de l'huile et du liquide de refroidissement du moteur (minimum 5 litres).

Le garde-boue avant peut être remplacé par un garde-boue contretype de la pièce d'origine. Toutes les dimensions, y compris les points de fixation, doivent rester comme sur la pièce homologuée. Le matériau est libre. Les montages souples par connecteurs « Zus », clips, tie-raps « zip », colliers Rislun, etc. ne sont pas autorisés. Le garde-boue arrière fixé sur le bras oscillant peut être modifié, supprimé ou changé mais le profil d'origine doit être respecté.

La selle (armature et garniture) peut être remplacée par des pièces d'apparence similaires à celles originellement produites par le constructeur pour la machine homologuée. L'apparence de l'avant, l'arrière et du profil doit être conforme à la forme homologuée.

La partie supérieure arrière de la selle peut être modifiée pour en faire une selle monoplace.

La modification de la selle et de sa partie arrière ne doit pas gêner le positionnement et la taille des plaques-numéros.

Le système de serrure de la selle homologuée (avec plaques, goupille, joint de caoutchouc, etc.) peut être enlevé.

Article 20.1 – Catégorie SSP Nouvelle Génération

L'apparence exacte, la forme, la taille et l'emplacement des phares avant de la machine homologuée doivent être respectés et doivent être obtenus en appliquant un film plastique ou métallique sur l'avant de la moto.

Article 20.2 – Catégorie OGP Pré Moto 3

L'usage de fibre de carbone ou de matériaux composites de carbone n'est pas permis. Sont autorisés des renforts de Kevlar ou de carbone-Kevlar autour des orifices et des points de fixation dans un rayon de 10 cm autour de celui-ci.

La largeur maximale du carénage ne doit pas dépasser les 600 mm. La largeur du siège ou la partie postérieure de la machine n'est pas supérieure à 450 mm (inclus le pot d'échappement).

Le bord de la bulle et les bords de toutes les parties exposées doivent être arrondis ou protégés.

Les fixations du carénage sont libres, mais l'utilisation de titane ou carbone (ou matériaux composites similaires) est interdite.

Le garde boue est obligatoire.

Article 20.3 – Catégorie Moto 4

Le carénage peut être remplacé par des contretypes accessoires aux dimensions similaires des carénages originaux produits par le constructeur de la machine homologuée. Ils doivent garder l'aspect extérieur d'origine avec une tolérance de +/- 10 mm.

Seules les modifications indiquées aux points suivants sont autorisées :

- L'utilisation de fibres de carbone ou de matériaux composites de carbone n'est pas autorisée. Des renforts en Kevlar ou en carbone-Kevlar sont autorisés autour des trous et d'autres points de tension.
- La largeur hors tout du carénage ne doit pas dépasser 600 mm. La largeur du siège ou de la partie arrière du motocycle ne doit pas dépasser 450 mm (y compris le tuyau d'échappement).
- Le carénage ne doit pas s'étendre au-delà du bord avant de la roue avant et d'une ligne tracée verticalement sur le bord arrière du pneu arrière. La suspension doit être complètement étendue lorsque la mesure est prise.
- Le bord de la bulle et les bords de toutes les parties exposées doivent être arrondis par raisons de sécurité.
- Les ancrages du carénage sont libres, mais l'utilisation du titane et du carbone est interdite.
- Lorsque l'on regarde latéralement, il doit être possible de voir le pilote, assis dans une position normale, à l'exception des avant-bras. Aucun matériau transparent ne peut être utilisé pour contourner les précédentes règles.
- Le carénage inférieur doit être construit pour contenir, en cas d'incident sur le moteur, au moins la moitié de la totalité de l'huile et du liquide de refroidissement du moteur (minimum 2 litres). Les ouvertures du fond du carénage doivent être situés au moins à 50 mm au-dessus du fond du carénage.
- Les garde-boue avant et arrière peuvent être retirés. En cas de retrait du garde-boue avant doit être fixé le tuyau de frein pour qu'il ne touche pas la roue.
- L'installation de conduits d'air supplémentaires entre le carénage et l'airbox n'est pas autorisée si la machine homologuée n'en est pas équipée de série.

ARTICLE 21 – FAISCEAUX ÉLECTRIQUES

Article 21.1 – Catégories SBK et SSP 600

Le(s) faisceau(x) de câbles peut (peuvent) être modifié(s) ou remplacé(s). Des faisceaux supplémentaires peuvent être ajoutés. La coupure des faisceaux de câbles est autorisée.

Le tableau de bord est libre.

Article 21.2 – Catégorie SSP Nouvelle Génération

Le faisceau doit être conforme au schéma de câblage préconisé par Mectronik.

Article 21.3 – Catégorie Moto 4

Le faisceau électrique est celui fourni par la marque GET, sans aucune modification.

Il n'est pas possible de modifier le schéma d'installation, la section des câbles ou des connecteurs.

Aucun raccordement, connexion ou installation d'un courant supplémentaire n'est autorisé sur les câbles électriques. Les câbles doivent être continus entre leurs extrémités de connexion.

La bougie est libre.

Article 21.4 – Catégorie Moto 5

Le faisceau électrique d'origine doit être conservé.

ARTICLE 22 – BATTERIE

La batterie doit être en bon état et fournir la tension prévue par le constructeur à tout moment de la manifestation.

La batterie peut être changée, les batteries lithium sont autorisées.

ARTICLE 23 – RADIATEUR, SYSTÈME DE REFROIDISSEMENT ET RADIATEURS D'HUILE

Une grille de protection peut être placée devant les radiateurs d'huile et/ ou d'eau.

Le ventilateur et le câblage du radiateur peuvent être changés, modifiés ou supprimés.

Article 23.1 – Catégorie SBK

La pompe à eau doit rester telle qu'homologuée.

Les radiateurs d'eau ou d'huile peuvent être modifiés ou remplacés.

Des radiateurs d'eau ou d'huile peuvent être ajoutés mais le devant, l'arrière et le profil de la silhouette du motorcycle ne peuvent pas être changés. Des supports additionnels pour recevoir les radiateurs additionnels sont autorisés.

L'échangeur eau/huile d'origine peut être modifié, remplacé ou retiré.

Les tuyaux du circuit de refroidissement peuvent être modifiés ou remplacés ainsi que le vase à expansion.

Les réservoirs peuvent être changés mais ils doivent être fixés d'une manière sûre.

Les ventilateurs des radiateurs et les fils d'alimentation peuvent être changés, modifiés ou retirés. Les interrupteurs thermiques, les capteurs de température pour l'eau et le thermostat peuvent être ôtés à l'intérieur du système de refroidissement.

Le bouchon de radiateur est libre.

Article 23.2 – Catégorie SSP 600 et SSP NOUVELLE GÉNÉRATION

Le radiateur d'eau peut être modifié ou remplacé par rapport à celui monté sur la machine homologuée, uniquement s'il peut être fixé à l'endroit standard et qu'il n'exige aucune modification du cadre principal.

Cependant l'apparence de l'avant et de l'arrière ainsi que les profils de la machine doivent être conformes à la forme du modèle homologué.

Les flexibles du système de refroidissement et les réservoirs de récupération peuvent être changés.

Pour la catégorie SSP 600, le radiateur d'huile, si la machine en est équipée, doit rester tel que l'origine. Des radiateurs d'huile supplémentaires ne sont pas autorisés.

Pour la catégorie SSP 600 NG, les modifications du refroidisseur d'huile homologué ne sont autorisées que si elles ne nécessitent aucune modification du cadre principal ou de l'apparence extérieure des carénages. Un échangeur thermique (huile/eau) peut être remplacé par un refroidisseur d'huile.

Le refroidisseur d'huile ne doit pas être monté sur ou au-dessus du garde-boue arrière.

Article 23.3 – Catégories OGP Pré Moto 3 et Moto 4

Les radiateurs d'huile sont libres, la modification des couvercles de filtre à huile est permise.

Configuration libre.

ARTICLE 24 – BOÎTE À AIR

La boîte à air doit être la pièce d'origine et homologuée sans modification.

Le filtre à air peut être modifié ou remplacé mais il doit être présent et monté dans son emplacement d'origine.

Les évacuations et les reniflards de la boîte à air doivent être condamnés.

Toutes les machines doivent être équipées de reniflards en circuit fermé. Tous les reniflards doivent être reliés de manière étanche à la boîte à air mais peuvent passer par un récupérateur d'huile.

Aucun pare-chaleur ne peut être fixé à la boîte à air.

Article 24.1 – Catégorie OGP Pré Moto 3

Une boîte à air est obligatoire. Elle doit correspondre à celle proposée par le constructeur pour le moteur considéré. Les prises d'air dynamiques sont interdites. Les reniflards d'huile doivent être connectés et se déverser dans la boîte à air.

Article 24.2 – Catégorie Moto 4

La boîte à air et le tube d'admission de la boîte peuvent être retirés.

Le filtre peut être supprimé ou remplacé.

La construction de la boîte à air est libre.

Il est interdit d'augmenter la pression dans la boîte à air en utilisant la vitesse de la machine. Pour se conformer à cette norme, la boîte à air doit répondre a minima aux conditions suivantes :

- avoir une sortie d'air d'au moins 50% de la surface totale d'entrée.
- cette sortie d'air doit se faire par 1 ou 2 ouvertures au maximum à l'arrière ou sur le côté le boîtier le plus arrière possible, jamais par la face avant, totalisant 50% du minimum admis.
- ces ouvertures de sortie doivent avoir les mêmes conditions de filtration de l'air que l'ouverture d'entrée.

La décision du responsable technique concernant le respect de la norme fait foi.

Si le motorcycle ne dispose pas de boîte à air, l'évent moteur doit être déchargé dans un réservoir d'au moins 250cm³.

ARTICLE 25 – SYSTÈME D'INJECTION DE CARBURANT

Aucune modification n'est autorisée pour le système d'injection.

Les systèmes d'injection de carburant désignent les corps d'admission et les cornets d'admission (venturi) de longueurs variables, la pompe à carburant et le régulateur de pression de carburant.

Le système d'injection de carburant d'origine homologué doit être utilisé sans aucune modification.

Les injecteurs de carburant doivent être d'origine de la machine homologuée et sans aucune modification.

Les papillons des gaz ne peuvent être ni changés, ni modifiés.

Les conduits d'admission variables ne peuvent pas être ajoutés s'ils ne figurent pas sur la machine homologuée. Ils doivent rester identiques et fonctionner de la même manière que le système homologué. Toutes les pièces du conduit d'admission variable doivent rester exactement comme homologuées.

Article 25.1 – Catégorie Superbike

Les cornets d'admission doivent rester tels qu'originellement produits par le constructeur pour la machine homologuée.

L'air ou le mélange air/carburant ne peut aller vers la chambre de combustion qu'au travers des papillons du corps d'admission.

Les papillons contrôlés par électronique, connus comme « ride-by-wire », peuvent être utilisés seulement si le modèle homologué est équipé de ce même système. Le logiciel peut être modifié mais tous les systèmes de sécurité et procédures conçus par le constructeur d'origine doivent être maintenus.

Article 25.2 – Catégorie Moto 4

Le système d'alimentation doit se faire par carburateur.

Le carburateur doit être d'origine. Aucune modification n'est autorisée.

La configuration et le montage du carburateur est libre : gicleurs, aiguille et vis inférieure du bac de carburateur.

La conduite d'admission du mélange air-carburant doit être d'origine.

Les cornets d'admission sont libres. L'élimination de la bride extérieure à l'arrière est autorisée pour un meilleur ajustement des cornets d'admission.

Tous les restes et les événements du carburateur doivent être déchargés dans un réservoir approprié d'au moins 250cm³.

ARTICLE 26 – CIRCUIT DE CARBURANT

Des connecteurs « rapides » (quick connectors) ou « break quick connectors » peuvent être utilisés.

Les conduits d'essence du réservoir jusqu'à l'arrivée aux injecteurs (conduits d'essence, conduits de pression, joints, colliers, brides, canister d'essence), peuvent être remplacés, pourvu que ceux-ci n'augmentent pas le volume de carburant.

La pression d'essence doit être conforme à l'homologation.

Les conduites d'essence reliant le réservoir au système d'injection de carburant doivent être placées de manière à être protégées contre d'éventuels dommages découlant d'une chute.

Les conduites de mise à l'air libre peuvent être remplacées. Des filtres de carburant peuvent être ajoutés.

Les capteurs de niveau de carburant peuvent être retirés ou fixés.

Pour la catégorie Superbike, un tuyau de raccordement entre chaque côté du réservoir est autorisé (diamètre intérieur maximum 10 mm).

ARTICLE 27 – CULASSE

Aucune modification n'est autorisée.

Aucun matériau ne peut être ajouté ou enlevé de la culasse.

Article 27.1 – Catégories SBK et SSP 600

Les soupapes, sièges de soupapes, guides de soupapes, ressorts de soupapes, poussoirs, joint de queue de soupapes, cales de poussoirs, clavette de soupape, siège de ressort de soupapes et coupelles des ressorts doivent être tels qu'originellement produits par le constructeur pour la machine homologuée.

Des rondelles de compensation pour les ressorts de soupape ne sont pas autorisées.

Le joint de culasse peut être changé.

Pour la catégorie SSP NOUVELLE GÉNÉRATION uniquement, la rectification des sièges de soupapes ainsi que le rodage sont autorisés pour autant que l'angle des sièges de soupapes soit le même que celui d'origine.

Article 27.2 – Catégorie Moto 4

Les soupapes, sièges de soupapes, guides de soupapes, ressorts de soupapes et coupelles (dispositifs de retenue) des ressorts doivent être ceux initialement produits par le fabricant pour le moteur.

Le joint de culasse doit être le modèle original.

ARTICLE 28 – ARBRE À CAMES

Aucune modification n'est autorisée pour les catégories **Moto 4, Moto 5, OGP NSF** et **SBK**.

Pour la catégorie **SBK**, le calage de l'arbre à cames peut être modifié.

Article 28.1 – Catégorie SSP 600

Les arbres à cames, les ressorts et les coupelles peuvent être remplacés. La levée des soupapes doit rester celle d'origine de la machine homologuée.

Article 28.2 – Catégorie SSP Nouvelle Génération

Seuls les arbres à cames d'origine ou listés dans la liste des pièces éligibles à la compétition « Eligible Parts for Competition List » de la FIM peuvent être utilisés.

ARTICLE 29 – PIGNONS DES ARBRES À CAMES

Article 29.1 – Catégorie SBK

Les pignons des arbres à cames peuvent être rainurés afin de permettre le réglage de la commande par came.

Les pignons d'arbres à cames peuvent être remplacés par un autre pignon permettant un décalage.

La chaîne doit rester telle qu'homologuée.

Article 29.2 – Catégories SSP 600 et SSP Nouvelle Génération

Les pignons des arbres à cames peuvent être modifiés ou remplacés afin de permettre un décalage de la distribution, uniquement pour la catégorie SSP 600.

Pour la catégorie SSP 600 Nouvelle Génération, aucune modification n'est autorisée.

Article 29.3 – Catégories OGP NSF, Moto 4 et Moto 5

Le calage doit rester d'origine.

Article 29.3.1 – Catégorie Moto 4

Pièce d'origine sans aucune modification.

La modification de l'ensemble pignon et arbre à cames est autorisée uniquement pour la fixation de forme ces deux pièces. La décision du responsable technique, sur la modification effectuée, fait foi.

ARTICLE 30 – CYLINDRES

Aucune modification n'est autorisée.

ARTICLE 31 – PISTONS

Aucune modification n'est autorisée (y compris le polissage et l'allègement).

ARTICLE 32 – SEGMENTS

Aucune modification n'est autorisée.

ARTICLE 33 – AXES DE PISTONS ET CLIPS

Aucune modification n'est autorisée.

ARTICLE 34 – BIELLES

Aucune modification n'est autorisée.

ARTICLE 35 – VILEBREQUIN

Aucune modification n'est autorisée sur le vilebrequin.

Le polissage, l'allègement, l'équilibrage, etc... sont interdits.

ARTICLE 36 – POMPES À HUILE ET À EAU ET DURITES D'HUILE ET D'EAU

Aucune modification des pompes n'est autorisée.

Les durites d'huile peuvent être modifiées ou remplacées. Les durites d'huile sous pression, si elles sont remplacées, doivent être construites en métal renforcé et avoir des embouts matricés ou filetés.

ARTICLE 37 – CARTERS MOTEURS – CARTERS ANNEXES (ALLUMAGE, CARTER D'EMBRAYAGE, ETC)

Les carters doivent rester tels qu'homologués. Aucune modification n'est autorisée (y compris peinture, polissage et allègement).

Les carters latéraux peuvent être modifiés ou remplacés. Dans tous les cas, la résistance du carter doit être identique à celui d'origine. Dans le cas d'un remplacement, celui-ci doit être fait dans la même matière que celui d'origine ou un matériau avec une densité supérieur à l'origine et il ne doit pas être plus léger que la pièce d'origine homologuée.

Les protections de carter contenant de l'huile doivent être tenues par des vis en acier.

Des boulons en titane peuvent être utilisés pour fixer les carters latéraux.

Le carter de protection doit couvrir au minimum 1/3 du carter original. Il ne doit présenter aucune arête vive susceptible d'endommager la surface de la piste.

Les carters approuvés par la FIM sont autorisés sans restriction pour le matériau.

Article 37.1 - Catégorie SBK

L'ajout d'une pompe destinée à créer une dépression dans le carter n'est pas autorisée. Si une pompe à dépression est installée sur le motorcycle homologué, alors elle peut être utilisée uniquement telle qu'homologuée.

Article 37.2 - Catégorie Moto 4

Aucune modification n'est autorisée mise à part la modification du carter pour accueillir un pignon d'attaque de 18 dents.

Le couvercle d'embrayage peut être remplacé par un adaptable pour faciliter l'accès à l'embrayage.

ARTICLE 38 – TRANSMISSION / BOITE DE VITESSES

Aucune modification n'est autorisée.

Un système externe de changement de vitesse rapide (câblage et potentiomètre inclus) peut être ajouté.

D'autres modifications à la boîte de vitesses ou au mécanisme du sélecteur ne sont pas autorisées.

Le pignon de sortie de boîte, la couronne de la roue arrière, le pas de la chaîne et ses dimensions peuvent être modifiés.

Le couvercle de pignon de sortie de boîte peut être modifié.

Le garde-chaîne peut être retiré, s'il n'est pas intégré au garde boue arrière.

Article 38.1 – Catégorie SSP Nouvelle Génération

Le constructeur doit fournir la désignation des rapports de boîte.

Le mécanisme de sélection du neutre peut être supprimé.

L'indexeur de changement de vitesse, le ressort, le rouleau et la détente peuvent être remplacés ou modifiés mais doivent fonctionner comme prévu à l'origine.

Le polissage, le traitement de surface et le traitement thermique de tous les composants de la boîte de vitesses sont autorisés.

Article 38.2 – Catégorie OGP Pré Moto 3

Dans le cas où un moteur approuvé différent de celui monté à l'origine dans un châssis approuvé est utilisé, la boîte de vitesse doit rester strictement d'origine pour ce moteur.

L'ajout d'un carter de protection sur le pignon de sortie de boîte est autorisé.

Article 38.3 – Catégorie Moto 4

La couverture du pignon peut être enlevée, à condition qu'elle soit couverte par le carénage. Dans le cas contraire, le couvercle du pignon est obligatoire. L'objectif est d'empêcher le pilote d'insérer accidentellement les doigts en cas de chute. En cas de doute la décision du responsable technique fait foi.

ARTICLE 39 – EMBRAYAGE

Le système d'embrayage (humide ou sec) et le mode de fonctionnement (par câble ou hydraulique) doivent rester tels qu'homologués sauf pour les catégories SBK et SSP 600.

Article 39.1 – Catégorie SBK

L'embrayage peut être modifié par un modèle vendu dans le commerce au prix maximum de 1500 € HT.

Seuls les disques d'embrayage peuvent être remplacés.

Les ressorts d'embrayage peuvent être changés.

Article 39.2 – Catégorie SSP 600

Le remplacement de l'embrayage d'origine par un embrayage avec système anti-dribble mécanique est autorisé. Celui-ci doit être vendu normalement dans le commerce et figurer au catalogue d'un distributeur. La commande d'embrayage, à câble ou hydraulique, doit rester telle que le modèle d'origine homologué.

Le nombre de disques garnis et lisses doit rester conforme à celui d'origine du modèle homologué. Le maître-cylindre d'embrayage peut être changé.

Article 39.3 – Catégorie SSP Nouvelle Génération

Les disques de friction et d'entraînement peuvent être changés.

Les ressorts d'embrayage peuvent être changés.

La cloche d'embrayage (extérieure) doit être la pièce montée et homologuée d'origine mais peut être renforcée.

L'ensemble interne de l'embrayage d'origine peut être modifié ou remplacé. Il est permis d'utiliser un embrayage anti dribble.

Aucune source d'énergie (c'est-à-dire hydraulique ou électrique) ne peut être utilisée pour la sélection des vitesses, si elle n'est pas installée dans le modèle homologué pour une utilisation sur route. La puissance humaine est exclue de l'interdiction.

Article 39.4 – Catégorie OGP Pré Moto 3

Les pièces adaptables commercialisées sont autorisées (disque lisse et garnis, ressort, cloche, noix et plateau de pression).

L'embrayage original peut être remplacé par un système à glissement limité ou anti dribble.

Article 39.5 – Catégorie Moto 4

Le type d'entraînement doit être identique à celui du motorcycle homologué.

L'embrayage peut être remplacé par des embrayages non originaux avec système de glissement limité dans la transmission (type anti-rebond). En cas de changement, il faut conserver le nombre de disques et de séparateurs de l'embrayage d'origine.

Il est recommandé d'avoir un dispositif de démarrage (pédale de démarrage). L'utilisation de démarreurs externes est autorisée.

ARTICLE 40 – ALLUMAGE / BOITIER DE CONTRÔLE (ECU)

Article 40.1 – Catégorie SBK et SSP 600

Le boîtier de contrôle d'allumage (ECU) peut être changé. Cependant, son emplacement et ses cotes doivent être identiques au modèle d'origine homologué.

Article 40.1.1 – Catégorie SSP 600

Des modules externes d'allumage et/ou d'injection peuvent être ajoutés à la production standard ECU.

Article 40.2 – Catégorie SSP Nouvelle Génération

L'ECU doit être l'ECU Supersport Mectronik MKE7 (code WSS600_A).

Le micrologiciel et la cartographie moteur du fabricant doivent être déclarés éligibles pour le championnat et faire partie des pièces éligibles pour la compétition « Eligible Parts for Competition List ».

L'ECU doit avoir la section « Paramètres FIM » à jour et il est de la responsabilité du pilote de s'assurer que tel est le cas.

Des modules/capteurs externes peuvent être installés mais ne peuvent fournir qu'un signal à l'ECU.

Aucun autre module externe ne peut être installé sauf : partie d'un quickshifter où le module ne peut fournir qu'un signal à l'ECU, appareils mandatés par le championnat (par exemple, système RF à 2 voies) et enregistreur de données.

Un connecteur CAN doit être mise à disposition pour les contrôleurs techniques.

Il doit être situé à l'arrière du siège de la moto. Il doit être connecté au bus CAN de l'ECU et le système TPMS (le cas échéant) doit être connecté au même bus. L'alimentation 12V doit être disponible, commutée par l'interrupteur principal.

Spécifications du connecteur: JST 04R-JWPF-VSLE-S : masse, CAN Lo, CAN Hi et interrupteur principal 12V.

La lampe anti-pluie doit être alimentée par l'ECU (comme détaillé dans les schémas du faisceau)

L'ECU peut être positionné librement mais doit être monté solidement, amorti et sans vibrations.

Lors d'une épreuve, le responsable technique peut demander à un pilote de remplacer son ECU.

Lors d'une épreuve, le responsable technique peut lire et de sauvegarder le fichier d'étalonnage (amp), il ne sera pas partagé sauf pour les contrôles de conformité avec les partenaires du système électronique, et pourra être utilisé lors d'un contrôle de puissance.

Les capteurs suivants doivent être connectés directement et uniquement à l'ECU, et doivent être les capteurs d'origine, sauf indication contraire :

Position du papillon (plusieurs autorisées)

Capteur de cartographique, Map Sync (capteur de pression sur l'orifice d'admission utilisé pour synchroniser le moteur lors du démarrage)

Pression de la boîte à air

Pick-ups moteur (Came, vilebrequin)

Position de la poignée (Origine ou homologuée par le fabricant)

Vitesse avant (à ajouter seulement si l'originale n'est pas disponible)

Vitesse arrière (à ajouter seulement si l'originale n'est pas disponible)

Vitesse de l'arbre de sortie de boîte de vitesses (si d'origine)

Rapport engagé

Pression atmosphérique

Température de l'eau

Température de l'air

Switch de chute (pas d'angle d'inclinaison – sauf depuis l'ECU)

Les éléments suivants peuvent être ajoutés :

Cellule/commutateur de changement de vitesse (peut uniquement fournir un signal à l'ECU)

Multi-Lambda - Bosch LSU4.9 uniquement

Position de la fourche

Position de l'amortisseur

Pression de freinage avant

Pression de freinage arrière

Pression du carburant (pas température)

Pression d'huile

Température de l'huile

Commutateurs (gauche et droite)

Moniteur TPMS arrière (température et pression, doivent être CAN). Doit provenir de la liste des pièces éligibles pour la compétition.

Moniteur TPMS avant (température et pression, doivent être CAN). Doit provenir de la liste des pièces éligibles pour la compétition.

L'enregistreur de données doit provenir de la liste des pièces éligibles pour la compétition. Les caractéristiques des systèmes d'enregistrement de données éligibles doivent être les suivantes :

Le prix de vente maximum de l'unité (matériel + logiciel, hors capteurs et faisceaux de câbles) ne peut pas dépasser 3 000 € HT. L'« unité » peut être composée de plusieurs éléments, d'un module d'entrée, d'un module d'enregistrement, etc.

L'enregistreur de données doit être disponible à la vente au public.

L'enregistreur de données peut UNIQUEMENT être connecté au bus CAN et aux capteurs répertoriés dans cette section.

Seuls les éléments suivants peuvent être connectés directement à l'enregistreur de données :

GPS (chronométrage du tour et position sur la piste).

Transpondeur / Signal de temps au tour.

Température du pneu arrière (infrarouge) (externe) (maximum 3).

Toutes les exceptions notées dans la liste des pièces éligibles pour la compétition.

La télémétrie n'est pas autorisée.

Aucune connexion à distance ou sans fil à la moto pour échange de données ou réglage n'est autorisée lorsque le moteur tourne ou que la moto est en mouvement.

Le tableau de bord est libre et peut intégrer un enregistreur de données. Il doit conserver un affichage fonctionnel du tachymètre.

Si les commodos au guidon sont remplacés par ceux fournis dans le kit, ils doivent alors répondre aux spécifications documentées par le fabriquant. Leur disposition de base, leur fonction, leur position et leur couleur doivent suivre celles fournies dans le kit.

Les câbles électriques, le faisceau, les connecteurs, la batterie et les interrupteurs sont libres mais le faisceau doit être conforme au schéma de câblage préconisé par Mectronik.

Les bougies d'allumage et les fils peuvent être remplacés.

Article 40.3 – Catégories OGP Pré Moto 3, OGP Honda NSF et Moto 4

Le module central du moteur est obligatoirement un boîtier GET.

Ces boîtiers doivent obligatoirement être associés au tableau de bord référence D30-EVO Dashboard ou au tableau de bord d'origine.

Il est interdit aux pilotes d'accéder au contenu du boîtier. Les boîtiers sont paramétrés directement par le fournisseur en fonction de la référence de la machine. Le prestataire est présent lors des week end de course afin d'offrir une assistance technique aux participants. La fiche permettant au prestataire de se brancher au boîtier doit être accessible sans aucun démontage.

Si le boîtier a été modifié avant les essais, il en est attribué un nouveau au participant. Si le boîtier est modifié après les essais et avant la course, le pilote est déclassé des essais et part de la dernière ligne. Si une modification est constatée après la course, le pilote est déclassé de la course si le contrôle intervient entre les 2 courses. Il est déclassé des deux manches si le contrôle se fait après la 2ème course.

Les boîtiers sont disponibles soit à la location soit à l'achat directement auprès de GET aux tarifs suivants :

CATEGORIE	SKU	DESCRIPTION	PRIX ACHAT (HT)	PRIX LOCATION/ COURSE (HT)
OGP Pré Moto 3	—	ECU Honda engine RESTRICTED	420€	52,85€
	—	ECU Yamaha engine RESTRICTED	420€	52,85€
	—	ECU KTM engine RESTRICTED	420€	52,85€
OGP Pré Moto 3, OGP NSF et Moto 4	GK-D30EVO1-0001	D30-EVO Dashboard	350€	33€
OGP Honda NSF	GK-KM3OGP-0000	HONDA NSF 250 R	997,50€	117,14€
Moto 4	—	CDI MOTO 4	315€	52,85€

Pour la catégorie OGP Pré Moto 3, seuls les boîtiers GET ECU Honda, ECU Yamaha, ECU KTM sont autorisés.

Le faisceau électrique doit être celui utilisé sur la machine dont le moteur provient.

Aucune modification n'est autorisée par exemple section des câbles, hormis le rallongement fil à fil, par soudure ou sertissage. Les câbles doivent être continus entre les deux extrémités de la connexion. Il est interdit de faire des insertions ou des dérivations, sauf pour le shifter, l'alimentation électrique du tableau de bord, du feu arrière et de l'acquisition de données. Aucune autre modification de l'installation électrique n'est autorisée. Les commodos et coupe-circuit d'origine de la machine de cross dont est issu le moteur doivent être conservés. Aucun bouton et aucune commande ne peuvent être ajoutés en dehors de celui du feu arrière. Toutes les commandes électriques ou systèmes électriques dissimulés constituera une infraction à cette règle.

Pour la catégorie OGP Honda NSF, seuls les boîtiers GET NSF 2502 R sont autorisés.

La boîte à air doit être d'origine.

Pour la catégorie Moto 4, seuls les boîtiers CDI Moto 4 sont autorisés.

La limite maximale de vitesse du moteur est de 12.800 rpm.

Les données et valeurs utilisées pour les essais doivent pouvoir être mises à la disposition de la FFM à tout moment.

Article 40.4 – Catégorie Moto 5

Seul le boîtier référence ZE05-001 /Z292L08 est admis.

ARTICLE 41 – CAPTEURS

Les capteurs de gestion des paramètres moteurs doivent rester en nombre identique à celui du modèle homologué. Des capteurs permettant l'acquisition de données peuvent être ajoutés.

ARTICLE 42 – GÉNÉRATEUR, ALTERNATEUR, DÉMARREUR ÉLECTRIQUE

Aucune modification n'est autorisée. Le démarreur électrique doit toujours pouvoir mettre en marche normalement le moteur pendant toute la durée de la manifestation **jusqu'à l'expiration du délai de réclamation**.

Article 42.1 – Catégories SSP 600 et SSP Nouvelle Génération

Le moteur doit démarrer et fonctionner dès que le démarreur n'est plus sollicité. L'utilisation de batterie autre que celle sur la machine est interdite.

Le générateur/ alternateur devra assurer la charge de la batterie.

Le contrôle s'effectue en mesurant la tension aux bornes de la batterie, dans l'état de passage de la ligne d'arrivée, sans démontage hormis ceux nécessaires pour accéder à celle-ci et sans changement de pièces.

La tension est mesurée moteur à l'arrêt, puis moteur en marche. Elle doit présenter une élévation d'au moins un volt par rapport à celle mesurée moteur à l'arrêt. Le débit de l'alternateur peut être contrôlé et doit correspondre aux prescriptions du constructeur.

Article 42.2 – Catégorie OGP Pré 3

Un kick ou un démarreur est recommandé.

ARTICLE 43 – ÉLÉMENTS DE FIXATION

Les éléments de fixation d'origine peuvent être remplacés par des éléments de fixation de n'importe quel matériau et type mais les éléments de fixation en titane ne peuvent pas être utilisés. La solidité et le type doivent être égaux ou supérieurs à la solidité de l'élément de fixation standard qu'ils remplacent.

Les éléments de fixation peuvent être percés pour recevoir des fils de freinage de sécurité, mais des modifications en vue d'un allègement ne sont pas autorisées.

Les attaches de carénage peuvent être changées par des attaches de type rapide.

Les éléments de fixation en aluminium ne peuvent être utilisés que pour des emplacements qui ne sont pas sur la structure.

ARTICLE 44 - LES ÉLÉMENTS SUIVANTS PEUVENT ÊTRE MODIFIÉS OU REMPLACÉS PAR RAPPORT À CEUX MONTÉS SUR LA MACHINE HOMOLOGUÉE

Il est recommandé que les machines soient équipées d'une lumière rouge sur le tableau de bord. Cette lumière doit s'éclairer en cas de chute de la pression d'huile.

On peut utiliser tout genre de lubrifiant, liquide de frein ou de suspension.

On peut utiliser tout type de bougies.

On peut utiliser tout type de chambre à air (si utilisée) ou tout type de valves.

On peut utiliser tout type joints et matériaux de joints (à l'exception du joint de la base de cylindre).

Les masselottes d'équilibrage des roues peuvent être enlevées, changées ou ajoutées.

On peut utiliser tout type de peinture et décalcomanies des surfaces peintes.

Le matériau des attaches maintenant les pièces de remplacement (attaches de carénage, d'échappement, etc.) au cadre (ou au moteur) ne peut pas être en titane ou en fibre de carbone.

Des protections pour le moteur (voir aussi l'article 25.32), le cadre, la chaîne, les repose-pieds, etc. peuvent être fabriqués dans d'autres matériaux, si ces pièces ne remplacent pas des pièces d'origines montées sur le modèle homologué.

Pour la catégorie SSP Nouvelle Génération, tout type de roulement peut être utilisé (à billes, à rouleaux, coniques,...).

ARTICLE 45 – LES ÉLÉMENTS SUIVANTS PEUVENT ÊTRE RETIRÉS

Les dispositifs du contrôle d'émission (anti-pollution) à l'intérieur ou autour du moteur et de la boîte à air (capteur O2, dispositifs d'injection d'air).

Le système de contrôle d'injection d'air (valve, solénoïde, durites) peut être retiré. Les durites branchées au couvercle de la culasse peuvent être bouchées.

Les boulons des accessoires de la boucle arrière.

Article 45.1 – Catégorie SBK et SSP 600

Le garde-chaîne.

Article 45.2 – Catégorie SSP Nouvelle Génération

Compteur de vitesse et entretoises de roue associées

ARTICLE 46 – LES ÉLÉMENTS SUIVANTS DOIVENT ÊTRE ENLEVÉS

- Indicateurs de phare, feu arrière et clignotants (lorsqu'ils ne sont pas intégrés au carénage). Les ouvertures doivent être recouvertes par des matériaux adaptés.

- Rétroviseurs.

- Klaxon.

- Support de plaque d'immatriculation.

- Boîte à outils.

- Crochets pour le casque et bagage.

- Repose-pieds du passager.

- Poignée(s) pour le passager.

- Les barres de protection, les béquilles centrales et latérales (les supports soudés doivent être maintenus).

Pour la catégorie SSP Nouvelle Génération, s'ajoute à cette liste :

- Convertisseurs catalytiques

- Garde-boue arrière fixés sur le siège

ARTICLE 47 – LES ÉLÉMENTS SUIVANTS DOIVENT ÊTRE MODIFIÉS

Les motocycles doivent être équipés d'un interrupteur ou bouton coupe-contact en état de marche se trouvant au moins d'un côté du guidon ou demi-guidon ou bracelet (à portée de main) et pouvant arrêter le moteur en marche.

Tous les bouchons de vidange doivent être freinés avec du fil à freiner. Les vis et boulons du (des) filtre(s) à huile(s) externe(s) qui font partie du circuit de lubrification d'huile doivent être munis d'un fil de sécurité (sur carters).

Tous les motocycles doivent être munis d'un système de recyclage fermé. Les reniflards d'huile doivent être connectés et se déverser dans la boîte à air. Lorsqu'une machine est munie de tubes reniflards ou de trop plein, ces derniers doivent fonctionner par les sorties existantes. Le système de recyclage fermé d'origine doit être maintenu ; aucun échappement atmosphérique direct n'est autorisé.

ARTICLE 48 – EQUIPEMENT(S) SUPPLÉMENTAIRE(S)

Une unité GPS à des fins de localisation/chronométrage/mesure de temps ou pour messages lisibles sur un écran embarqué peut être ajoutée.

L'acquisition de données est autorisée, la télémétrie est interdite.

Article 48.1 – Catégorie OGP Pré Moto 3

Les tableaux de bord permettant l'affichage du régime moteur, de la température moteur, de la richesse, de la vitesse, du chronométrage, du rapport engagé à l'exception de toutes autres fonctions sont autorisées les connexions permettant exclusivement leur fonctionnement.

Toutes ces fonctions doivent avoir un ou des faisceaux séparés du faisceau moteur, clairement identifiable et observable sur demande des officiels.

Un système d'acquisition de données peut être installé, le système ne peut pas agir sur les paramètres de l'ECU.

Liste des capteurs pouvant être connectés à l'enregistreur de données

1. Position et vitesse par GPS
2. Température du moteur (eau)
3. Signal Lambda
4. Signal TPS
5. RPM du moteur
6. Vitesse de la roue arrière
7. Vitesse de la roue avant
8. Pression du frein avant

- 9. Pression de freinage arrière
- 10. Position de la fourche avant
- 11. Position de l'amortisseur arrière

Article 48.2 – Catégorie Moto 4

Seuls les systèmes d'acquisition de données équipés des capteurs suivants sont autorisés:

- *R.P.M. (Signal par installation Get)
- *Position du gaz (TPS, signal par installation Get).
- *Capteur de vitesse (par GPS).
- *Capteur de température.
- *Sonde Lambda.
- *Capteur de suspension avant et arrière.
- *Capteur de pression de frein.

Article 48.3 – Catégorie Moto 5

Acquisition de données interdite sauf pour le chronométrage.

ARTICLE 49 - SPECIFICATIONS POUR LES SIDE CARS (POUR LES F600 LE RÈGLEMENT FIM PRÉVAUT)

Les catégories side-cars doivent être conformes aux règles générales pour les contrôles techniques, "spécification complémentaires pour les side-cars" pour l'année 2025 à l'exception des règles spécifiques au Championnat de France définies dans le présent règlement.

Les châssis longs moteurs 600cc peuvent être plus anciens que l'exigence FIM Superside.

Pour les châssis longs une ouverture est proposée avec des moteurs suivants :

Yamaha.....	3 cylindres	MT09.....	modèle 2021 à ce jour
Kawasaki.....	4 cylindres	636cc.....	modèle 2010 à ce jour – lest de 10 kg
Triumph.....	3 cylindres	675cc.....	modèle 2016 à ce jour – lest de 10 kg

Moteurs "stock", échappement, boîte à air et électronique libres.

La décision de brider le régime ou d'appliquer une autre pénalisation sur le moteur Yamaha peut être prise en cours d'année.

Pour les châssis longs, les pneus doivent être conformes aux directives FIM. Pour les châssis courts les pneus sont libres.

En 2026, moteurs stocks, les adaptations side car laissées libres seront spécifiées.

Article 49.1 - Boîte à air

Il n'y a pas de restrictions aux dimensions de l'admission de la boîte à air.

Une boîte à air doit être utilisée. La boîte à air doit fermer entièrement le conduit d'air. Les cornets d'admission, les carburateurs ou les corps d'admission peuvent être entièrement placés dans la boîte à air. Les tuyaux de drainage ou de reniflards doivent être connectés et se déverser dans la boîte à air.

La boîte à air doit être fabriquée de manière à empêcher l'huile déversée dans la boîte à air de couler sur la piste. Ce récipient d'huile doit pouvoir contenir un minimum de 1000cc d'huile. La boîte à air doit être scellée pour empêcher toute fuite d'huile ou de carburant.

Tous les conduits d'air dans la boîte à air doivent être au-dessus de la partie inférieure des cornets d'admission.

Article 49.2 - Moteur

Moteurs de motocycles produits en série uniquement basés sur une homologation Stocksport. Les modifications suivantes peuvent être apportées :

*Le carter et les cylindres d'origine peuvent être modifiés, mais l'alésage (cote réparation admise) et la course doivent rester tels que produits à l'origine par le constructeur.

*Le vilebrequin et le volant doivent être d'origine. Le polissage et l'équilibrage sont autorisés. La soudure n'est pas autorisée.

Le poids minimum ne doit pas être inférieur à 95% de la pièce d'origine.

*Les bielles peuvent être modifiées ou remplacées. Leur longueur doit rester comme d'origine. Leur matériau doit être de même alliage que celui homologué. Le poids minimum d'une bielle modifiée ou remplacée ne doit pas être inférieur à 95% de la pièce d'origine.

*Les pistons, les segments et les axes de pistons peuvent être modifiés ou remplacés, mais l'alésage (cote réparation admise) doit rester tel qu'homologué.

*La culasse d'origine peut être modifiée. La soudure est autorisée en cas de réparations uniquement (cela signifie qu'il n'est pas autorisé d'avoir chaque chambre de combustion «soudée» de la même manière). Le nombre d'entrées et sorties d'air, de soupapes et le diamètre des soupapes doivent rester tels que produits à l'origine par le constructeur.

*Les soupapes, les ressorts de soupapes et les coupelles de ressorts de soupapes peuvent être modifiés ou remplacés, mais le matériau des soupapes et des ressorts de soupapes doit rester comme d'origine.

*Les carburateurs peuvent être modifiés ou remplacés. Le système d'injection de carburant est libre et peut être remplacé par des carburateurs.

- *Les arbres à cames peuvent être modifiés ou remplacés.
- *La méthode de transmission de l'arbre à cames doit rester telle que produite à l'origine par le constructeur.
- *Les pignons des arbres à cames peuvent être modifiés ou remplacés.
- *Le système d'allumage et le boîtier de contrôle d'allumage sont libres.
- *Les rapports de vitesses sont libres. Le nombre maximum de vitesses doit rester tel qu'originellement produit par le constructeur.
- *Le type d'embrayage doit rester tel que produit à l'origine par le constructeur. Les ressorts et les disques d'embrayage peuvent être modifiés ou remplacés. Les systèmes mécaniques contrôlant le patinage de l'embrayage (anti dribbling) sont autorisés. Aucun support électrique ou électronique n'est autorisé.
- *L'alternateur peut être ôté.
- *Le démarreur électrique doit rester en place et fonctionner. Le moteur doit démarrer sur la grille de départ au moyen du démarreur électrique pour le warm up avant le départ de la course.
- *L'utilisation de matériaux «exotiques» tels que céramiques, métal matrix (aluminium, béryllium) n'est pas autorisée.
- *Le système de lubrification d'huile est libre.
- *Il est recommandé que les machines soient équipées avec une lumière rouge sur le tableau de bord. Cette lumière doit s'éclairer en cas de chute de la pression d'huile.

COUPES DE FRANCE PROMOSPORT

Ce règlement vient compléter les règles générales sportives et techniques pour les épreuves de vitesse.

ARTICLE 1 - DEFINITION

La Fédération Française de Motocyclisme met en compétition pour 2025 : Les Coupes de France Promosport.

Un vainqueur est désigné dans chacune des **sept** catégories suivantes :

- Catégorie A2

Au-dessus de 300cc jusqu'à 500cc bicylindre au prix maximum de 9000 € TTC. Accessible à partir de 13 ans. Puissance maximum de 47.5cv à la roue arrière.

- Catégorie 600cc

Au-dessus de 401cc et jusqu'à **640cc** (4 cylindres) et au-dessus de 401cc et jusqu'à 675cc (3 cylindres), au prix maximum de **19 500 € T.T.C.**, prix catalogue. Accessible à partir de 15 ans.

- Catégorie 1000cc

Au-dessus de 675cc et jusqu'à 1000cc (3 et 4 cylindres) et au-dessus de 850cc et jusqu'à 1200cc (bi cylindre), au prix maximum de **35.000 € T.T.C.**, prix catalogue. Accessible à partir de 16 ans.

- Promo Master (inclus dans le Promo 1000cc)

Machines conforme au règlement **Promosport 1000cc**. Le pilote devra être âgé de 40 ans minimum au jour de l'épreuve (samedi au départ des séries).

- Promo Découverte

Machines au-dessus de 590cc jusqu'à 1100cc 3 et 4 cylindres et de 1000cc à 1300cc bi cylindre produites à partir de l'année 2005. Accessible à partir de 16 ans.

- Promo Side Car - scratch

Descriptif complet à l'article du règlement technique Promo Side Car.

Accessible à partir de 16 ans pour les pilotes et 15 ans pour les passagers.

- Promo Side Car – Promo 2

Moteurs jusqu'à 600cc, châssis court. Descriptif complet à l'article du règlement technique Promo Side Car.

Accessible à partir de 16 ans pour les pilotes et 15 ans pour les passagers.

Pour les side car le passager titré est celui ayant marqué le plus de points au championnat.

Lors des courses Promo 1000cc et Promo Master, un classement scratch et un classement Promo Master seront établis.

Les prix catalogue pourraient subir une évolution en cours d'année en fonction de la conjoncture.

Le prix catalogue pris en compte, est le prix de la version homologuée par le Service des Mines avec les options catalogue du constructeur.

ARTICLE 2 - EPREUVES

Les points permettant d'établir les classements des Coupes de France Promosport peuvent être acquis lors des manifestations organisées par la F.F.M. et ses Clubs qui se déroulent aux dates suivantes :

22 et 23 mars	NOGARO	ASM ARMAGNAC BIGORRE
12 et 13 avril	MAGNY COURS	MC NEVERS ET NIEVRE
17 et 18 mai	CAROLE	MC MOTORS EVENTS
28 et 29 juin	PAU ARNOS	MC PAU ARNOS
19 et 20 juillet	CROIX EN TERNOIS	ASM CROIX EN TERNOIS
23 et 24 août	LEDENON	MC LEDENON

L'une ou l'autre de ces courses peut changer de date sous réserve d'accord de la Commission Nationale Vitesse, des épreuves peuvent également être rajoutées ou annulées en cours de saison.

ARTICLE 3 - CONCURRENTS

Peuvent disputer les épreuves des Coupes de France PROMOSPORT, les coureurs de toute nationalité, détenteurs d'une licence NCO, NJ3, VEX, LJE et NPH (avec autorisation de départ groupé) délivrée par la F.F.M. et valable pour l'année en cours. Les licences LJA sont autorisées si le plateau n'est pas complet, toutefois les pilotes utilisant cette licence ne peuvent pas marquer de points au classement.

Pour la catégorie Promo Side Car, en plus des licences mentionnées ci-dessus sont autorisées les licences suivantes : VIX, VPX, NCP, IPS et LUP pour les passagers.

Les pilotes ne remplissant pas toutes ces conditions doivent prendre contact avec le service Promosport avant l'épreuve, pour informations complémentaires au 01.49.23.77.25.

3.1 - Ne peuvent participer aux épreuves Coupe de France PROMOSPORT (solo):

- Les coureurs ayant été titulaires d'une licence internationale annuelle dans une discipline « vitesse » dans les 10 années précédentes (sauf Dragsters, Montagne et Endurance), dans la même catégorie (ou cylindrée inférieure) que celle où il a roulé avec la licence internationale.
- les pilotes ayant terminé dans les cinq premiers du Championnat de France Superbike (Scratch, toutes les catégories du Superbike sont comprises) dans les 5 années précédentes.
- le triple vainqueur des Promo 1000cc.

3.2 - Ne peuvent participer dans leur classe 2024 ou dans une classe inférieure en cylindrée (solo) :

- Les pilotes vainqueurs à deux reprises des Coupes de France Promosport dans ladite catégorie (sauf Promo 1000cc et Master).
- les vainqueurs des différentes Coupes de Marque ou Courses Annexes des cinq années précédentes. Ils peuvent toutefois concourir en catégorie 600cc, 1000cc, voire 400cc ou 500cc pour les 125cc.

La Commission se réserve le droit d'étudier les cas particuliers relatifs à ces clauses.

3.3 - Promo Découverte

Peuvent participer à la catégorie Promo Découverte, les pilotes n'ayant jamais marqué de points dans un championnat relevant de la CNV autre que le Promo Découverte. Cette restriction ne s'applique pas aux pilotes féminines.

Ne peuvent participer à la catégorie Promo Découverte, les coureurs ayant été antérieurement à l'année 2025 titulaires d'une licence FIM Europe ou Internationale, les pilotes féminines ayant déjà marqué des points en Promosport ou en Superbike. Le vainqueur du Promo Découverte scratch ne peut pas participer à nouveau à cette catégorie. Le vainqueur du Promo Découverte 600 peut participer au Promo Découverte 1000cc. La CNV se réserve en outre le droit de refuser tout engagement qui ne correspond pas à l'esprit de la formule.

3.4 – Promo Side Car

Les pilotes participants au mondial ou au FSBK scratch (année N-1) sont acceptés. Ils entrent dans le système de points de la coupe de France.

ARTICLE 4 - MACHINES

Les machines admises à disputer les Coupes de France Promosport doivent être homologuées par la F.F.M. **Cette règle ne s'applique pas à la catégorie side car dans laquelle le pilote est responsable de la conformité du side car au règlement.**

ARTICLE 5 - ENGAGEMENTS

Chaque demande doit être accompagnée du montant des droits fixés pour 2025 comprenant 10€ de droit de transpondeur :

***340 €** pour les Promo A2.

***365 €** pour les catégories Promo 600cc, Promo 1000cc, Promo Master, Promo Découverte et **Promo Side Car.**

Les engagements sont majorés de 35€ par course pour les pilotes ne s'engageant pas sur la totalité du championnat.

Tout concurrent ayant reçu une confirmation d'engagement est assuré de pouvoir participer à 4 séances libres, une séance qualificative et à deux courses (sauf cas d'annulation d'une monte pour une raison extérieure à la volonté de l'organisateur). **Pour les side car, l'épreuve est composée de 3 séances libres, deux séances chronométrées et deux courses.**

Les concurrents ont la possibilité de s'engager dès l'ouverture des inscriptions pour le nombre d'épreuves auxquelles ils souhaitent participer par internet uniquement via le site : <https://ffm.engage-sports.com/>

Les priorités sont déterminées par le nombre de courses auxquelles le concurrent est inscrit à la date de confirmation des engagements (un mois avant la course), étant entendu qu'un pilote engagé sur toute la saison peut être confirmé dès son inscription. Si les créneaux horaires disponibles pour la catégorie sont complets, les engagements qui continuent à arriver sont mis en liste d'attente.

En cas de désistement, les places devenues disponibles sont proposées aux pilotes figurant sur cette **liste en fonction du nombre de courses auxquelles ils sont inscrits**.

Les engagements sont accessibles à compter du **12 décembre 2024** et sont réservés pendant 7 jours aux pilotes s'engageant pour la totalité des courses.

Les engagements sont clos impérativement 30 jours avant la date de chaque manifestation.

Dans le cas où une catégorie comprend à la date de clôture des engagements moins de 20 participants, la CNV se réserve le droit de l'annuler.

Passé ce délai et pour autant qu'il reste des places disponibles, les engagements ne peuvent être effectués que par le site internet et sont majorés d'un droit supplémentaire de 50€.

En cas de paiement revenu impayé :

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

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

Un pilote ne peut prendre le départ d'une course sans avoir réglé, au préalable, ses impayés des courses précédentes.

Pilote souhaitant déclarer forfait :

Pour tout forfait plus d'un mois avant l'épreuve, un droit administratif de **100€** est retenu. Moins d'un mois avant l'épreuve, le droit administratif est de **180€** et ce, quelle que soit la raison. Cette déclaration doit obligatoirement être faite par écrit, courriel ou sur **Engage Sports**. Pour tout forfait à moins de 8 jours de l'épreuve la totalité de l'engagement est retenue.

En cas de force majeure, la C.N.V. se réserve le droit d'étudier la demande, toutefois le justificatif doit impérativement lui parvenir avant le début des vérifications administratives de l'épreuve.

Après l'ouverture des vérifications administratives, les droits d'engagement ne sont ni remboursés, ni reportés.

ARTICLE 6 - DEROULEMENT DES EPREUVES

6.1 - Vérifications

Le contrôle administratif a lieu a minima de 17h30 à 19h le jeudi et reprend à partir de 8h le vendredi.

Le contrôle technique a lieu le vendredi de 11 heures à 13 heures et de 14h00 à 18h30. Le samedi, les vérifications reprennent à 8h00 jusqu'à 12h00.

Chaque pilote doit obligatoirement se présenter aux opérations de vérifications administratives avec sa licence en cours de validité au moins une heure avant le début de la séance d'essais libres du samedi matin de sa catégorie. Tout pilote qui se présente hors délai peut se voir refuser l'accès à l'épreuve.

Le contrôle technique est obligatoire à partir des essais libres officiels du samedi matin.

Pour les side car, les contrôles administratifs et techniques sont réalisés sur le paddock side car avec le représentant FSCC.

Les pilotes doivent être présents en pré-grille, au moins 20 minutes avant l'heure théorique du départ de leur **course**, afin de pouvoir répondre à un léger décalage des horaires et de permettre le contrôle des transpondeurs, stickers partenaires et pneumatiques. Les pilotes ne peuvent prendre la piste qu'à l'issue de ces contrôles, toute tentative de s'y soustraire est sanctionnée par le jury de l'épreuve. Au cas où ceux-ci ne sont pas respectés, le pilote concerné ne peut prendre la piste qu'après s'être remis en conformité.

Aucune réclamation n'est admise à ce sujet.

Le passage en pré grille n'est pas obligatoire pour les séances d'essais. En revanche, les contrôles sont effectués à la sortie de la voie des stands.

Pour chaque séance de qualification et pour chaque course, les conditions de piste sont déclarées en pré grille et en sortie de la voie des stands 15 minutes avant le départ du tour de formation, un panneau WET (pluie) ou DRY (sec) est présenté à la pré grille. Une fois la pré grille ouverte, il n'est pas accordé de délai supplémentaire pour changer de roue.

Article 6.1.1 - Essais

Les essais sont interdits du lundi au mercredi la semaine de la course. Tout pilote ayant enfreint cette restriction ne pourra pas participer à l'épreuve.

6.2 - Qualifications

Des essais chronométrés d'une durée de 20 minutes déterminent la place sur la grille de départ des courses. Dans le cas où la séance d'essais qualificatifs est annulée, les positions sur la grille de départ sont déterminées sur décision du jury de l'épreuve par les meilleurs temps enregistrés par les pilotes lors de la séance d'essais libres du samedi ou à défaut les meilleurs temps combinés lors des essais libres du vendredi.

Pour les catégories comportant deux séries, le nombre de qualifiés est déterminé en fonction de la capacité de la piste en course. Les pilotes n'étant pas qualifiés pour la finale A font deux courses en finale B. **En cas de désistements de pilotes lors de la finale A, le jury se réserve la possibilité de repêcher des pilotes de la finale B.**

6.2.1 - Pilotes qualifiés

Le nombre de pilotes admis en course pour chaque classe est indiqué sur le règlement particulier de chaque épreuve.

La participation à la séance d'essais chronométrés est obligatoire pour prendre le départ des courses sur la grille.

Le jury de l'épreuve peut, avec l'accord du directeur de course, assouplir l'application de cette règle. Dans ces conditions, les pilotes repêchés partent depuis la voie des stands.

Il n'est pas appliqué de temps limite de qualification.

Si un pilote a fait l'objet d'une chute, son équipement et sa moto doivent être représentés au contrôle technique avant tout nouveau départ.

6.3 - Courses

Les grilles sont identiques pour les courses 1 et 2, **sauf pour la catégorie side car où les essais chronométrés déterminent la grille de départ de la course suivante.**

Dans chaque classe et sur chaque circuit, les courses se disputent sur une course de 25' environ pour toutes les cylindrées sauf pour les 600cc, 1000cc et Master où les courses sont de 30' environ.

Pour être classé, un coureur doit avoir effectué 75 % de la distance effectuée par le vainqueur de la course et avoir passé la ligne d'arrivée après le passage de celui-ci dans un délai défini **conformément à l'article 7 des règles générales.**

6.4 – Changement de passager

Il est possible de changer de passager une seule fois durant la manifestation. La demande de changement est présentée au jury par le représentant FSCC de la manifestation. Le jury soumet la demande au directeur de course pour accord.

Le changement de passager avec un autre équipage n'est possible qu'avec l'accord du conducteur de ce dernier équipage.

Le temps effectué avec le second passager est celui valable pour la qualification.

Le pilote peut effectuer la course, uniquement s'il est qualifié avec le second passager et doit prendre le départ avec ce dernier.

ARTICLE 7 - ARRET DE COURSE/NOUVEAU DEPART

Tels que définis à l'article 6 des règles générales pour les épreuves de vitesse.

Les machines peuvent être réparées durant le temps nécessaire à la remise en place des conditions pour donner un nouveau départ, il n'est pas octroyé de délai supplémentaire.

Dans le cas où il se met à pleuvoir lors une course commencée sur une piste déclarée DRY, elle n'est pas systématiquement arrêtée, les pneus DOT étant compatibles avec une piste mouillée. Toutefois si le directeur de course juge qu'elle doit l'être, quel que soit le moment de cet arrêt, aucun départ n'est redonné. Si 50 % au minimum et moins des 2/3 de la distance de la course sur le tour où est effectué le classement a été couvert, la moitié des points est attribuée.

ARTICLE 8 - DEPART ANTICIPE

Tout coureur ayant effectué un départ anticipé ou volé tel que défini à l'article 5 des règles générales de vitesse est pénalisé.

ARTICLE 9 - ECHELLE DES SANCTIONS

Les sanctions suivantes peuvent être appliquées en cas de non-observation de la réglementation fédérale et notamment de la réglementation technique des Promosport par le jury ou les instances disciplinaires fédérales:

- avertissement,
- sanction pécuniaire,
- pénalité de temps et de points,
- déclassement de l'épreuve,
- suspension pour une ou plusieurs épreuves
- éviction des Coupes de France Promosport (sanction décidée par le T.N.D.A.).

ARTICLE 10 - POINTS

Les points comptant pour l'établissement du classement des Coupes de France Promosport sont attribués pour chaque course de la façon suivante, dans chaque classe :

1er25 pts	6ème 10 pts	11ème 05 pts
2ème20 pts	7ème 09 pts	12ème 04 pts
3ème16 pts	8ème 08 pts	13ème 03 pts
4ème13 pts	9ème07 pts	14ème 02 pts
5ème11 pts	10ème06 pts	15ème 01 pts

Un point est ajouté pour la pole position lors des essais chronométrés ainsi qu'un point pour le meilleur temps en course (pour les 2 courses).

ARTICLE 11 - PODIUMS

À l'issue de chaque finale un podium est organisé, une coupe est remise aux trois premiers de chaque classe ainsi qu'aux 3 premiers 600 de la catégorie Promo Découverte et 3 premiers Promo 2 side car.

ARTICLE 12 - PRIX

Dans chaque épreuve et les classes suivantes : **A2**, 600cc, 1000cc/**Master (scratch)**, Master, Découverte (Scratch et 600cc) et **side car scratch** les pilotes se voient attribuer les prix suivants par course : Primes F.F.M.

1er.....	165€	2ème.....	135€	3ème.....	120€
----------	------	-----------	------	-----------	------

Si une classe comporte moins de 26 participants (**17 pour les side car**) aux essais chronométrés (à condition d'avoir un minimum de 10 pilotes dans la catégorie), les primes sont :

1er.....	85€	2ème.....	70€	3ème.....	60€
----------	-----	-----------	-----	-----------	-----

DOTATION PIRELLI

Pirelli attribue aux participants **solos**, inscrits sur **au moins 2** courses sur la saison, un pack comprenant : **un sac de voyage, une serviette microfibre, des lunettes de soleil, une casquette et un parapluie.**

Ces packs sont remis par Pirelli dès la première participation de chaque pilote.

Des dotations sont à gagner, à l'occasion d'un tirage au sort organisé lors de chaque course pour les pilotes engagés sur minimum quatre épreuves pour toutes les catégories :

1er ticket : un pneumatique avant

2ème ticket : un pneumatique arrière

3ème ticket : un pneumatique avant et un pneumatique arrière

Seuls les pilotes présents lors du tirage au sort peuvent bénéficier des dotations. En cas d'absence du pilote tiré au sort, la dotation est remise en jeu.

Le tirage au sort se tient le samedi à 19h00 à la structure Pirelli en présence d'un représentant FFM.

Les pneumatiques gagnés sont de la référence et du type correspondant à la catégorie et remis directement lors du tirage au sort.

Le nombre de courses auxquelles le pilote est inscrit, permettant de déterminer ses dotations et son éligibilité au tirage au sort, est évalué au 6 mars 2025.

Pirelli organise un challenge « Pirelli Best lap » destiné à récompenser au sein de chaque catégorie et course annexe, les pilotes équipés par Pirelli qui ont réalisé le meilleur temps en course.

ARTICLE 13 - CLASSEMENT FINAL DES COUPES DE FRANCE PROMOSPORT

Les classements des Coupes de France Promosport sont établis dans chaque classe, sur les résultats obtenus sur l'ensemble des courses organisées.

Les ex aequo sont départagés en considération du nombre de places de 1er, 2ème, etc. S'il est impossible de les départager ils ont le même classement.

Il est offert dans chaque classe 400cc, 600cc, 1000cc/**Master (scratch)**, Master et Découverte (Scratch et 600cc) :

:

Primes F.F.M.*

1er.....	1250 €	2ème.....	850€	3ème.....	550€
----------	--------	-----------	------	-----------	------

Pour les side car, les équipages arrivés 1ers de chaque classe (scratch et Promo 2) reçoivent une prime de 1000 €.

*Minimum 10 engagés à l'année au **7 mars**. S'il y a moins de 10 engagés à l'année, les primes sont divisées par 2.

ARTICLE 14 - VERIFICATIONS TECHNIQUES - PARC FERME - DEMONTAGE**14.1 - Vérifications techniques (solos)**

Un pilote présentant une machine au contrôle technique (voir article 1 du règlement technique des Promosport) :

*non accompagnée de sa carte grise, de sa feuille des mines ou de son certificat de conformité U.E.

*les pilotes roulant sur des machines faisant l'objet d'un prêt importateur ou concessionnaire doivent être en possession d'une attestation officielle de prêt de ce dernier. Ce document permet l'identification de la machine, y figurent en plus de l'identité du bénéficiaire de ce prêt, l'appellation commerciale, le type mine et le numéro de châssis. Les machines dont les cartes grises sont barrées pour cause de cession, sont acceptées.

*en non-conformité avec le règlement technique des machines de sport, ne peut concourir, ni prétendre au remboursement du droit d'engagement.

Une seule machine par pilote peut être présentée aux contrôles techniques pour chaque catégorie. **Le changement de machine est interdit sur la même épreuve.**

A l'issue du contrôle technique, aucun changement de machine entre les pilotes n'est autorisé.
Les vérifications préliminaires sont des vérifications de sécurité, la conformité de la machine avec les règles techniques reste sous la responsabilité du pilote.
Il est remis à chaque pilote, lors de sa première participation, un passeport technique, sa présentation est obligatoire lors des vérifications techniques de chaque épreuve.
Lors du contrôle les machines doivent être en tous points conformes au règlement sans exception.
En cas de non-conformité à l'arrivée de la deuxième course, le pilote est sanctionné pour les deux courses.
Une machine non conforme avec le règlement technique, ne peut courir, ni prétendre au remboursement du droit d'engagement.

14.2 - Parc fermé, démontage et contrôle de conformité

Les procédures sont telles que définies à l'article 17 des règles générales pour les contrôles techniques de la vitesse.

ARTICLE 15 - RECLAMATIONS

Les réclamations doivent être déposées conformément à l'article 8 des règles générales pour les épreuves de circuits de vitesse.

Tout démontage effectué sur demande du directeur de course, du président du jury ou du responsable technique donne lieu aux indemnités suivantes en cas de conformité :

*haut moteur 4 Temps : 100€ (uniquement si démontage de la culasse).

*haut moteur plus bas moteur 4 Temps : 200€

ARTICLE 16 - APPLICATION DU REGLEMENT

Tous les cas non prévus au présent règlement sont tranchés par le jury de l'épreuve, conformément aux dispositions des règles générales C.N.V., du règlement particulier, du Code sportif national de la F.F.M. et de ses Annexes.

ARTICLE 17 - OFFICIELS

Le directeur de course, les directeurs de course adjoints, les commissaires techniques et les chronométreurs sont désignés par la FFM.

Un commissaire sportif est désigné par l'organisateur.

Le directeur de course, son adjoint, le directeur de course stagiaire et les commissaires sportifs doivent avoir satisfait à un séminaire fédéral en cours de validité.

La commission désigne pour chaque épreuve un commissaire sportif et un délégué de son choix, si ce dernier est présent, il est de droit le président du jury, si celui-ci est absent, le club doit désigner un troisième commissaire sportif et nommer le président du jury suppléant.

Trois aides commissaires techniques, nommés par le club, doivent impérativement être présents durant toute l'épreuve. Ceux-ci doivent être titulaires de la licence de commissaire technique.

ARTICLE 18 - OBLIGATION DES PILOTES VIS-A-VIS DE LA F.F.M.

Chaque pilote **solo** doit apposer sur sa machine un sticker F.F.M. de chaque côté, sur un emplacement visible et coudre un écusson F.F.M. sur le haut du torse ou le devant des épaules de sa combinaison.

Dans le cas où les Coupes de France Promosport ont un ou plusieurs partenaires, leurs logos doivent être obligatoirement apposés conformément au plan de stickage qui est fourni à chaque participant.

La présence d'annonceurs concurrents aux partenaires FFM est strictement interdite.

Outre le fait qu'il se voit refuser l'accès de la piste, tout pilote en infraction avec l'article 18 est sanctionné par un retrait de 3 points, et par le non-versement de la prime ou de la dotation correspondant au sticker manquant si le pilote est classé dans les trois premiers. Le jury est souverain dans les autres cas, en cas de récidive, le pilote peut être exclu des coupes de France Promosport.

ARTICLE 19 - TRANSPONDEURS

Le chronométrage des machines s'effectue par système transpondeur. **Les dispositions applicables figurent à l'article 25 des règles générales.**

ARTICLE 20 - RESPONSABILITES

Les dispositions applicables figurent à l'article 23 des règles générales.

ARTICLE 21 - LAISSEZ-PASSER

Les dispositions applicables figurent à l'article 24 des règles générales.

ARTICLE 22 - CIRCULATION DANS LE PARC COUREURS

Pour raison de sécurité, la circulation de tous véhicules dans le paddock doit se faire à l'allure d'un piéton au pas. Les deux roues de service (transport de roues, matériel ou personnel, etc.) doivent être identifiés aux machines pour lesquelles ils sont utilisés, il est recommandé aux pilotes et passagers de porter un casque, ils ne doivent également pas émettre un bruit supérieur à 90 db. La pratique du deux roues, vélo et tout engin motorisé, par des enfants de moins de 10 ans est interdite dans le paddock. Rappelant que le pilote est responsable de ses accompagnateurs, celui-ci peut être sanctionné par le jury de l'épreuve, la sanction prononcée peut aller jusqu'à l'exclusion de la manifestation.

ARTICLE 23 - BRIEFING

Un briefing obligatoire par catégorie est organisé à chaque épreuve. Toute absence aux briefings est passible d'une amende de 75€.

REGLEMENT DES MACHINES PROMOSPORT
POUR LES CATEGORIES A2 - 600cc - 1000cc –
MASTER et DECOUVERTE

Ce règlement vient en complément des règles générales pour les contrôles techniques relevant des circuits de vitesse et des courses de côte 2025.

Il est rappelé que tout ce qui n'est pas expressément autorisé et précisé dans ce règlement est strictement interdit.

Tout litige sur une épreuve est tranché en premier ressort par le jury après avis et notification des commissaires techniques. En cas de contestation de la décision, l'instance compétente est le Tribunal National de Discipline et d'Arbitrage.

Tout litige consécutif à un démontage après la manifestation est tranché par la C.N.V. après avis des commissaires techniques responsables du contrôle. En cas de contestation de la décision, l'instance compétente est le Tribunal National de Discipline et d'Arbitrage.

ARTICLE 1 - DEFINITION

Le motorcycle de Promosport doit être fabriqué en série, faire l'objet d'une construction suivie (réseaux, importateurs et constructeurs) et faire l'objet d'une homologation FFM (« compétition client »).

Il doit avoir obtenu l'agrément du Service des Mines dans sa configuration d'origine (sauf dérogation expresse de la CNV).

Les machines doivent être accompagnées de la carte grise, de la feuille des mines ou du certificat de conformité U.E. Les immatriculations WW sont admises à condition que le pilote soit en mesure de présenter la feuille des mines correspondant à la machine. Le numéro du cadre doit correspondre en tous points au numéro figurant sur la carte grise, la feuille des mines ou le certificat de conformité U.E. Le remplacement du cadre est autorisé uniquement par un modèle identique à celui d'origine. Dans ce cas, la facture d'achat doit être présentée lors du contrôle technique.

Les véhicules faisant l'objet d'une procédure VGA, VGE, VEI ou RSV ne sont pas autorisés à participer aux Coupes de France Promosport sauf en catégorie Promo Découverte. Dans cette catégorie, elles sont autorisées pour autant que son propriétaire fournisse une attestation émanant d'un professionnel de la moto certifiant que la machine ne présente pas de danger pour la pratique en compétition.

ARTICLE 2 - HOMOLOGATION

Les machines doivent avoir obtenu une homologation F.F.M. avant la première épreuve à laquelle elles participent. Cette homologation est valable cinq ans. Un dossier d'homologation doit être constitué par le constructeur ou l'importateur.

Lorsqu'un modèle homologué fait l'objet de modification(s) ne remettant pas en cause ses caractéristiques principales, une extension d'homologation est possible.

La F.F.M. est seule juge pour apprécier le bien-fondé de cette demande d'extension.

Après cinq années, la F.F.M. peut décider en fonction du potentiel des machines en course de prolonger cette homologation.

Seules sont admises en Promosport, les machines de marque et type figurant sur la liste des machines homologuées par la F.F.M. pour les courses en Promosport et achetées initialement dans le réseau commercial français ou européen (uniquement pour les pilotes européens non français).

Cet article ne s'applique pas au Promo Découverte où la seule contrainte est que la machine soit fabriquée à partir de l'année 2005.

ARTICLE 3 - CARACTERISTIQUES GENERALES

Pour toutes les pièces où il est stipulé «Aucune modification n'est autorisée» ou «d'origine...» sauf indications explicites d'une quelconque dérogation, aucune modification n'est tolérée, la pièce doit être dans son état d'origine et ne doit avoir subi, ni polissage, ni traitement de surface, ni traitement thermique, ni allègement, ni retrait ou apport de matière.

Seules les modifications ou transformations précisées dans ce règlement sont autorisées.

Les machines doivent être conformes à leur notice descriptive des Mines ou du certificat de conformité U.E. et à la fiche d'homologation et d'identification de la C.N.V.

En complément d'information, il est fait appel aux documents d'homologation FIM des machines Superbike, et Supersport.

Les cotes moteurs (alésage et course) figurant sur la notice descriptive ne peuvent être **modifiées**.

Les machines doivent être d'un aspect général correct (propreté, carrosserie, etc.). Toutes les marques d'approbation des épreuves précédentes doivent être retirées.

Les machines doivent être présentées aux vérifications techniques avec la partie inférieure du carénage déposée.

Les étriers de freins avant ont leurs vis de fixation freinées par un fil métallique de sécurité.

3.1. - Carburant

Le carburant doit être du type sans plomb ou bio éthanol, conformément à l'article 20 des règles générales pour les contrôles techniques.

Des prélèvements peuvent être effectués. Les analyses d'essence sont effectuées aux frais de la F.F.M., si elles se révèlent négatives.

Si elles se révèlent positives, le concurrent doit régler les frais correspondants.

Dans tous les cas, la contre-expertise est aux frais du concurrent.

3.2. - Pneumatiques

Sont seuls autorisés sur piste déclarée sèche les pneus de marque PIRELLI tels que définis ci-dessous :

Piste sèche (DRY) :

CATEGORIE	DIMENSIONS	MODELE	GOMME	TARIF
A2	AV 110/70 ZR17 AR 140/70 ZR17	Diablo Supercorsa V3 Diablo Supercorsa V3	SC1 SC1	135€ 165€
	AV 120/70 ZR17 AR 160/70 ZR17	Diablo Supercorsa V3 Diablo Supercorsa V3	SC2 SC2	155€ 175€
	AR 180/70 ZR17	Diablo Supercorsa V3	SC2	205€
Promo 600cc Promo Découverte	AV 120/70 ZR17 AR 180/60 ZR17	Diablo Supercorsa V3 Diablo Supercorsa V3	SC2 SC2	155€ 205€
Promo 1000cc Promo Master Promo Découverte	AV 120/70 ZR17 AR 200/55 ZR17	Diablo Supercorsa V3 Diablo Supercorsa V3	SC2 SC2	155€ 225€

Seuls les paiements en espèces ou cartes bancaires sont acceptés par la structure PIRELLI sur le circuit. Aucune autre référence n'est admise, et ce dès la première course. Les références revendeur sont disponibles sur simple demande.

Le nombre de ces pneumatiques autorisés durant la manifestation est limité à 2 (un avant, un arrière) pour toutes les catégories.

Lors du contrôle technique deux stickers, un pour le pneu avant et un pour le pneu arrière, sont remis au pilote. Ces stickers doivent être apposés sur les pneumatiques du côté droit sous la responsabilité du pilote. Un pilote n'ayant pas ses stickers de collé sur les pneus référencés ci-dessus lors de son passage en prégrille n'est pas autorisé à rentrer sur la piste, quelles que soit les conditions de piste (DRY ou WET).

Les pneumatiques réglementairement autorisés pour chaque catégorie doivent être montés dans le sens de roulement et en respectant le montage défini par le manufacturier. En cas de non-respect, le pilote n'est déclassé que sur la course **lors de laquelle** il a été déclaré non conforme.

Le changement d'un pneumatique en raison d'une crevaison ou d'une autre "anomalie" ne peut être autorisé, qu'avec l'accord du responsable technique, et avis d'un technicien du manufacturier présent sur le circuit.

Le directeur de course doit être prévenu. Tous les cas non prévus sont tranchés par le jury.

Le pilote ayant procédé au changement de pneumatique, doit effectuer un passage par la voie des stands à son prochain départ (demi-finale, finale 1 ou finale 2).

Si un pilote se présente en pré-grille en ayant effectué un changement de pneumatique sans respecter la procédure définie ci-dessus, il est renvoyé de la pré-grille et ne peut prendre le départ.

Un pilote ayant pris le départ après avoir changé de pneumatiques sans autorisation est convoqué par le jury (une sanction pouvant aller jusqu'à l'exclusion de l'épreuve peut être prise par celui-ci).

Aucune modification de la surface extérieure du pneumatique n'est autorisée.

Sont également autorisés uniquement sur piste déclaré WET (mouillée) les pneus de marque PIRELLI tels que définis ci-dessous :

Piste mouillée (WET) :

CATEGORIE	DIMENSIONS	MODELE	GOMME	TARIF
Promo A2	AV 110/70 R17 AR 140/70 R17	Diablo Rain Diablo Rain	SCR1 SCR1	170€ 220€
	AV 120/70 R17 AR 160/70 R17	Diablo Rain Diablo Rain	SCR1 SCR1	185€ 240€
	AR 200/60 R17	Diablo Rain	SCR1	280€
600cc Promo Découverte	AV 120/70 R17 AR 200/60 R17	Diablo Rain Diablo Rain	SCR1 SCR1	185€ 280€
1000cc Promo Master Promo Découverte	AV 120/70 R17 AR 200/60 R17	Diablo Rain Diablo Rain	SCR1 SCR1	185€ 280€

Aucune autre référence n'est admise, et ce dès la première course.

Ces pneus ne font l'objet d'aucun marquage. Leur nombre n'est pas limité.

Les pneus pluie peuvent être montés sur des jantes adaptables de matière et dimensions identiques à l'origine. Ces jantes peuvent également être équipées de disques de frein adaptables de marque "France équipement" de forme, matière et dimensions strictement identiques à l'origine.

Les pneumatiques réglementairement autorisés pour chaque catégorie doivent être montés dans le sens de roulement et à l'emplacement prévu par le fabricant.

Tout autre montage est considéré comme non-conformité technique avec les conséquences qui en découlent. Le pilote n'est déclassé que sur la course sur laquelle il a été déclaré non conforme.

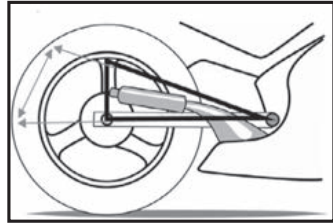
Les couvertures chauffantes branchées à un groupe électrogène de 2400 watts maximum, sont autorisées en pré-grille.

3.3. Système d'échappement / niveau sonore

Les systèmes d'échappements et silencieux peuvent être changés ou modifiés.

Pour des raisons de sécurité les bords de la ou des sorties des silencieux doivent être arrondis pour éviter les bords tranchants.

Les machines dotées d'un échappement « bas » (chambre de tranquillisation sous le moteur et silencieux court) pourront déroger à la règle de profil pour autant que le silencieux se trouve dans un triangle selon le croquis ci-dessous.



Le niveau sonore doit être conforme à l'article 19 des règles générales pour les contrôles techniques.

ARTICLE 4 – MARQUAGE - PLOMBAGE

A tout instant de la manifestation, le moteur ou toute autre partie de la machine peut être plombé (ou marqué).

Les pilotes dont les machines ont fait l'objet de ce plombage doivent impérativement présenter celles-ci avec les marques de plombage lors de la ou des épreuves suivantes, où elles sont susceptibles d'être contrôlées. A défaut, les points marqués dans les épreuves à compter et y compris celle où les marquages ont été apposés leur sont retirés. Le déplombage n'est autorisé qu'en présence d'un commissaire technique désigné par la CNV.

En cas de non-conformité technique constatée sur une machine plombée/marquée, l'ensemble des points inscrits par le pilote depuis le plombage/marquage de sa machine lui est retiré.

Les machines peuvent être passées au banc aléatoirement et à tout moment.

ARTICLE 5 - EQUIPEMENT A RETIRER

Doivent être retirés obligatoirement :

- les béquilles,
- les clignotants,
- le(s) rétroviseur(s),
- les repose-pied passager,
- la plaque minéralogique,
- le phare,
- le feu de route arrière.

ARTICLE 6 – REGLEMENT TECHNIQUE

Les numéros doivent être conformes à l'article 16 des règles générales pour les contrôles techniques.

L'usage de la visserie alliage et titane, autre que celle prévue d'origine, est interdit.

6.1. - Partie cycle :

D'origine du type considéré. Les procédés de peinture ne sont pas restreints, polissage interdit. Si la boucle arrière est démontable d'origine, elle peut être changée ou modifiée, mais le type de matériau utilisé doit rester le même que celui d'origine ou avoir une densité supérieure à celle d'origine. Si elle n'est pas démontable, alors il n'y a aucune modification autorisée sauf les points suivants :

- ajout de supports pour la selle
- retrait de supports non utilisés à condition qu'ils n'affectent pas la structure de la boucle arrière ni la sécurité
- tous les accessoires vissés peuvent être retirés ou déplacés. Celle-ci doit présenter toutes les sécurités nécessaires. En cas de doute, l'avis du responsable technique est prépondérant. Les côtés du cadre peuvent être protégés par des protections en composites de carbone kevlar, ces protections épousent la forme du cadre. Les vis de fixation doivent être positionnées en retrait dans ce matériau.

6.1.0. - Bras oscillant

D'origine du type considéré, apport ou enlèvement de matière interdit.

L'axe et les écrous reliant le bras oscillant au cadre doivent rester accessibles.

Une protection fixée sous le bras oscillant, empêchant le pied ou la main d'atteindre la couronne arrière est obligatoire. Elle doit être en matériau de type nylon ou téflon ou matériaux composites ayant des bords arrondis et une épaisseur minimum de 5 mm. Les côtés du bras oscillant peuvent être protégés par des protections en composites de carbone kevlar, ces protections épousent la forme du bras oscillant. Les vis de fixation doivent être positionnées en retrait dans ce matériau.

6.1.1. - Carénage

Le carénage peut être remplacé par des contretypes accessoires aux dimensions similaires aux pièces d'origine (avec une tolérance de +/-15mm) et présenté des différences visuelles mineures dues à l'utilisation en course (mélange de pièces différentes, points de fixation, fond du carénage, etc.). Le matériau peut être changé. L'utilisation de matériaux en fibres de carbone ou composite de carbone n'est pas autorisée. Des renforts spécifiques en kevlar ou carbone ne sont autorisés qu'autour des trous et zones fragiles. Aucune ouverture ne peut être créée et/ou rebouchée par rapport à celles figurant sur le carénage d'origine (en dehors de celles nécessaire à l'installation du bac de récupération des fluides).

La bulle peut être remplacée par un contretype transparent. Une augmentation de la hauteur de la bulle est autorisée avec une tolérance de +/- 50 mm par rapport aux plans côtés FIM.

Il est interdit d'équiper des motocycles de carénage s'ils ne sont pas équipés de carénage d'origine, à l'exception d'un dispositif de carénage inférieur servant à récupérer les fluides en cas d'avarie mécanique. Ce dispositif ne peut dépasser une ligne tracée horizontalement d'un axe de roue à l'autre.

L'ensemble des supports des instruments sur le carénage peuvent être remplacées, mais l'utilisation du titane et du carbone (ou matériaux en composite similaire) est interdit. Tous les autres supports de carénage peuvent être modifiées ou remplacées.

Les conduits d'air originaux entre le carénage et la boîte à air peuvent être modifiés ou remplacés. Des composants en fibre de carbone et autres matériaux exotiques sont interdits. Des grilles de protection ou « wire-meshes » installées à l'origine dans les ouvertures des conduits d'air peuvent être enlevées.

Tout point d'attache pour la béquille de la roue avant/arrière doit être fixé soit au cadre, soit sur le bloc moteur ou sur les bras de suspension arrière (bras oscillants). Aucun élément de ce support ne peut dépasser n'importe quelle partie du carénage. Seules des modifications faites sur le carénage sont autorisées afin d'accepter cet élément. L'espace maximum entre ce dispositif et le carénage est de 5 mm.

Les ouvertures de refroidissement d'origine sur les côtés du carénage peuvent seulement être fermées partiellement afin de permettre la fixation de lettrage/logos du sponsor. Ce type de modification sera fait en maille ou tôle perforé. Le matériel est libre mais la distance entre tous les axes d'ouverture, le centre des cercles et leur diamètre doivent rester identiques. Les trous ou perforations doivent avoir un rapport d'espace d'ouverture > 60%.

Le carénage inférieur doit être construit pour contenir, en cas d'incident moteur, au moins la moitié de la totalité de l'huile du moteur (minimum 5 litres).

Le garde-boue avant peut être remplacé par un garde-boue contretype de la pièce d'origine. Toutes les dimensions, y compris les points de fixation, doivent rester comme sur la pièce homologuée. Le matériau est libre. Les montages souples par connecteurs « Zus », clips, tie-raps « zip », colliers Rislun, etc. ne sont pas autorisés. Le garde-boue arrière fixé sur le bras oscillant peut être modifié, supprimé ou changé mais le profil d'origine doit être respecté.

6.1.2. - Fourche

Pièce d'origine du type considéré. Le positionnement en hauteur par rapport aux Tés de fourche ne doit pas excéder 50 mm. Les commissaires techniques peuvent refuser tout positionnement qu'ils considèrent dangereux. Qualité et quantité d'huile libres. Modification des Tés interdite.

Les bouchons de l'extrémité de la fourche peuvent être modifiés.

Les pièces internes peuvent être modifiées ou changées (rondelles, piston hydraulique, clapet, canalisation d'huile, ressort et collier d'écartements).

6.1.3. - Réservoir d'essence

Pièce d'origine du type considéré. Tous les réservoirs de carburant doivent être complètement remplis de produit ignifugé (structure à cellules ouvertes, par exemple. Explosafe®). Le remplacement du bouchon de réservoir est autorisé.

6.1.3a. - Pompe à essence

Pièce d'origine du type considéré.

6.1.4. - Réservoir d'huile

Pièce d'origine du type considéré.

6.1.5 - Jantes

D'origine du type considéré.

Entretoises des roues avant et arrière libres.

Les valves coudées de contrôle de pression sont autorisées.

6.1.6. - Selle

La selle peut être modifiée ou changée.

6.1.7. - Commandes au pied

Libres.

Exception : La longueur minimum des repose-pieds doit être de 65 mm, et présenter des extrémités arrondies (rayon minimum 8 mm). Lorsque les repose-pieds ne sont pas pliables, ils devront comporter un embout fabriqué dans une matière téflon, plastique ou équivalent.

6.1.8. - Guidon

Libre du commerce. Les extrémités doivent être obligatoirement bouchées.

La réparation des guidons est interdite.

Les guidons doivent être positionnés tels que d'origine par rapport aux Tés du modèle homologué.

6.1.9. - Leviers

D'origine ou adaptables, ils peuvent être de type repliables.

Pour les catégories Promo 600cc et Promo 1000cc un levier à rattrapage de jeux est autorisé.

6.1.10. - Garde-boue

Tout garde-boue du commerce est admis à condition que sa fixation présente toutes les garanties de sécurité et qu'il conserve l'aspect et la forme générale du modèle d'origine.

La partie démontable du garde-boue arrière peut être retirée (il s'agit uniquement de la partie servant de support de la plaque minéralogique). Dans tous les cas, le dessous de selle doit être intégralement couvert.

6.1.11. - Amortisseurs arrière

Changement autorisé en conservant les ancrages d'origine sur le cadre et le bras oscillant. Lorsqu'un système de biellettes ou de renvoi existe, celui-ci doit être conservé d'origine.

Seuls sont admis les amortisseurs adaptables se montant sans aucun changement ou modification du système existant homologué.

6.1.12. - Amortisseur de direction :

Recommandé.

6.1.13. - Freins :

Il est permis le changement des flexibles, du liquide et des plaquettes de frein à condition que le dispositif adopté présente toutes les garanties de sécurité.

Pour toutes les catégories, les vis de fixation des étriers de freins avant doivent être arrêtées par un fil métallique de sécurité efficace. Les épingles ou agrafes de sécurité sont autorisées.

La séparation des durites de frein avant doit se faire au-dessus du té de fourche inférieur.

Le système et l'équipement ABS, des motos qui en sont équipées d'origine, peut-être déconnecté et/ou retiré.

A l'inverse un système ABS ne peut être monté sur une moto qui n'en est pas équipée d'origine.

Les disques de freins avant peuvent être remplacés par un modèle Beringer (correspondance disque/moto disponible en annexe).

Les pistons d'origine peuvent être remplacés **pour 2025** mais les modèles en titane sont interdits.

6.1.14. - Tableau de bord

Peut être retiré, une modification des supports est autorisée.

Un compte-tours en état de marche et étalonné, indiquant les valeurs réelles du régime moteur de la machine est obligatoire.

Un témoin de température d'eau adaptable est autorisé, la sonde doit rester à son emplacement d'origine.

Un système d'acquisition de données peut être utilisé. Les seuls capteurs autorisés sont ceux montés comme équipement d'origine sur la moto telle qu'homologuée.

6.1.15. - Faisceau électrique

Les connexions suivantes peuvent être retirées :

- le phare avant,
- les feux arrière et les stops,
- les clignotants,
- l'avertisseur sonore,
- le tableau de bord,
- les interrupteurs de sécurité de béquille.
- le contacteur à clef pourra être retiré ou déplacé.
- tous les commodos de guidon à l'exception de celui qui commande le coupe-contact et le démarreur.

Les commodos d'origine homologués ayant, entre autres, une fonction de réglage servant au bon fonctionnement de la machine, peuvent également être conservés.

L'utilisation d'un commodo à d'autres fins que sa fonction initiale est interdite.

Les commodos accessoires (type Binder ou autres) sont autorisés pour autant que le fabricant présente à la FFM son modèle et ses fonctions possibles.

Le faisceau électrique et le boîtier CDI d'origine peuvent être remplacés seulement par un faisceau électrique et un boîtier CDI du Kit référencé par l'importateur de la marque. **Pour 2026, seuls les faisceau et boîtiers CDI d'origine seront acceptés.** La fonction shifter est autorisée.

6.2. - PARTIE MOTEUR

6.2.1. - Démarreur

Les motos homologuées avec un démarreur électrique doivent conserver celui-ci. Le système de démarrage doit être en état de fonctionnement. Ces éléments peuvent être contrôlés à tout moment.

6.2.2. - Carters

Moteur et boîte d'origine du type considéré. Apport et enlèvement de matière interdit sauf la découpe du carter pour le passage du pignon de sortie de boîte qui est autorisée.

Dans tous les cas, un système de protection du pignon de sortie de boîte doit exister.

6.2.3. - Vilebrequin

Pièce d'origine du type considéré, sans modification. Apport et enlèvement de matière interdit.

6.2.4. - Roulements et paliers

Tous les roulements et paliers doivent rester d'origine. Leurs nombres, dimensions et matériaux doivent rester identiques au modèle homologué.

6.2.5. - Cylindre

Pièce d'origine du type considéré. Sans modifications. Hauteur cylindre, dimension des pièces, lumière et transfert d'origine. Apport et enlèvement de matière interdits.

6.2.6. - Piston / Segments

Pièce d'origine du type considéré. Sans modifications. Apport et enlèvement de matière interdits.

6.2.7. - Culasse

Pièces d'origine. Apport et enlèvement de matière interdits.

Les systèmes de contrôles des émissions de polluants dans et autour de la boîte à air et du moteur peuvent être retirés. Le système de contrôle d'injection d'air (valve, solénoïde, durite) peut être retiré. Les couvercles de la culasse peuvent être retirés et bouchés par des plaques.

6.2.8. - Distribution

Le diagramme doit rester identique à celui d'origine sans modifications. Les pistons, lumières, soupapes et arbres à cames doivent rester d'origine du type considéré sans modifications. Si dans la distribution d'origine du type considéré, un système de clapets, de soupapes ou de disques est incorporé, celui-ci doit être maintenu tel que d'origine.

6.2.9.1. - Injecteurs

Pièce d'origine considérée sans modifications.

6.2.9.2 - Réglage d'injection

L'adjonction d'un dispositif supplémentaire pour changer le mélange de carburant est autorisée, conformément à l'article 18 des règles générales pour les contrôles techniques.

6.2.9.3. - Boîte à air

Filtre à air adaptable autorisé.

La boîte à air doit rester telle que d'origine, aucune modification n'est autorisée.

6.2.10. - Circuit de lubrification

D'origine du type considéré.

6.2.11. - Allumage – Générateur

Pièce d'origine du type considéré, sans modification.

L'indice thermique des bougies est libre. Le générateur doit assurer la charge de la batterie. Le contrôle s'effectue en mesurant la tension aux bornes de la batterie, dans l'état de passage de la ligne d'arrivée, sans démontage hormis ceux nécessaires pour accéder à celle-ci et sans changement de pièces.

La tension est mesurée moteur à l'arrêt, puis moteur en marche. Elle doit présenter une élévation d'au moins un volt par rapport à celle mesurée moteur à l'arrêt. Le débit de l'alternateur peut être contrôlé et doit correspondre aux prescriptions du constructeur.

6.2.12. - Embrayage

Noix, plateau de pression, cloche et disques (lisses et garnis) d'origine du type considéré. Nombre de disques garnis identiques à l'origine. Ressorts de pression d'embrayage libre. Apport et enlèvement de matière interdits.

6.2.13. - Boîte de Vitesses

Boîte d'origine du type considéré. Le changement de la démultiplication finale est autorisé. La largeur de la

chaîne de transmission finale peut être changée, mais le pas doit rester d'origine.
 Nombre de rapports et démultiplication primaire strictement d'origine.
 En cas de bridage partiel par la boîte de vitesses, celui-ci peut être désactivé.

6.2.14. - Roulement de boîte

Tous les roulements et les paliers doivent rester d'origine. Leur nombre, dimensions et matériaux doivent rester identiques au modèle homologué.

6.2.15. - Système de refroidissement

D'origine du type considéré. Le calorstat peut être retiré.
 La mise en marche forcée du ventilateur est autorisée.

6.2.16. - Joints moteurs

Les joints moteurs doivent être identiques à l'origine. Leur épaisseur doit correspondre à la norme du constructeur (avec serrage correspondant au couple préconisé par le constructeur).

6.2.17. - Batterie

La batterie doit conserver la dimension et les caractéristiques d'origine, elle doit être en bon état et fournir la tension prévue par le constructeur à tout moment de la manifestation. Les batteries au lithium sont interdites sauf si elles sont montées d'origine sur la moto.

ARTICLE 7 – SPECIFICATIONS POUR LA CATEGORIE A2

7.1. Poids des machines

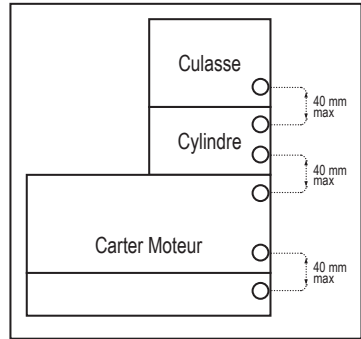
Le poids de la moto doit correspondre au poids à vide de la machine avec une tolérance de 10%.

7.2. Marquage – plombage des moteurs

Les machines sont plombées lors de leur passage au contrôle technique. Deux déplombages maximums par machine sont autorisés pendant la saison.

Si un déplombage supplémentaire est réalisé, le pilote est sanctionné d'un départ de course depuis la sortie de la voie des stands. Un moteur plombé ne peut correspondre qu'à une seule moto.

Trois zones doivent être aménagées par le concurrent afin de permettre le plombage de la culasse au cylindre et du cylindre au carter moteur et des carters moteur entre eux. Pour cela, des trous de $\varnothing 2$ mm mini doivent être réalisés dans les 3 pièces mentionnées ci-dessus, avec une distance de 40 mm maximum (voir croquis ci-contre).



7.3 - Freins

L'utilisation du disque de frein avant d'origine de la Kawasaki Ninja 400 (référence 41080-0695-32L) n'est pas autorisée.

7.4 - Tableau de bord et faisceau électrique

Le tableau de bord doit être celui d'origine, en état de marche et sans modifications.

Le faisceau électrique d'origine doit être conservé, seules les connexions susmentionnées peuvent être retirées. La modification du boîtier ECU d'origine est strictement interdite. L'utilisation du boîtier additionnel de la marque Dyno Jet, modèle : Power Commander **est autorisée**.

Les boîtiers ECU d'origine peuvent être inter-changés, avec ceux d'un autre concurrent ou de la FFM, du même modèle à la seule discrétion des officiels de la manifestation.

Il est permis d'utiliser le kit sonde lambda de la marque Dyno Jet, modèle Auto tune, dont la référence commerciale est DYPCVAT200.

7.5 - Distribution

Uniquement pour les Yamaha R3 :

Il est possible d'utiliser :

*l'arbre à cames d'admission référence 2MS – E2170 – 01

*le pignon d'arbre à cames 1WD – E2176 – 00

Aucune autre pièce ne peut être changée ou modifiée.

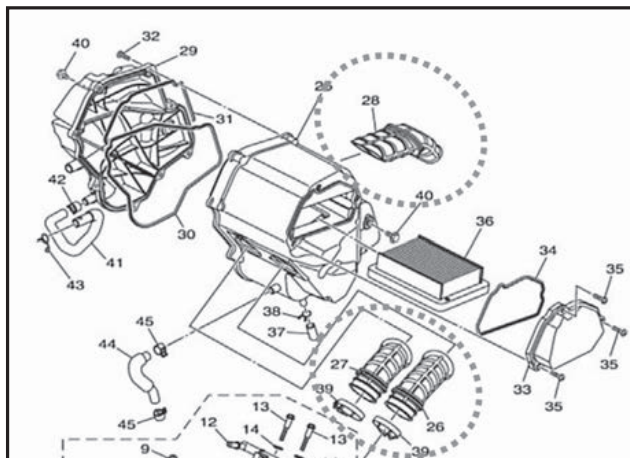
7.6 - Boîte à air

Yamaha R3 :

Il est permis de modifier le couvercle du filtre à air (pièce #33 sur l'éclaté ci-après) selon les photos suivantes,



Le conduit d'entrée de la boîte à air peut être supprimé (pièce #28), les 2 trompettes d'admissions peuvent être réduites en longueur autant que souhaité (pièces #26 et #27).



REGLEMENT TECHNIQUE PROMO SIDE CAR

Les règles générales pour les contrôles techniques sont applicables ainsi que les articles suivants.

ARTICLE 1 – CYLINDRÉE

Les side-cars promo sont des sortie "arrière / kneeler", répartis en deux catégories :

PROMO 2 Châssis courts, Moteur "jusqu'à 600cc" :

- plus de 401 à 600cc 4 Temps, 4 cylindre maximum
- plus de 401 à 675cc 4 Temps, 3 cylindre maximum
- plus de 401 à 750cc 4 Temps 2 cylindres maximum

PROMO 1 : "supérieur à 600cc et inférieur à 1000cc" et tous châssis longs.

(Les machines à carburateur sont autorisées jusqu'à **1300cc**).

NB : Les moteurs à carbu d'origine : moteur année modèle < 31/12/2000).

En 2026, moteurs stocks, les adaptations side car laissées libres seront spécifiées.

ARTICLE 2 – GUIDON - FOURCHE

Les guidons en aluminium ou alliage soudés sont interdits.

La largeur du guidon doit être de 450mm au minimum, avec un angle de braquage minimum de 20° de chaque côté de l'axe.

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

Des butées rigides, autre que des amortisseurs de direction, doivent être fixées afin d'assurer un espace minimum de 20mm entre le carénage et les extrémités du guidon ou de tout autre système de direction, y compris tous les accessoires qui y sont fixés.

Les fixations d'amortisseur, d'axes de roue et le bras oscillant des fourches Earles doivent être freinés.

ARTICLE 3 – FREINS

Commandes hydrauliques

Les side-cars doivent être munis du système de frein suivant : un système principal avec au moins deux circuits indépendants l'un de l'autre. Un des circuits doit agir sur au moins deux des trois roues.

Les vis de fixation des étriers de frein devront être arrêtées par un fil métallique de sécurité.

Seuls les disques de freins en matériau ferreux sont autorisés. Lors des vérifications techniques le contrôleur doit pouvoir accéder facilement au système de frein (maître-cylindre, biellettes de commandes, etc.)

Un frein peut être monté sur la roue du side. Il doit être couplé avec un frein agissant sur l'une des roues du motocycle.

ARTICLE 4 – SYSTÈME D'ÉCHAPPEMENT

Les tuyaux d'échappement doivent être conformes aux normes existantes concernant le contrôle du bruit.

Le tuyau doit expulser les gaz horizontalement et vers l'arrière, à un angle maxi de 30° par rapport à l'axe de la machine, et son extrémité doit avoir un diamètre constant sur une distance de 30 mm.

Le pot d'échappement ne doit pas dépasser la largeur du side-car, ni l'aplomb arrière du plateau du side-car. Les extrémités des pots d'échappement doivent être disposées de telle façon qu'il soit impossible au cas où deux véhicules se heurtent de s'accrocher.

ARTICLE 5 – PROTECTION

Si la transmission primaire est exposée, elle doit être munie d'une **protection** comme mesure de sécurité.

Cette protection doit être conçue de telle façon qu'en aucun cas le pilote ou le passager n'entre en contact accidentellement avec la chaîne ou les pignons. Il doit être conçu pour éviter que le pilote ne se blesse les doigts.

Un garde chaîne est exigé si la transmission secondaire n'est pas protégée par le carénage.

Les véhicules doivent être munis d'une protection solide et efficace entre le pilote et le moteur. Cette protection doit empêcher que le corps du pilote ou ses vêtements soient en contact direct avec les flammes qui peuvent s'échapper ou avec d'éventuelles fuites d'huiles et de carburant.

Sur les side-cars "sortie arrière", les roues doivent être protégées afin d'en éviter le contact.

- La roue du panier doit être totalement recouverte à hauteur de la plateforme. Un aménagement est possible pour contrôler la pression de la roue.

- La roue motrice doit être recouverte à hauteur de la plateforme du côté panier.

- La roue motrice, sur les châssis courts, doit être protégée à l'arrière et à l'opposé du panier jusqu'au niveau de l'axe de roue arrière. Des aménagements sont possibles pour évacuer la chaleur des freins.

Les fixations ainsi que la tenue et rigidité des carénages sont vérifiées lors du contrôle technique. Le contrôleur peut les vérifier jusqu'en pré-grille.

La carène F2 et Classic (introduction verticalement ou horizontale) doit obligatoirement être arrêtée par goupille. Le fond plat doit être fixé : attention que le trou dans le poly ne se fragilise pas.

ARTICLE 6 – COUPE-CIRCUIT - DÉMARREUR

Il doit être installé un coupe-circuit relié au pilote, actionné au moyen d'un fil non élastique d'une longueur maxi de 1 m.

Les **coupe-circuits** doivent interrompre le circuit primaire d'allumage et les pompes à essence.

Le démarreur est obligatoire : la machine doit être équipée d'un démarreur électrique et doit à tout moment, être capable de repartir sans aide auxiliaire. Un lanceur auxiliaire est admis uniquement en pré grille.

Pour jouer son rôle en cas d'urgence, le bouton de mise en marche du démarreur doit préférentiellement être directement accessible sans que les mains du pilote quittent le guidon.

ARTICLE 7 – RÉCUPÉRATEUR

1) La capacité minimale d'un bocal récupérateur pour la boîte de vitesses, le réservoir d'essence et le radiateur de refroidissement d'eau est de 250cc. Pour les moteurs 4 Temps, démunis d'un système de recyclage permanent, le récupérateur doit avoir une capacité de 1000cc.

2) Un bac récupérateur doit être fixé sous le moteur. Les dimensions de ce bac doivent être de 100 mm supérieures aux bords extérieurs du carter moteur. Un retour (déflecteur) à l'avant du moteur doit avoir une hauteur minimale de 150 mm.

Ce bac d'une capacité de 5 litres minimum doit être totalement étanche.

De la mousse de rétention dans le fond du bac est obligatoire.

Le passage de chaîne, s'il nécessite de réduire la hauteur du bac ou fond plat, doit être protégé par un système à balais ou à mousse afin de conserver l'étanchéité maximum du bac.

ARTICLE 8 – PNEUS

Seuls les pneus développés et qualifiés pour le side car sont autorisés.

Pour une sécurité optimale pour les pneus autres que les slicks la profondeur du profil d'un pneu avant la course doit être d'au moins 2,5 mm.

ARTICLE 9 – GARDE AU SOL

La garde au sol mesurée sur toute la longueur et largeur du véhicule prêt pour la course, complètement chargé coureur, passager et carburant ne doit pas être inférieure à 62 mm lorsque le guidon est dans la position de ligne droite.

ARTICLE 10 – FEU DE PLUIE

Le feu rouge doit être fixé à l'arrière du cadre principal entre le pneu arrière et le side (plateau) situé entre 10 et 30 cm du sol.

Le feu tourné vers l'arrière avec un angle maximum de 5° par rapport à l'axe du side car, doit être visible quel que soit le déplacement du passager. Ce feu doit être à leds non clignotant et comporter au moins 9 leds. L'alimentation est à fil ou à pile.

ARTICLE 11 – ANNEAU DE REMORQUAGE

La présence d'un anneau de remorquage permettant de faciliter le dégagement du side-car d'un bac à graviers par les Commissaires est obligatoire. Sa présence est matérialisée par un point de couleur rouge, rond de 10 cm.

ARTICLE 12 – NUMÉROS

Les numéros doivent être à l'avant au centre sur le nez de la carène **et répétés sur les 2 côtés.**

Les numéros sont très visibles : numéro noir ou blanc sur fond uni qui peut être la couleur du carénage.

Ce numéro est utilisable pour tous les championnats sur circuit : championnats FSBK, Promosport et RSCM.

Les châssis longs ont **une plaque fond blanc numéro noir** (le n°1 étant réservé au championnat de France FSBK de l'année N-1).

Les châssis courts ont **une plaque fond noir numéro blanc.**

Un numéro est attribué à un pilote pour l'année.

ARTICLE 13 - BOUCHON DE VIDANGE ET CIRCUIT D'HUILE

- Tous les bouchons de vidange, niveau et remplissage doivent être étanches et bien vissés, les tuyaux d'alimentation d'huile doivent être correctement et solidement fixés.

- Les filtres à huile externes doivent être rendus indesserrables par un fil métallique de sécurité.

- Tous les raccords, bouchons, écrous concernant les huiles du moteur, de la boîte de vitesse ou de la transmission doivent être freinés par un fil métallique de sécurité.

Les contrôleurs techniques sont seuls juges de l'efficacité du système.

- Les manomètres mécaniques sont au tableau de bord et monté sur amortisseur de vibrations (joint torique ou silent bloc adapté).

- **Durites d'huile, toutes catégories : embouts sertis.**

ARTICLE 14 - NIVEAU SONORE

Le niveau sonore doit être conforme à l'article 19 des règles générales pour les contrôles techniques.

REGLEMENT DES MACHINES PROMO DECOUVERTE

Ce règlement vient en complément des règles générales pour les contrôles techniques relevant des circuits de vitesse et des courses de côte 2025.

ARTICLE 1 - DEFINITION

Le Motocycle de Promo Découverte et Promo Master doit être fabriqué en série, faire l'objet d'une construction suivie et être vendu dans le commerce.

Il doit avoir obtenu l'agrément du Service des Mines dans sa configuration d'origine.

Les machines doivent être accompagnées de la carte grise, de la feuille des mines ou du certificat de conformité U.E. Les véhicules faisant l'objet d'une procédure RSV peuvent participer aux épreuves Promo-Découverte.

Pour autant que son propriétaire fournisse une facture émanant d'un professionnel de la moto certifiant que la machine ne présente pas de danger.

Les pilotes roulant sur des machines faisant l'objet d'un prêt importateur ou concessionnaire doivent être en possession d'une attestation officielle de prêt de ce dernier. Ce document permet l'identification de la machine, y figurent en plus de l'identité du bénéficiaire de ce prêt, l'appellation commerciale, le type mine et le numéro de châssis.

ARTICLE 2 - CARACTERISTIQUES GENERALES

La cylindrée (alésage et course) du moteur figurant sur la notice descriptive ne peuvent être modifiées.

Les machines doivent être d'un aspect général correct (propreté, carrosserie, etc.). Toutes les marques d'approbation des épreuves précédentes doivent être retirées.

Le générateur doit assurer la charge de la batterie.

Le contrôle s'effectue en mesurant la tension aux bornes de la batterie, dans l'état de passage de la ligne d'arrivée, sans démontage hormis ceux nécessaires pour accéder à celle-ci et sans changement de pièces.

La tension est mesurée moteur à l'arrêt, puis moteur en marche. Elle doit présenter une élévation d'au moins un volt par rapport à celle mesurée moteur à l'arrêt. Le débit de l'alternateur peut être contrôlé et doit correspondre aux prescriptions du constructeur.

La batterie doit conserver les dimensions d'origine, elle doit être en bon état et fournir la tension prévue par le

constructeur à tout moment de la manifestation. Les batteries lithium sont interdites sauf si elles sont d'origine homologuées sur le modèle du type considéré.

Le système de démarrage doit être en état de fonctionnement. Ces éléments peuvent être contrôlés à tout moment. Le phare dans son ensemble doit être retiré.

Les reniflards (réservoirs d'essence, d'eau, d'huile ainsi que le carter moteur) doivent tous aboutir dans un ou plusieurs récupérateurs d'une capacité de 125cc minimum chacun et d'une capacité totale de 0,5 litre minimum fixés correctement. Les machines équipées d'un système de recyclage automatique conservent ce dispositif d'origine. Tous les bouchons de remplissage, de vidange ou de niveau, trappes de vidange, filtres à huile extérieurs (de type automobile) et niveaux d'huile, ainsi que les vis de raccord des circuits de lubrification doivent être obligatoirement arrêtés par un fil métallique de sécurité. Les machines doivent être présentées aux vérifications techniques avec la partie inférieure du carénage déposée.

Les étriers de freins avant ont leurs vis de fixation freinées par un fil métallique de sécurité.

L'installation sur la moto d'un coupe-circuit interrompant le circuit primaire d'allumage et coupant le moteur lorsque le pilote quitte sa machine (notamment en cas de chute) est recommandée. Ce système peut être commandé soit par un cordon relié au pilote ou par un système sans fil.

2.1. - Pneumatiques

Sont seuls autorisés les pneus de marque PIRELLI tels que définis dans le règlement Promosport ci-dessous, Les pneus pluie sont autorisés.

Les couvertures chauffantes branchées à un groupe électrogène de 2400 watts maximum, sont autorisées en pré-grille.

La catégorie Promo Découverte est limitée à un seul train de pneumatiques par week end de course.

Seuls les paiements en espèces ou cartes bancaires sont acceptés par la structure PIRELLI sur le circuit.

Aucune autre référence n'est admise, et ce dès la première course. Les références revendeur sont disponibles sur simple demande.

Les pneumatiques réglementairement autorisés pour chaque catégorie doivent être montés dans le sens de roulement et à l'emplacement prévu par le fabricant. Le pilote n'est déclassé que sur la course sur laquelle il a été déclaré non conforme.

2.2. - Système d'échappement / niveau sonore

Les systèmes d'échappements et silencieux peuvent être changés ou modifiés.

Le niveau sonore doit être conforme à l'article 19 des règles générales pour les contrôles techniques.

ARTICLE 3 - MARQUAGE

Toute partie ou pièce des machines utilisées peut subir un ou plusieurs marquages d'identification par les commissaires techniques.

ARTICLE 4 - EQUIPEMENT A RETIRER

Doivent être retirés obligatoirement :

- les béquilles,
- les clignotants,
- le(s) rétroviseur(s),
- les repose-pied passager,
- la plaque minéralogique,
- les phares,
- les feux de route et stop arrière.

ARTICLE 5 - TABLEAU DES MODIFICATIONS

L'usage de la visserie alliage et titane, autre que celle prévue d'origine, est interdit.

5.1. - PARTIE CYCLE

D'origine du type considéré. Les procédés de peinture ne sont pas restreints.

Les supports de béquilles doivent être réalisés en nylon, téflon, ou matière équivalente, ont les dimensions maximums suivantes :

- Diamètre 30 mm, longueur 40 mm, vis de fixation en retrait,
- Les côtés du cadre peuvent être protégés par des protections en composites de carbone kevlar, ces protections épousent la forme du cadre.

Les vis de fixation doivent être positionnées en retrait dans ce matériau.

5.1.0. - Bras oscillant

D'origine du type considéré, apport ou enlèvement de matière interdit.

Une protection fixée sous le bras oscillant, empêchant le pied ou la main d'atteindre la couronne arrière est obligatoire. Elle doit être en matériau de type nylon ou téflon ou matériaux composites ayant des bords arrondis et une épaisseur minimum de 5 mm.

5.1.1. Carénage

Le carénage peut être remplacé par des contretypes accessoires aux dimensions similaires aux pièces d'origine (avec une tolérance de +/-15 mm) et présenté des différences visuelles mineures dues à l'utilisation

en course (mélange de pièces différentes, points de fixation, fond du carénage, etc.). Le matériau peut être changé. L'utilisation de matériaux en fibres de carbone ou composite de carbone n'est pas autorisée. Des renforts spécifiques en kevlar ou carbone ne sont autorisés qu'autour des trous et zones fragiles. Aucune ouverture ne peut être créée et/ou rebouchée par rapport à celles figurant sur le carénage d'origine (en dehors de celles nécessaire à l'installation du bac de récupération des fluides).

La bulle peut être remplacée par un contretype transparent. Une augmentation de la hauteur de la bulle est autorisée avec une tolérance de +/- 50 mm par rapport à la distance verticale du té de fourche supérieur.

Il est interdit d'équiper des motos de carénage s'ils ne sont pas équipés de carénage d'origine, à l'exception d'un dispositif de carénage inférieur servant à récupérer les fluides en cas d'avarie mécanique. Ce dispositif ne peut dépasser une ligne tracée horizontalement d'un axe de roue à l'autre.

L'ensemble des supports des instruments sur le carénage peuvent être remplacés, mais l'utilisation du titane et du carbone (ou matériaux en composite similaire) est interdite. Tous les autres supports de carénage peuvent être modifiés ou remplacés.

Les conduits d'air originaux entre le carénage et la boîte à air peuvent être modifiés ou remplacés. Des composants en fibre de carbone et autres matériaux exotiques sont interdits. Des grilles de protection ou « wire-meshes » installées à l'origine dans les ouvertures des conduits d'air peuvent être enlevées.

Tout point d'attache pour la bécquille de la roue avant/arrière doit être fixé soit au cadre, soit sur le bloc moteur ou sur les bras de suspension arrière (bras oscillants). Aucun élément de ce support ne peut dépasser n'importe quelle partie du carénage. Seules des modifications faites sur le carénage sont autorisées afin d'accepter cet élément. L'espace maximum entre ce dispositif et le carénage est de 5 mm.

Les ouvertures de refroidissement d'origine sur les côtés du carénage peuvent seulement être fermées partiellement afin de permettre la fixation de lettrage/logos du sponsor. Ce type de modification est fait en maille ou tôle perforée. Le matériel est libre mais la distance entre tous les axes d'ouverture, le centre des cercles et leur diamètre doivent rester identiques. Les trous ou perforations doivent avoir un rapport d'espace d'ouverture > 60%.

Le carénage inférieur doit être construit pour contenir, en cas d'incident moteur, au moins la moitié de la totalité de l'huile et du liquide de refroidissement du moteur (minimum 5 litres).

Le garde-boue avant peut être remplacé par un garde-boue contretype de la pièce d'origine. Toutes les dimensions, y compris les points de fixation, doivent rester comme sur la pièce homologuée. Le matériau est libre. Les montages souples par connecteurs « Zus », clips, tie-raps « zip », colliers Rislun, etc. ne sont pas autorisés. Le garde-boue arrière fixé sur le bras oscillant peut être modifié, supprimé ou changé mais le profil d'origine doit être respecté.

5.1.2. - Fourche

Libre.

5.1.3. - Réservoir d'essence

Le remplissage complet des réservoirs avec une mousse de rétention du carburant est obligatoire.

5.1.4 - Jantes

Libres.

Les jantes en carbone sont interdites sauf si elles sont d'origine du type considéré.

Entretroises des roues avant et arrière libres.

5.1.5. - Selle

La selle peut être modifiée ou changée.

5.1.6. - Commandes au pied

Libre.

Exception : La longueur minimum des repose-pieds doit être de 65 mm, et présenter des extrémités arrondies (rayon minimum 8 mm). Lorsque les repose-pieds ne sont pas du genre pliable, ils doivent comporter un embout fabriqué dans une matière téflon, plastique ou équivalent.

5.1.7. - Guidon

Libre du commerce. Les extrémités doivent être obligatoirement bouchées.

La réparation des guidons est interdite.

5.1.8. - Leviers

D'origine ou adaptables, pliables en cas de chute, rattrapage de jeux autorisé.

Les motos doivent être équipées d'une protection du levier de frein avant, afin de protéger le levier de frein au guidon d'un actionnement accidentel en cas de collision avec une autre machine. Ces protections doivent faire l'objet de fabrication en série et distribuées par un professionnel.

5.1.9. - Garde-boue

Tout garde-boue du commerce est admis à condition que sa fixation présente toutes les garanties de sécurité et qu'il conserve l'aspect et la forme générale du modèle d'origine.

La partie démontable du garde-boue arrière peut être retirée (il s'agit uniquement de la partie servant de support de la plaque minéralogique). Dans tous les cas, le dessous de selle doit être intégralement couvert.

5.1.10 - Amortisseurs arrière

Changement autorisé en conservant les ancrages d'origine sur le cadre et le bras oscillant. Lorsqu'un système de biellettes ou de renvoi existe, celui-ci doit être conservé d'origine.

5.1.11. - Amortisseur de direction

Recommandé. Il ne doit pas servir de butée de direction.

5.1.12. - Freins

Est autorisé le changement des flexibles, du liquide et des plaquettes de frein à condition que le dispositif adopté présente toutes les garanties de sécurité. **Les disques de freins peuvent être remplacés par un modèle Beringer (correspondance disque/moto disponible en annexe).**

Le remplacement des flexibles, du liquide et des plaquettes de frein sont autorisés à condition que le dispositif adopté présente toutes les garanties de sécurité.

Pour toutes les catégories, les vis de fixation des étriers de freins avant devront être arrêtées par un fil métallique de sécurité efficace.

La séparation des durites de frein avant doit se faire au-dessus du té de fourche inférieur.

5.1.13. - Compteur kilométrique et compte tours

Peuvent être retirés, une modification des supports est autorisée.

Un compteur compte-tours en état de marche et indiquant les valeurs réelles du régime moteur est obligatoire.

Un témoin de température d'eau adaptable est autorisé.

Un système d'acquisition de données peut être utilisé. Les seuls capteurs autorisés sont ceux montés comme équipement d'origine sur la moto telle qu'homologuée.

5.1.14. - Faisceau électrique

Tous les commodos de guidon à l'exception de celui qui commande le coupe-contact et le démarreur peuvent être retirés.

Les commodos d'origine homologué ayant, entre autres, une fonction de réglage servant au bon fonctionnement de la machine peuvent être conservés.

5.1.15. - Cadre

Le numéro du cadre doit correspondre en tous points au numéro figurant sur la carte grise, la feuille des mines, le certificat de conformité U.E. ou la facture.

Le remplacement du cadre est autorisé uniquement par un modèle identique à celui d'origine. Dans ce cas, la facture d'achat doit être présentée lors du contrôle technique.

Tous les cas non conformes sont soumis au Jury de l'épreuve.

5.1.16. Feu rouge arrière

Conforme à l'article 23 des règles générales pour les contrôles techniques.

5.2. - PARTIE MOTEUR

5.2.1. - Kick-démarreur

Les motos homologuées avec un démarreur électrique doivent conserver celui-ci.

5.2.2 - Réglage d'injection

Pour les machines équipées d'injection, l'adjonction d'un dispositif supplémentaire pour changer le mélange de carburant est autorisé.

5.2.3. - Filtre à air

Adaptable autorisé.

5.2.4. Système de refroidissement

D'origine du type considéré. Le calorstat peut être retiré. Le seul liquide de refroidissement autorisé est l'eau pure. Tout additif, quel qu'il soit, est strictement interdit.

La mise en marche forcée du ventilateur est autorisée.

ARTICLE 6 - PLAQUES NUMEROS

Les machines doivent être équipées de plaques jaune mat avec des numéros noir mat uniquement pour la catégorie Promo Découverte.

Les numéros doivent être conformes à l'article 16 des règles générales pour les contrôles techniques.

CHAMPIONNAT DE FRANCE DE LA MONTAGNE

Ces règles viennent en complément du Code Sportif fédéral, des R.T.S Vitesse et des règles générales sportives et techniques pour les épreuves de vitesse.

Tous les cas non prévus au présent règlement sont tranchés par le jury de l'épreuve, conformément aux dispositions ci-dessus. Il est rappelé que tout ce qui n'est pas expressément autorisé et précisé dans ce règlement et dans les règlements précités est strictement interdit.

Du fait de leur inscription, les concurrents adhèrent sans restriction à la réglementation générale des courses de côte ainsi qu'au règlement particulier de l'épreuve dont ils reconnaissent avoir pris connaissance (règlements disponibles sur le site de la FFM). Ils prennent l'engagement de s'y conformer, ainsi qu'aux décisions des officiels.

Les décisions concernant l'application du règlement sont sans appel. Tout pilote qui sciemment ne se conforme pas au règlement validé par la FFM et l'organisateur ou se fait remarquer par son comportement négatif, peut être sanctionné par le Jury de l'épreuve, sanction pouvant aller jusqu'à l'exclusion.

En cas de contestation de l'interprétation des divers règlements, ainsi que des décisions des officiels de l'épreuve, les organes compétents sont le Tribunal de Discipline Régional ou National conformément aux dispositions du code de discipline et d'arbitrage

ARTICLE 1 - DÉFINITION

La Fédération Française de Motocyclisme met en compétition en 2025 le Championnat de France de la Montagne.

Une catégorie Educative non chronométrée, ainsi que des catégories Promotion, hors championnat (voir annexe 1) sont prévues sur chaque épreuve.

Educative	Numéros de E01 à E99 A partir de 6 ans Jusqu'à 50cm³ à variateur. Puissance maximum de 8cv à la roue arrière. A partir de 7 ans A l'appréciation de l'éducateur sportif qualifié et selon le niveau et l'âge du pratiquant.
Promotion	A partir de 16 ans Promo 1 de 125cc à 500cc – numéros de 701 à 799 Promo 2 de plus de 500cc à 750cc – numéros de 801 à 899 Promo 3 de plus de 750cc à 1400cc max – numéros de 901 à 999

Un champion est désigné dans les classes suivantes :

Moto 25 Power :	Numéros de 1 à 99 A partir de 7 ans Jusqu'à 80 cm ³ 2T à variateur ou embrayage automatique (PW80 embrayage automatique) Jusqu'à 65 cm ³ 2T ou 115 cm ³ 4T à boîte de vitesse Puissance maximum de 12 cv à la roue arrière
	A partir de 8 ans Jusqu'à 80 cm ³ 2T à variateur Jusqu'à 65 cm ³ 2T ou 115 cm ³ 4T à boîte de vitesse Puissance maximum de 12 cv à la roue arrière Pocket bike : jusqu'à 40 cm ³ Carburateur de Ø 15 mm maximum
	A partir de 10 ans Jusqu'à 85 cm ³ 2T ou 160 cm ³ 4T monocylindre Puissance maximum de 25 cv à la roue arrière Pocket bike : plus de 40 cm ³
	A partir de 12 ans Jusqu'à 125 cm ³ 2T ou jusqu'à 250 cm ³ 4T Puissance maximum 25 cv à la roue arrière
Catégorie 300 :	Numéros de 101 à 199 A partir de 15 ans 125cc à 499cc bicylindres 4T

240cc à 399cc monocylindre 4T
125cc monocylindre 2T de plus de 25cv.

Open Montagne : Numéros de 201 à 299
A partir de 16 ans
250cc mono ou bicylindres 2 temps
500cc mono 2 temps
de 500cc à 690 bicylindres 4 temps
+ de 400cc à 700cc mono 4 temps

Supersport Montagne :
Numéros de 301 à 399
A partir de 16 ans
300 à 600cc 4 cylindres
765cc maxi pour les 3 cylindres 4 temps
de 691 à **955cc** bicylindres 4 temps

Superbike Montagne :
Numéros de 401 à 499
A partir de 16 ans
601 à **1400cc** 4 cylindres 4 temps
766cc à **1400cc** 3 cylindres 4 temps
956cc à **1400cc** 2 cylindres 4 temps

Side-Cars : **Numéros de 501 à 599**
A partir de 16 ans pour le pilote et 15 ans pour le passager
maxi 1300cc 4 temps,
Jusqu'à 1400cc pour les Side-Cars de route

Quads : **Numéros de 601 à 699**
A partir de 13 ans
125cc 2 temps maximum répondant au règlement technique Quads pour les courses de côte
250cc 4 temps maximum répondant au règlement technique Quads pour les courses de côte
A partir de 15 ans
550cc 2 temps ou 4 temps maximum répondant au règlement technique Quads pour les courses de côte
A partir de 18 ans
125cc à 750cc mono et bicylindres 2 ou 4 temps, répondant au règlement technique Quads pour les courses de côte

Motos et Side Car Anciens et Classiques :
A partir de 16 ans
Anciennes Solos : toute cylindrée. De 1965 à 1979 **Numéros de A001 à A999**
Classiques Solos : toute cylindrée. De 1980 à 1995 **C001 à C999**
Anciennes et Classiques side car : toute cylindrée. Jusqu'à 1995 **S001 à S999**

Les machines tout terrain sont admises en championnat de France de la Montagne. Elles doivent être conformes au règlement du championnat de France Supermotard.

Un titre de Champion de France Junior est également décerné dans la catégorie Moto 25 Power pour les pilotes de moins de 16 ans (à la première course de la saison).

Les numéros 1 à 15, 101 à 115, 201 à 215, 301 à 315, 401 à 415, 501 à 515 et 601 à 615 sont réservés aux 15 premiers du Championnat de France de la catégorie de l'année précédente.

Lors de leur première participation de la saison, les pilotes se voient attribuer un numéro. Ce numéro demeure inchangé durant la saison.

ARTICLE 2 - EPREUVES

Le championnat 2025 se déroule sur les épreuves suivantes :

17 et 18 mai	BOCOGNAGO	CORSE
31 mai et 1 ^{er} juin	CHANAZ	MC CHANAZ
14 et 15 juin	MARCHAUX	AM DOUBS
5 et 6 juillet	PANISSIERES	AMRP
19 et 20 juillet	PETIT ABERGEMENT	UM AIN
16 et 17 août.....	MARLHES	MC LES PICARLOUX
30 et 31 août.....	FRANGY	X SPORTS GAMES

Des épreuves peuvent être rajoutées ou annulées en cours de saison, dans ce cas les concurrents doivent être prévenus dans les meilleurs délais avant le déroulement de celles-ci.

Elles doivent être **ouvertes** à toutes les classes admises à disputer le championnat, sans exception.

Le calendrier définitif est disponible sur le site www.ffmoto.org.

ARTICLE 3 – ENGAGEMENT DES CONCURRENTS ET LICENCES

Les épreuves du Championnat de France de la Montagne sont réservées aux pilotes de toute nationalité titulaire d'une licence internationale, FIM Europe, NCO, NCP ou NJ délivrée par la F.F.M. pour l'année en cours et également de la licence NPP et 1 manifestation (impérativement prise en ligne sur le site de la fédération a minima 72h avant l'épreuve).

Les personnes titulaires d'une licence une manifestation ne marquent pas de points au championnat.

Les demandes d'engagement se font uniquement sur www.ffm.engage-sports.com.

Les pilotes NCO sont prioritaires s'ils **se sont engagés sur toutes les épreuves** 5 semaines avant la première épreuve.

Pour les autres pilotes, les demandes d'engagement doivent parvenir 30 jours avant la date de la manifestation, accompagné du droit d'engagement.

Sauf pour la catégorie Promotion, un coureur peut s'engager sur **deux** machines dans **deux** catégories **maximum**, lors de la même manifestation mais il ne peut pas s'engager sur plusieurs machines dans une même catégorie. Chaque machine ne peut être conduite que par un seul pilote. Une machine ne peut servir que dans une seule catégorie.

Pour les catégories motos anciennes uniquement, un pilote moto ou un équipage de side-car peut s'engager dans une deuxième catégorie de motos anciennes (double monte) avec un véhicule différent. Dans ce cas l'engagement global est majoré de 50%.

Le droit d'engagement comprenant le transpondeur est de :

***135€** pour les catégories Moto 25 Power, 300cc et Quads.

***170€** pour la catégorie Promotion

***185€** pour les autres catégories.

***225€** par pilote pour un moto ancienne ou classique ou un side-car ancien

*Majoration 50€ un **mois avant l'épreuve**.

Ces tarifs sont majorés de 15€ pour les pilotes ne s'engageant pas sur tout le championnat.

Le montant du droit d'engagement de la catégorie éducative ne peut pas être supérieur à 20€. La présence d'un éducateur diplômé est obligatoire pour encadrer la catégorie éducative. Le médecin de l'épreuve monte avec la direction de course lors de la démonstration « éducative ». Cette catégorie est non chronométrée.

Les engagements sont clos impérativement **le lundi précédent l'épreuve**. Après la date de clôture, les engagements peuvent être refusés par l'organisateur.

Si dans une catégorie, à la date de clôture des engagements, **moins de 10 pilotes ou équipages sont engagés, la catégorie peut être supprimée**, les pilotes sont informés de la décision dans les meilleurs délais.

Les droits d'engagement sont remboursés dans le mois qui suit l'épreuve, dans la mesure où le concurrent prévient l'organisateur de son forfait avant le début des vérifications administratives.

Après l'ouverture des vérifications administratives, les droits d'engagement ne sont pas remboursés.

En cas d'annulation de l'épreuve prononcée par le jury, les pilotes ne peuvent prétendre à aucun remboursement.

Les pilotes ayant accédé trois fois au podium au cours de l'année dans la catégorie Promotion ne peuvent plus participer à la catégorie Promotion pour les trois années suivantes.

Lors de la première épreuve, les concurrents élisent leurs 3 représentants : 1 solo, 1 sidecariste, 1 quad.

ARTICLE 4 - BRIEFING

Un briefing est organisé sur chaque épreuve avant le début des essais. Tous les pilotes sont tenus d'y participer et doivent émarginer la feuille de présence.

Toute absence est sanctionnée d'une amende de 75€.

Les catégories Promotion **et Motos Anciennes** bénéficient d'un briefing spécifique.

ARTICLE 5 - PARCOURS

Le championnat se dispute sur les parcours retenus et validés par la commission, après examen des candidatures et visite des parcours (définition des emplacements **des postes de commissaires** et des types de protection).

Les épreuves doivent se dérouler sur un parcours ascendant, d'une largeur minimum de 4 mètres et interdit temporairement à la circulation. Le revêtement doit être correct.

Les parcours ne correspondant pas à la définition précédente peuvent éventuellement être acceptés après étude par la commission.

Pour des raisons de sécurité, la commission nationale de vitesse se réserve le droit de refuser la validation d'une piste, même si celle-ci répond aux critères précités.

Un agrément Championnat de France concernant une course de côte est valable pendant quatre ans, sauf modification importante sur le tracé.

Le départ de la côte doit être aménagé par le tracé de 2 lignes :

*La ligne de départ barrant la chaussée située 3 mètres avant l'axe de la boucle chrono,

*La seconde située à 15 mètres au-delà de la ligne de départ,

L'intervalle compris entre ces deux lignes constituant la zone de faux départ.

Un seul faux départ est toléré par montée.

Aucune zone de chauffe ne doit être prévue.

Chicane : Dans le cas d'une chicane sur le tracé : celle-ci est matérialisée par des plots en plastique lestés de sable. Elle est marquée au sol par de la peinture avec un deuxième marquage 10 cm en aval.

Le non-respect de la chicane ou un déplacement des plots supérieur à 10 cm entraîne la suppression du temps de la montée en essais et de deux secondes de pénalité en course.

Configuration Quads (à définir pour chaque tracé lors de la visite de la piste) : **des minis cônes sont placés aux endroits retenus, ils restent en permanence durant l'épreuve.**

Le non-respect des marquages ou un déplacement de ceux-ci entraîne une pénalité de 1 seconde par marquage déplacé.

Dans la mesure du possible, la visite de sécurité de la piste est faite le vendredi après 17h30.

ARTICLE 6 - TRANSPONDEURS

Le chronométrage des machines s'effectue par système transpondeurs.

En catégorie Anciennes et Classiques, le même transpondeur sert pour la course en régularité et la course de vitesse.

Lors de chaque épreuve, les concurrents se voient remettre, **une fois les vérifications techniques et administratives terminées et validées**, un transpondeur qu'ils doivent restituer à l'issue de la manifestation.

Le transpondeur doit être placé **conformément aux prescriptions du service de chronométrage.**

Le transpondeur est sous l'entière responsabilité du concurrent, pendant toute la manifestation et jusqu'à sa restitution, en conséquence, la perte, le vol ou la détérioration du transpondeur est à la charge du concurrent. **Il doit être restitué au plus tard une heure après la fin de la course. En cas de non-restitution, le pilote doit l'envoyer dans les trois jours à la FFM ou à l'adresse du responsable chronométrage.**

ARTICLE 7 - DÉROULEMENT DES ÉPREUVES

Conformément aux dispositions des règles générales CNV pour les courses de côte.

Les séries, **les doubles montes et le planning horaire de l'épreuve** sont définis par le directeur de course suivant le nombre de pilotes.

Dans la mesure du possible ce schéma de série est appliqué durant tout le championnat.

En essais comme en course, les départs sont donnés au minimum toutes les 20 secondes.

Les épreuves de Championnat de France de la Montagne se déroulent sur deux journées. Chacune des journées est indépendante et comporte des essais et des courses.

1^{ère} journée :

Essais libres

Essais chronométrés

1^{ère} manche de course

Essais libres si possible

2^{ème} journée :

Essais libres

Essais chronométrés

2^{ème} manche de course

3^{ème} manche de course

A minima le pilote doit satisfaire à une montée d'essai chronométrés pour participer aux courses 1, 2 et 3.

Si un pilote ne pouvait pas participer aux essais chronométrés, le jury **avec l'accord du directeur de course** peut le repêcher en fonction des circonstances et du palmarès des pilotes concernés.

Dans la catégorie moto ancienne, classique ou side car ancien, pour chacune des épreuves, il y a au minimum 2 montées libres, 2 montées chronométrées et 4 courses (2 vitesse et 2 régularité) réparties de la façon suivante :

*samedi : régularité avec 1 essai libre, 1 essai chronométré et 2 montées.

*dimanche : vitesse avec 1 essai libre, 1 essai chronométré et 2 montées.

Les montées se font dans l'ordre des numéros pour les essais libres et chronométrés. Les essais chronos du samedi déterminent l'ordre de départ de la course 1, ceux du dimanche de la course 2 et 3.

Les montées de courses se font dans l'ordre inverse du résultat des essais chronométrés (**le dernier qualifié part en premier...**) à l'exception des catégories **Moto 25 Power, Motos Anciennes et Promotion, qui partent dans l'ordre des qualifications.**

Ne peuvent participer aux courses que les concurrents ayant réalisé un temps inférieur à celui du premier de sa classe majoré de 30%.

Toute série qui est commencée ne peut être interrompue par un retardataire d'une autre série (double monte et série rapprochée) celui-ci part en dernier de la série en cours avec une pénalité d'une seconde.

Tout pilote qui ne se présente pas sur la ligne de départ dans l'ordre de son numéro et qui occasionne un retard dans les procédures de départ est pénalisé de deux secondes. Il part en dernier de sa série.

S'il se met à pleuvoir, le directeur de course peut neutraliser la montée et la déclarer WET dans les conditions des règles générales de vitesse pour les courses de côte. Il est donné 20 minutes pour un changement de pneumatiques (avec nouveau départ de l'ensemble de la série).

A l'issue de la troisième montée, sont obligatoirement mises en parc fermé les motos des pilotes ayant réalisé les trois meilleurs temps, ainsi que toute autre moto choisie par la direction de course pour une durée de trente minutes à compter de l'heure d'affichage des résultats. Ces dernières sont sous le contrôle d'un commissaire technique et sous la responsabilité du pilote.

Il est rappelé que le port du casque (qui doit être conforme à l'article 15 des règles générales des contrôles techniques) est également obligatoire pour le retour.

En essais comme en course, le retour des concurrents se fait sous la responsabilité du directeur de course.

Tout pilote qui déclare forfait pendant l'épreuve doit le déclarer immédiatement à la direction de course.

ARTICLE 8 - CLASSEMENTS

Chaque manche donne lieu à l'attribution de points, **un point est attribué au premier à l'issue des qualifications.**

Dans chaque catégorie, les points suivants sont attribués pour chaque montée :

1er	25 pts	6ème	10 pts	11ème	05 pts
2ème	20 pts	7ème	09 pts	12ème	04 pts
3ème	16 pts	8ème	08 pts	13ème	03 pts
4ème	13 pts	9ème	07 pts	14ème	02 pts
5ème	11 pts	10ème	06 pts	15ème	01 pts

Concernant l'attribution des points, dans le cas où deux pilotes sont ex-aequo, ils marquent tous les deux le nombre de points de la place qu'ils ont obtenue, les suivants marquent les points correspondant à leur place. Exemple : deux pilotes sont ex-aequo en ayant réalisés le troisième temps, ils marquent chacun 16 points le suivant marque donc 11 points.

Les ex-aequo sont départagés en considération du nombre de places de 1^{er}, 2^{ème}, etc. S'il est impossible de les départager, ils ont le même classement.

Le classement de l'épreuve est effectué en tenant compte du meilleur temps de chaque pilote dans les 3 séries, les primes sont attribuées en fonction de ce classement.

Pour la catégorie 25 power un classement global est effectué ainsi qu'un classement pour la catégorie junior.

Pour les catégories moto ancienne, classique et side car, en régularité, le classement ne prend en compte que l'écart entre les deux montées de course du samedi, **celui qui a le plus petit écart entre les 2 montées de course est déclaré vainqueur. En vitesse, le plus rapide sur le classement journée est déclaré vainqueur.**

Le classement régularité se fait sur les deux montées du samedi.
 Le classement vitesse se fait sur les deux montées du dimanche.
 Le podium est établi sur le temps de la meilleure des manches.
 Une série supplémentaire course 2 a lieu pour la catégorie régularité le samedi.

Pour toutes les catégories, il faut un minimum de 5 pilotes pour obtenir un titre de champion de France.
 Si moins de 5 pilotes sont classés dans une catégorie à la fin de l'année, celle-ci devient Trophée de France.

ARTICLE 9 - RÉCLAMATIONS

Le dépôt de réclamation doit s'effectuer conformément à l'article 8 du règlement général et au maximum 30 minutes après l'affichage des résultats signés par le directeur de course.
 Le directeur de course peut faire démonter toute machine de son choix, à l'arrivée, sans que le pilote visé puisse prétendre à une indemnité quelconque.

ARTICLE 10 - REMISE DES PRIX

Dans la mesure du possible la remise des prix doit se faire au maximum une heure après l'affichage des résultats de la dernière manche de course.

Des lots ou coupes doivent être prévus pour la catégorie éducative.

Des coupes aux 3 premiers de toutes les catégories (y compris juniors) doivent obligatoirement être remises.

Des coupes sont attribuées au 3 premiers des Promotion 1, 2 et 3 en fonction du classement.

Pour les motos et side car anciens, des coupes sont remises aux 3 premiers de toutes les catégories vitesse et régularité.

Les prix minimums suivants doivent être versés aux pilotes dans chaque classe du Championnat de France (à l'exception des catégories Moto 25 Power, 300, Quads, Promo et motos anciennes) et sont attribués suivant le temps de la meilleure montée de chaque pilote, (classement journée) et suivant le nombre d'engagés.
 Primes attribuées pour 10 engagements et plus :

1er	200€	2ème.....	140€	3ème	120€
-----------	------	-----------	------	------------	------

Primes attribuées pour moins de dix engagements :

1er	Remboursement du droit d'engagement.
-----------	--------------------------------------

ARTICLE 11 - OFFICIELS

La CNV désigne un délégué, président du jury, un directeur de course, un directeur de course adjoint, et deux commissaires techniques 2^{ème} degré (dont un responsable). Un commissaire 2^{ème} degré supplémentaire est désigné par la CNV, il a en charge les contrôles sonométriques.

Le club organisateur doit nommer au minimum deux commissaires sportifs 2^{ème} degré pour le jury et un commissaire technique (minimum 1^{er} degré). Ces désignations doivent avoir obtenu l'aval de la C.N.V.

La FFM désigne les chronométreurs. Leurs frais sont pris en charge par le club organisateur sur la base d'un forfait défini par la fédération.

ARTICLE 12 – RESPONSABILITÉ

Il est rappelé aux concurrents que leurs matériels sont placés sous leur entière responsabilité durant toute la manifestation. Ils doivent notamment en assurer la surveillance constante et ne peuvent en aucun cas invoquer la responsabilité civile du club organisateur en cas de vol ou de dégradation.

Vie dans l'enceinte du parc coureur, courtoise et respect envers les autres pilotes sont de mise, il est impératif qu'à partir de 22h00 le calme soit de rigueur, attention au volume de la musique, aux éclats de voix et autres manifestations sonores.

Il est rappelé aux pilotes qu'ils sont responsables de leurs accompagnants.

Chaque concurrent doit être en possession d'un tapis environnemental.

Tout pilote ou accompagnant qui est pris dans la côte les jours précédents l'épreuve avec une machine non-conforme au code de la route ou en violation avec celui-ci est sanctionné par le jury. Cette sanction peut aller jusqu'à l'exclusion.

L'accès du parc pilote à la ligne de départ et la descente de la cote se font à vitesse modérée, avec casque et gants et combinaison fermée.

Les comportements suivants sont interdits : burn, roue arrière, roue avant (stoppie), vitesse excessive.

Afin d'être identifiables, les véhicules motorisés deux roues, homologués et assurés, utilisés comme moyen de déplacement par les pilotes (enfant, accompagnateurs, etc.) doivent porter à l'avant une plaque avec le numéro de départ barré.

ARTICLE 13 – LAISSEZ PASSER

Les laissez-passer pilotes ou mécaniciens fournis par les organisateurs ne sont ni vendables, ni cessibles à titre gracieux.

Toute fraude entraîne la confiscation immédiate et définitive des laissez-passer incriminés, sans préjuger des sanctions disciplinaires encourues par le pilote à qui ils ont été délivrés.

ARTICLE 14 – VÉRIFICATIONS ADMINISTRATIVES ET TECHNIQUES

Article 14.1 - Généralités

Les pilotes présentant des machines aux contrôles administratif et technique sans leur carte grise, ou pour les machines en RSV, sans une facture émise par un professionnel certifiant que la machine ne présente aucun danger, se voient refuser la participation à l'épreuve sans pouvoir prétendre au remboursement du droit d'engagement. **Cette disposition ne s'applique pas à l'éducatif et au 25 Power.**

Chaque pilote doit obligatoirement se présenter aux opérations de vérifications administratives avec sa licence en cours de validité.

Les contrôles ont lieu le jour précédent les essais à minima de 14h30 à 19h30 et se poursuivent le jour des essais de 7h30 à 9h30.

Chaque concurrent doit également soumettre sa (ou ses) machine(s) aux opérations de vérifications techniques y compris au sonomètre.

Les contrôles techniques sont effectués tels que décrits au chapitre des règles générales pour les contrôles techniques des épreuves relevant des circuits de vitesse et des courses de côte.

Les vérifications techniques préliminaires sont des vérifications de sécurité, la conformité de la machine **et de l'équipement** reste sous la responsabilité du pilote.

Lors de la première épreuve, les pilotes (sauf Promotion et Educative) reçoivent un livret technique qu'ils doivent obligatoirement présenter aux commissaires techniques à chaque épreuve.

Pour la catégorie Moto 25 Power des contrôles de puissance peuvent être effectués durant la manifestation.

Article 14.2 - Numéros

La couleur des numéros est libre à condition que les dimensions restent réglementaires et que leur contraste soit suffisant pour être lisible. Les commissaires techniques sont juges de la bonne lisibilité des plaques numéros.

Pour toutes les catégories Promotion : Fond JAUNE mat (RAL 1003)/ Numéros NOIR mat.

Article 14.3 - Carburant

Le carburant doit être conforme aux dispositions de l'article 20 des règles générales pour les contrôles techniques.

Article 14.4 – Contrôle du bruit

Leur niveau sonore doit être inférieur à 102 dB/A conformément à l'article 19 des règles générales pour les contrôles techniques (méthode FIM).

Un compte tour fixe, permanent et en état de fonctionnement doit être présent sur toutes les machines.

Les mesures débutent lors de la première montée pour toutes les machines. Les mesures débutent lors de la première montée

Toute machine non conforme sera recontrôlée à l'arrivée de la seconde montée.

Des contrôles aléatoires peuvent être faits à tout moment de la manifestation.

En cas de non-conformité le pilote peut être sanctionné.

Méthode de contrôle sonométrique des machines classiques et historiques

Le régime moteur est calculé en tenant compte de la course du piston et de l'année de production de la machine (année modèle de la machine).

Le pilote s'engage à respecter le niveau sonore indiqué dans le règlement soit 102 dB/A maxi (se référer à la Méthode de contrôle sonométrique des machines classiques & historiques ci-dessous).

Le sonomètre pour la mesure doit être placé à 50 cm et 45° par rapport à l'axe du pot d'échappement (méthode FFM 2012).

Le régime moteur pour la prise de son correspond à une vitesse linéaire du piston de :

Production Année ou période	Vitesse linéaire du piston VP	Régime moteur
Jusqu'à 1960	8 m/s minimum	Minimum 50% du régime max *
1960 à 1969	9 m/s	Minimum 50% du régime max *

1970 à 1980	10 m/s	Minimum 50% du régime max *
Après 1980	11 m/s	Minimum 50% du régime max *
* - Valeur indicative - Appliquer la formule ci-dessous pour la valeur exacte		

Calcul valable pour les 2 temps et 4 temps confondus.
Silencieux : La sortie doit être protégée (bord arrondi)

La formule de calcul du régime moteur à appliquer pour la mesure du bruit est la suivante :
 $N(T/mn) = (VP/(C*2)) * 60 * 1000$

N= régime moteur
VP= Vitesse du piston
C= course du moteur

Le contrôle du bruit des machines supermotard et quads est effectué selon les règles générales pour les contrôles techniques des épreuves relevant des circuits de vitesse et des courses de cotes CNV.

Article 14.5 – Usage de la visserie alliage et titane

Interdite pour la partie cycle et moteur autre que celle prévue d'origine.

ARTICLE 15 – EQUIPEMENT OBLIGATOIRE

Le pilote est responsable de la lisibilité des marques d'homologation de ses équipements (casques, dorsales...), si ces marques sont illisibles les équipements sont refusés par les commissaires techniques.

À tout moment de la manifestation, les commissaires techniques peuvent, s'ils le jugent nécessaire, retirer toutes marques d'approbation FFM sur les casques, et/ou saisir temporairement une pièce de l'équipement qu'ils jugeraient non conforme ou dangereuse. Un rapport est immédiatement adressé au directeur de course pour l'en informer.

Liste de l'équipement :

- *Combinaison de cuir ou jugé équivalent homologué une pièce en bon état,
- *Gants en cuir ou jugé équivalent homologué sans déchirures et à manchettes,
- *Bottes en cuir ou jugé équivalent homologué et en bon état (bottines recouvrant au minima la cheville tolérés pour les pilotes et passager side car et quadeurs)
- *Protection pectorale EN1621-3 (sauf pour les passagers side car)

Les normes de casques suivantes sont autorisées :

- *Europe :ECE 22-06 P et ECE 22-05 P
- *Japon : JIS T 8133 : 2015
- *USA : SNELL M 2015
- *FIM : FRHPhe - 01

Le port du casque intégral avec visière est obligatoire. Les casques modulables, tout terrain, off road et jet sont interdits. Aucune adjonction d'appendice non homologué n'est autorisée sur ou à l'intérieur des casques. Les autocollants, autres que ceux d'origine, sont interdits sur les casques.

Le port d'un **airbag (intégré ou gilet) homologué est obligatoire pour tous les pilotes (sauf pour les équipages side-car et la catégorie 25 power qui conservent la protection dorsale homologuée EN 1621-2).**

En cas de chute, suivant la gravité et si le pilote ne reprend pas la piste, le directeur de course récupère le casque et le remet au responsable du contrôle technique, celui-ci décide de la conformité du casque, il est en mesure de le confisquer jusqu'à la fin de l'épreuve.

Dans le cas d'une chute et du non-rapatriement immédiat de la moto, l'organisateur veille à mettre la machine en sécurité et bâchée, à l'abri du public.

A la suite d'une chute et au rapatriement de la machine, les contrôleurs techniques doivent obligatoirement examiner l'équipement du pilote et la machine concernée.

ARTICLE 16 – RÈGLES TECHNIQUES GÉNÉRALES TOUTES CATÉGORIES MACHINES SOLOS

Les machines autorisées à disputer le Championnat de la Montagne doivent répondre aux définitions des règles générales pour les contrôles techniques des épreuves relevant des circuits de vitesse et des courses de cote CNV.

Les machines tout terrain conformes au règlement supermotard sont également admises en championnat de France.

Une machine ne peut servir que dans une seule catégorie et ne peut pas être échangée entre pilote pendant une épreuve.

Article 16.1 – Béquille

Pour les motos anciennes, des béquilles sécurisées (ne se rabattent pas de façon autonome) sont autorisées, elles doivent être solidement reliées aux parties fixes de la moto.

Article 16.2 – Cadre

Le numéro de cadre doit correspondre en tous points au numéro figurant sur la carte grise ou sur la facture (cf. article 4).

En cas de remplacement du cadre par un modèle d'occasion, le pilote doit avoir en sa possession l'original de la facture d'achat de ce cadre.

Tous les cas non conformes seront soumis au Jury de l'épreuve.

Article 16.3 – Commandes au pied

Celles-ci sont libres à l'exception de la longueur minimum des repose-pieds qui devra être de 65 mm et présenter des extrémités arrondies (rayon minimum 8 mm). Lorsque les repose-pieds ne sont pas du genre pliable, ils doivent comporter un embout fabriqué dans une matière Téfalon, plastique ou équivalent (diamètre 16 mm). Les repose-pieds repliables doivent être obligatoirement rappelés par un ressort en position basse.

Article 16.4 – Carénage

Tout carénage du commerce est admis à condition que la fixation présente toutes les garanties de sécurité et conserve l'aspect et la forme générale du modèle d'origine.

Pour les machines 4 temps, les bacs récupérateurs d'huile sont obligatoires.

Le carénage inférieur doit être construit pour recueillir, en cas d'incident moteur, au moins la moitié de la totalité de l'huile et du liquide de refroidissement moteur. Le carénage ne doit comporter aucun trou ou bouchon. Les motos n'ayant pas à l'origine de carénage doivent être équipées d'un sabot pour la récupération de la moitié du liquide de refroidissement et de lubrification moteur.

Les bas de carénage (**vièrges de trous et bouchons**) sont déposés pour le passage au contrôle technique.

Article 16.5 – Système de refroidissement

D'origine du type considéré. Le calorstat peut être retiré.

Le seul liquide de refroidissement autorisé est l'eau pure. Tout additif, quel qu'il soit, est strictement interdit.

Article 16.6 – Récupérateurs

Les machines doivent être munies de reniflards d'huile, la sortie de ceux-ci doit se faire dans un récupérateur qui doit être facilement accessible et qui doit être vide avant tous départs.

La capacité des récupérateurs devra être :

- de 250 ml pour les reniflards de la boîte de vitesse.
- de 500 ml pour le moteur,

Les reniflards d'huile doivent être connectés et se décharger dans la boîte à air.

Les réservoirs d'essence comportant des tubes reniflards doivent aboutir dans un récupérateur d'une capacité minimale de 250 ml y compris en cas d'utilisation d'un clapet anti-retour. Le récupérateur doit être dans un matériau approprié.

Les mises à l'air des radiateurs et des carburateurs doivent aboutir dans des flacons (250 ml) en matériau approprié.

Article 16.7 – Boîte de vitesses

Boite d'origine du type considéré. Le changement de la démultiplication finale est autorisé. La largeur de la chaîne de transmission finale peut être changée, mais le pas doit rester d'origine.

Article 16.8 – Coupe circuit

Les motocycles solos doivent être équipés d'un interrupteur ou bouton coupe contact de couleur rouge en état de fonctionnement, pouvant être actionné sans lâcher le guidon, se trouvant d'un côté ou l'autre du guidon ou demi-guidon à portée de main, facilement accessible, visible et fonctionnel. Il est recommandé que ce coupe-circuit interrompe le circuit primaire d'allumage.

L'installation sur la moto d'un coupe-circuit interrompant le circuit primaire d'allumage et coupant le moteur lorsque le pilote quitte sa machine (notamment en cas de chute) est recommandée. Ce système peut être commandé soit par un cordon relié au pilote ou par un système sans fil.

En side-car, un coupe-circuit pour le pilote et le passager est obligatoire et doit être actionné au moyen d'un fil non élastique d'une longueur maxi d'un mètre. Les coupe-circuits doivent interrompre le circuit primaire d'allumage et les pompes à essence.

Tous les axes et vis de direction et suspension doivent être freinés avec des écrous freins ou par du fil à freiner.

Article 16.9 – Partie cycle

D'origine du type considéré.

Article 16.10 – Roues

Libres, sauf magnésium et carbone. Entretoises des roues avant et arrière libres.

Les supports de béquille doivent être réalisés en nylon, téflon ou matière équivalente, respecter les dimensions suivantes : diamètre 30 mm, longueur 40 mm, vis de fixation en retrait.

Une protection (matière plastique, téflon) des axes de roues est autorisée pour autant qu'elle ne dépasse pas de plus de 22 mm de chaque côté par rapport à l'extrémité de l'axe d'origine.

Article 16.11 – Pneumatiques

Les pneus utilisés doivent être du type tourisme, sculptés, moulés, tarifés et porter la lettre symbole de vitesse maximum (H. S. V.Z ou W) conformément à la norme ETRTO.

Les pneus référencés cross ou enduro sont interdits.

Le retailage des pneus est interdit.

Pneus slicks interdits sauf :

*motos équipées de pneumatiques de tailles 90/80-17 pour l'avant et 115/75-17 pour l'arrière (en particulier pour 125 et 250 Moto 1).

*motos de la catégorie Moto 25 Power.

*motos de la catégorie OPEN, pneumatiques slick à l'avant uniquement.

*motos Promotion en 125cc.

Les pneus pluie sont autorisés (sauf motos anciennes).

L'utilisation des couvertures chauffantes est autorisée.

Les pneumatiques doivent être montés dans le sens de rotation prévu par le fabricant.

Article 16.12 – Système d'échappement

Les silencieux peuvent être remplacés par un adaptable.

Article 16.13 – Fourche

Pièce d'origine du type considéré. Positionnement en hauteur par rapport aux tés de fourche libre. Qualité et quantité d'huile libres. Clapet de fourche libre. Ressort libre et cale de compression autorisée.

Article 16.14 – Réservoir d'essence

Pièce d'origine du type considéré.

Article 16.15 – Réservoir d'huile

Pièce d'origine du type considéré.

Article 16.16 – Guidon

Libre du commerce.

Les extrémités doivent être obligatoirement bouchées. La réparation des guidons est interdite. **Titane et carbone interdits.**

Article 16.17 – Pontets de fourche

Autorisés. Protection obligatoire.

Article 16.18 – Amortisseur de direction

Autorisé. **Ne peut pas servir de butée de direction.**

Article 16.19 – Freins

Sont autorisés le changement des flexibles (la séparation des durites de frein avant doit se faire au-dessus du té de fourche inférieur), du liquide et des plaquettes de frein, à condition que le dispositif adopté présente toutes les garanties de sécurité.

Disques de frein adaptables autorisés. Disques carbone interdits.

La protection du levier de frein avant est obligatoire.

Article 16.20 – Amortisseur arrière

Changement autorisé en conservant les ancrages d'origine sur le cadre et le bras oscillant. Lorsqu'un système de biellettes ou de renvoi existe, celui-ci doit être conservé d'origine. Seuls sont admis les amortisseurs adaptables se montant sans aucun changement ou modification du système existant.

La partie démontable du garde boue arrière peut être retirée.

Article 16.21 – Protection de chaîne, pignon sortie de boîte de vitesse

Une protection (**dent de requin**) fixée sous le bras oscillant, empêchant le pied ou la main d'atteindre la couronne arrière est obligatoire.

Elle doit être en matériau de type nylon ou téflon, ou matériaux composites ayant des bords arrondis et une épaisseur minimum de 5 mm. **Elle doit être fixée solidement.**

Une protection du pignon de sortie de boîte est obligatoire.

Article 16.22 – Kick – démarreur

Le système de démarrage doit être en état de fonctionnement.

La pédale de kick peut être retirée (mais le mécanisme doit rester en état de fonctionner). Les motos homologuées avec un démarreur électrique doivent conserver celui-ci.

Article 16.23 – Embrayage

Pièce d'origine du type considéré. Renforcement des ressorts autorisé. Nombre de disques garnis identiques à l'origine.

Article 16.24 – Feu arrière

Le feu arrière n'est pas obligatoire.

ARTICLE 17 – RÈGLES TECHNIQUES SPÉCIFIQUES PAR CATÉGORIES

Article 17.1 – Catégorie motos anciennes et side car anciens

Seules les motos et side-cars construits ou modifiés pour participer aux courses sont habilités à participer au championnat. Les motos et side-car fabriqués avant le 31/12/1995 sont admis à concourir pour le championnat. De même sont autorisées à participer des répliques fabriquées avec des techniques en vigueur jusqu'à la fin de l'année 1995.

Les véhicules qui ne répondent pas au règlement technique en vigueur ne sont pas autorisés à participer au championnat.

Sont interdits :

- *Frein avant avec étriers radiaux
- *Etriers de frein 4 pistons maxi
- *Pas de moteur suralimenté (turbo)
- *Phares et rétroviseurs, sont prohibés sur les véhicules destinés à concourir.
- *Les pneus slicks et slicks retaillés sont interdits
- *Les pneus pluie sont interdits dans la catégorie Anciennes
- *Les roues de 17 pouces ne sont autorisées en Anciennes que dans la mesure où ils équipent les machines livrées en France en équipement d'origine (catalogue ou article original faisant foi).

Sont autorisés :

- *Les couvertures chauffantes sont autorisées dans les catégories Anciennes et Classiques
- *Les roues de 17 pouces ne sont autorisées que dans la catégorie Classiques
- *Pneus : toutes marques et types actuels vendus dans le commerce

Sont obligatoires :

- *Le garde-boue : avant et arrière
- *Le garde-boue à l'avant peut être absent seulement en présence d'un carénage complet
- *La séparation des durites de frein avant doit se faire au-dessus du té de fourche inférieur
- *Les motos doivent être équipées de freins à commandes indépendantes pour chacune des deux roues
- *Les bouchons de vidange moteur doivent être freinés

Article 17.2 – Catégorie Promotion

Dans le cadre des épreuves organisées sous l'égide de la Fédération Française de Motocyclisme, celle-ci propose à l'intention des pilotes amateurs un cycle d'épreuves sans classement cumulé dénommé Promotion Côte.

Les pilotes NCO engagés en catégorie Promotion ne peuvent pas rouler dans une autre catégorie du championnat de France sur l'épreuve à laquelle ils participent dans la catégorie Promotion, excepté en tant que passager side-car.

La catégorie Découverte est réservée aux licenciés première année ou une manifestation.

Article 17.2.1 – Définition des machines Promotion

Le motocycle de promotion doit être fabriqué en série et être vendu normalement dans le commerce. Il doit avoir obtenu l'agrément du Service des Mines dans sa configuration d'origine. Les machines doivent être accompagnées de la carte grise, de la feuille des mines ou du certificat de conformité U.E. Les immatriculations WW sont admises à condition que l'on soit en mesure de présenter la feuille des mines correspondant à la machine. Les véhicules faisant l'objet d'une procédure RSV peuvent participer aux épreuves Promotion pour autant que son propriétaire fournisse une facture émanant d'un professionnel de la moto certifiant que la machine ne présente pas de danger. Les pilotes roulant sur des machines faisant l'objet d'un prêt importateur ou concessionnaire doivent être en possession d'une attestation officielle de prêt de ce dernier. Ce document permet l'identification de la machine, y figurent en plus de l'identité du bénéficiaire de ce prêt, l'appellation commerciale, le type mine et le numéro de châssis.

Tous les points non décrits dans ce règlement spécifique Promotion doivent être conformes aux règles générales pour les contrôles techniques des épreuves relevant des circuits et des courses de côtes.

Article 17.2.2 – Modifications obligatoires

Doivent être retirés obligatoirement :

- *les clignotants (ou scotchés)
- *le(s) rétroviseur(s)
- *les repose-pied passager
- *la plaque minéralogique
- *le phare (ou scotchés)
- *le feu arrière (ou scotchés)
- *le klaxon

ARTICLE 18 – RÈGLES GÉNÉRALES ET TECHNIQUE SIDE CAR

Les règles générales pour les contrôles techniques sont applicables ainsi que les articles suivants (ne concerne pas les side car classic dont les spécifications sont notées dans leur propre règlement). Tous les axes et vis de direction doivent être freinés. Les axes et vis de suspension doivent être freinés par des écrous frein ou par du fil à freiner.

Article 18.1 – Règlement technique side car rallye routier

Appartient à la catégorie side-car tout véhicule à trois roues laissant deux traces sur le sol et composé d'une moto formant une trace et d'un side-car pour le passager formant l'autre trace. Les Side-cars doivent être homologués et strictement conformes au code de la route et à la feuille d'homologation. Ils doivent être équipés d'une carrosserie d'un modèle d'aspect identique au Side car homologué.

- *Les véhicules doivent être munis d'une protection solide et efficace entre le coureur et le moteur. Cette protection doit empêcher que le corps du conducteur (ou ses vêtements) soit en contact direct avec les flammes qui peuvent s'échapper ou avec d'éventuelles fuites d'huile et de carburant ;
- *Les ailerons ou autres dispositifs aérodynamiques sont autorisés à condition qu'ils ne dépassent pas les dimensions de la carrosserie et qu'ils soient partie intégrante du carénage et/ou de la carrosserie. Ils ne doivent pas dépasser la largeur du carénage ni la hauteur du guidon ;
- *Le réservoir d'essence doit être protégé de manière indépendante contre tout contact avec le sol
- *La batterie doit être protégée de telle façon que ni le conducteur, ni le passager ne puissent entrer directement en contact avec la batterie ou son contenu ;
- *Les pneus doivent être homologués ;
- *Le passager doit pouvoir se pencher de chaque côté ; Le véhicule doit être muni d'un dispositif adéquat permettant au passager de s'y tenir lorsqu'il se penche ;
- *Le véhicule peut être muni d'une tête de fourche qui, comme le guidon ne doit pas dépasser la tangente de la roue ;
- *Le bouchon du réservoir à essence doit être conçu de telle sorte qu'en profil, il ne dépasse pas la surface du carénage et que, lors d'un accident, le bouchon ne puisse pas être arraché. La mise à l'air libre du réservoir à carburant doit se faire sans que le pilote ou le passager ne puissent être atteints par les projections de carburant ;
- *Le garde-boue avant doit couvrir 10 % (dix) au minimum de la circonférence de la roue avant ; Si le Side-car est amovible, il doit être fixé au motorcycle en quatre points au minimum. Les points de fixation doivent présenter toutes les garanties de sécurité ;
- *La garde au sol mesurée sur toute la longueur et la largeur du véhicule ne doit pas être inférieure à 75 mm lorsque le guidon est dans la position de ligne droite, avec carburant, conducteur et passager.
- *Le guidon doit être placé au-dessus de l'axe de la roue et plus haut que le siège conducteur. L'unité de direction peut seulement comporter une fourche ou un bras oscillant monté sur un ou des supports ou sur une fourche télescopique. Les bras articulés sont autorisés pour diriger la roue du side-car ;
- *Le passager doit avoir une place assise aménagée avec dossier ;
- *Les tuyaux d'échappement fixés à côté du Side-car doivent être protégés pour éviter au passager de se brûler et leur sortie doit être horizontale sur 30 mm au moins et dirigée vers l'arrière ;
- *Le pot d'échappement ne doit pas dépasser la largeur du Side Car, et l'extrémité arrière du pot d'échappement ne doit pas dépasser la tangente verticale du bord arrière de la carrosserie du Sidecar.
- *L'angle de braquage minimum de la roue avant doit être de 23° de part et d'autre de part de l'axe longitudinal ;
- *Un coupe-circuit doit être monté de façon à fonctionner si le conducteur quitte sa machine ; ce coupe-circuit doit interrompre le circuit primaire d'allumage et il doit être muni d'un câblage pour l'arrivée et le retour du courant. Il doit être placé aussi près que possible du milieu du guidon et doit être actionné au moyen d'un fil non élastique de longueur et d'épaisseur adéquate, fixé au conducteur. Un câble en spirale (façon cordon téléphonique), d'une longueur maximale d'un mètre, est autorisé ;
- *Les dimensions du side-car devront être conformes à celle portée sur la feuille d'homologation.

ARTICLE 19 – RÈGLES TECHNIQUES GÉNÉRALES POUR LES QUADS

Tous les points non décrits dans ce règlement spécifique quads doivent être conformes aux règles générales pour les contrôles techniques des épreuves relevant des circuits et des courses de côte.

Article 19.1 – Règles Générales Quads

Le quad de compétition est un véhicule à 4 roues ayant une roue à chaque extrémité diagonale. Un seul

pilote est assis à califourchon. Aucune restriction n'est imposée quant à la marque, la construction ou le genre de motorcycle en dehors de celles spécifiées ci-dessous. La cylindrée doit être : 125cc à 750cc mono et bicylindres 2 temps ou 4 temps.

Article 19.2 – Direction – Guidon – Papillon des gaz

La direction est assurée par les roues avant et par l'intermédiaire d'un guidon d'une largeur de 650 mm mini à 850 mm maxi.

En cas de parties de fixation saillantes celles-ci doivent avoir une protection rembourrée.

Les extrémités du guidon doivent être bouchées avec un matériau solide ou recouvertes de C/C.

Tous les leviers doivent se terminer par une boule sphérique de 16 mm minimum.

La réparation des guidons en alliage léger est interdite.

Le papillon des gaz doit se fermer lorsque le pilote ne s'agrippe plus à la poignée ou au levier.

Le coupe circuit doit interrompre le circuit primaire de l'allumage et être attaché au pilote. Il doit couper l'allumage si le pilote quitte sa machine.

La protection du levier des frein n'est pas requise compte tenu de l'architecture du véhicule rendant impossible l'enchevêtrement.

Article 19.3 - Transmission

La transmission doit s'effectuer par les roues arrière uniquement par l'intermédiaire d'un axe solide (les différentiels ne sont pas autorisés).

Un pare-chocs ou protection (**bumper**) protégeant l'arrière de la couronne et du disque de frein est requis.

Le pignon de sortie de boîte de vitesses doit être protégé **par un carter ou une protection adéquate.**

Article 19.4 – Roues et pneumatiques

Le diamètre des jantes doit être compris entre 8 et 10 pouces pour les roues avant et arrières.

Les roues à rayons ne sont pas autorisées.

Les roues arrière doivent être protégées par des gardes boues en matériaux incassables couvrant chaque roue sous un angle de 30 degrés minimum.

Le retaillage des pneumatiques **est interdit.**

Les pneus slicks sont autorisés.

Les pneus de types TT, Enduro et Cross sont interdits.

La hauteur de sculpture est de 8 mm maximum.

Article 19.5 - Freins

Les roues avant doivent être munies d'un frein fonctionnel installé sur chaque axe, les roues arrière doivent être équipées d'un frein unique solidaire de l'axe de transmission.

Les freins avant sont commandés par un levier fixé au guidon. Le frein arrière est commandé par une pédale au pied, le freinage intégral est autorisé.

La protection de frein avant n'est pas obligatoire.

Article 19.6 – Moteur et protection moteur

Les carters moteurs ne peuvent être positionnés derrière le pilote.

Freinage par un fil acier ou inox de sécurité des bouchons de remplissage d'huile, de vidange, de niveau ainsi que tous les raccords amovibles de durites d'huile de lubrification.

Récupérateur (huile, essence, eau) :

*Moteurs 2 temps, un récupérateur d'essence **de carburateur** de 0,5 litre doit être correctement fixé.

*Moteurs 4 temps, le système de recyclage doit rester connecté. Un carénage ou un sabot doit être positionné sous le moteur afin de permettre la récupération de 50% des liquides, huile moteur et/ou eau du circuit de refroidissement, en cas d'incident moteur.

Les récupérateurs doivent être vidés avant chaque départ et doivent rester étanches même si le quad est couché.

Le seul liquide de refroidissement autorisé est l'eau.

Article 19.7 – Dimensions

La largeur totale, hors tout, ne peut excéder **1300 mm**.

La hauteur maxi au niveau de siège du pilote doit être de **950 mm**.

La garde au sol doit être **supérieure à 50 mm sur la surface totale du quad.**

Article 19.8 - Protections

Un bumper ou tube de protection doit être fixé à l'avant et à l'arrière du véhicule. Dans le cas d'un tube les deux extrémités doivent être obstruées par un embout en nylon, plastique, ou matière équivalente et arrondi.

Un nerf bar sans partie saillante d'un diamètre minimum de 25 mm doit être prévu de chaque côté du véhicule. Il doit être fixé par un minimum de 2 points et comporter des sangles entrecroisées ou un treillis rigide pour empêcher que le pied du pilote ne touche le sol accidentellement et en retrait de 100 mm maximum par rapport à l'alignement extérieur des roues avant.

Ce nerf bar doit, par construction, être relevé à l'arrière de 100 mm minimum ou être équipé d'une protection rigide évitant l'intrusion d'un pied entre celui-ci et le protégé roue arrière.

Article 19.9 - Silencieux

Le silencieux ne doit pas dépasser l'aplomb arrière de la machine. Le tube de fuite ne doit pas dépasser de plus de 5 mm le corps du silencieux.

Le niveau sonore doit être **conforme** à l'article 19 des règles générales pour les contrôles techniques des épreuves relevant des circuits et des courses de côte.

Article 19.10 – Plaques et numéros des machines

Les machines doivent porter 3 plaques numéros, une sur la face avant et une sur chaque flan.

Les couleurs sont libres mais les numéros doivent être lisibles, le contraste doit être suffisamment marqué par rapport au fond de couleur des carénages. Le commissaire technique peut refuser toute plaque et numéro si ceux-ci ne sont pas lisibles.

Article 19.11 – Réservoir et carburant

La mise à l'air du réservoir d'essence doit être équipée d'un clapet anti-retour qui évite le refoulement de carburant, y compris en cas de retournement de la machine.

L'essence utilisée doit être pour les 4T être du super sans plomb, conformément à l'article 20 des règles générales pour les contrôles techniques des épreuves relevant des circuits et des courses de côte.

Pour les 2T, l'essence utilisée doit être du carburant du commerce, y compris de type AVGAS 100 LL.

Si d'autres essences sont utilisées, elles doivent être conformes à l'article 20 des règles générales pour les contrôles techniques des épreuves relevant des circuits et des courses de côte.

A la demande du jury de l'épreuve, il peut être procédé à des contrôles de carburant et de cylindrée.

Si un contrôle de cylindrée est demandé par le jury de l'épreuve, et s'il s'avère que le véhicule est conforme, il est alloué la somme de 40€ pour un 2 temps et de 60€ pour un 4 temps.

Article 19.12 - Equipement

L'équipement des pilotes doit être conforme à l'article 15 des règles générales pour les contrôles techniques des épreuves relevant des circuits et des courses de côte. **Gilet airbag ou combinaisons avec airbag intégré homologué sont obligatoires.**

Le feu rouge arrière n'est pas requis car ce sont des courses contre la montre uniquement.

La mousse dans le réservoir n'est pas obligatoire.

CHAMPIONNAT DE FRANCE DES DRAGSTERS**ARTICLE 1 – DÉFINITION ET CATÉGORIE DE COMPÉTITION**

Le run dragster moto désigne une épreuve de vitesse dans laquelle deux pilotes s'affrontent en ligne droite (Drag Race) ou seul (Sprint) sur une piste dédiée de 201,16 mètres (1/8 mile) ou 402,33 mètres (1/4 mile), avec pour objectif de parcourir la distance définie le plus rapidement possible.

La discipline est accessible à différents niveaux de préparation mécanique, allant de motos strictement d'origine à des machines comportant des modifications très poussées.

Une attention particulière est portée à la sécurité des pilotes et des spectateurs, avec l'application de normes strictes concernant la piste, le matériel utilisé, ainsi que les équipements de sécurité.

La Fédération Française de Motocyclisme met en compétition en 2025 un Championnat de France de Dragsters. Un champion est désigné dans les classes suivantes :

- *COMPETITION BIKE
- *SUPER STREET BIKE

Une coupe de France est attribuée dans les catégories :

- *STREET BIKE
- *PRO TWIN
- *SUPERSTOCK

Ces 5 classes doivent être programmées dans le cadre de chaque manifestation sauf si le parcours n'est pas adapté à une catégorie. Dans ce cas, le club peut solliciter une dérogation auprès de la Commission Nationale de Vitesse.

Trois semaines avant le début de la première course, des catégories peuvent être séparées ou créées en fonction du nombre de participants dans chaque catégorie.

Hors championnat, l'organisateur a la possibilité d'intégrer les catégories suivantes à chaque manifestation :

- *Promotion
- *Wheeling
- *Catégorie libre : Vintage, Open, Mini OGP, Drag Scoot ...

D'autres catégories peuvent également être proposées, sous réserve de l'accord du jury.

Les machines autorisées à participer aux épreuves de dragster doivent se conformer aux définitions stipulées dans le règlement technique des dragsters.

Dans le cas où le nombre d'engagés est inférieur à 8 dans une catégorie au moment de la clôture des engagements, l'organisateur peut supprimer cette dernière.

ARTICLE 2 - CONCURRENTS

Les épreuves du Championnat de France Dragsters sont réservées aux pilotes de toute nationalité titulaire d'une licence internationale, FIM Europe, NCO, ou une manifestation délivrée par la F.F.M. pour l'année en cours.

Des licences « une manifestation » sont également disponibles sur le site : www.ffmoto.org. Ces dernières doivent être prises au minimum 72h avant l'épreuve. Aucune licence ne sera délivrée sur place.

La Commission Nationale de Vitesse de la Fédération Française de Motocyclisme se réserve la possibilité de ne pas délivrer d'autorisation de sortie le jour où se déroule une épreuve de Championnat de France de Dragsters.

ARTICLE 3 – ENGAGEMENT

Un pilote engagé dans plusieurs classes doit effectuer ses différents runs à l'intérieur des horaires prévus pour chaque classe au programme de la manifestation, avec la machine appropriée. Si une épreuve de Championnat de France et une épreuve Internationale se déroulent dans le cadre d'une même manifestation, un pilote engagé dans les deux épreuves doit impérativement se conformer aux horaires **de ces deux épreuves**.

Un pilote ne peut s'engager sur plus d'une machine dans une même classe dans le cadre d'une même manifestation.

Deux pilotes ne peuvent s'engager sur une même machine dans la même classe, le changement de machine entre pilotes est interdit.

Tout pilote souhaitant participer doit obligatoirement s'inscrire en utilisant le site internet : [www. ffm.engage-sports.com](http://www.ffm.engage-sports.com). **Le paiement des inscriptions se fait uniquement par carte bancaire.**

Le montant des engagements pour chaque épreuve est de

***140 €** pour les catégories championnat ou coupe de France.

***70 €** pour les catégories hors championnat.

***40 € pour les cylindrées de moins de 300cc dans les catégories hors championnat.**

Ces engagements sont majorés de **35 €** pour les pilotes ne s'engageant pas à la totalité des courses.

Les inscriptions doivent être faites au plus tard 30 jours avant la date de chaque épreuve. Passé ce délai, une pénalité de 50 € est appliquée.

Pilote souhaitant déclarer forfait :

Dans le cas où un concurrent ne peut participer à une épreuve, **il doit prévenir de son forfait via Engage Sports au minimum 48h avant le début des vérifications administratives de l'épreuve concernée.** L'engagement lui est remboursé.

Sélection

Le nombre d'engagés admis pour l'ensemble des catégories doit être spécifié sur le règlement particulier (RP). Dans le cas où le nombre maximum de demandes d'engagements est atteint le jour de la clôture, sont prioritaires dans l'ordre, pour autant qu'ils soient engagés dans les délais :

1. les catégories comptant pour le championnat de France
2. les catégories comptant pour la coupe de France
3. les autres catégories

La sélection se fait dans l'ordre de réception des demandes d'engagements **valides**.

Exemple :

A la date de clôture des engagements le nombre de demandes dépasse le nombre spécifié dans le RP. Aucune nouvelle demande n'est prise en compte quelle que soit la catégorie.

Sont refusés le dernier, l'avant dernier, etc. engagés des catégories hors Championnat, Coupe et trophée jusqu'à l'obtention du nombre maximum prévu.

Si le nombre n'est toujours pas atteint, les doubles montes effectuées avec la même machine. Si le nombre n'a toujours pas été atteint les pilotes de la catégorie Promotion etc.

ARTICLE 4 – NUMÉROS DE COURSE

Les numéros de course sont attribués chaque année en fonction du classement du championnat de France de l'année précédente. **Les pilotes ne figurant pas au classement peuvent choisir un numéro lors de l'inscription. Cette demande sera validée par l'organisateur.**

Chaque machine doit avoir deux numéros situés de part et d'autre.

Les plaques et numéros doivent être de couleur mate.

Pour les machines engagées dans deux catégories, le numéro correspondant doit être identifiable sans ambiguïté.

La lisibilité des numéros est sous la responsabilité du concurrent. Si un numéro est illisible, les temps ne seront pas enregistrés et aucune réclamation ne sera acceptée.

CATEGORIE	FORMATS	PLAQUE	DIMENSIONS
Compétition Bike	CBXX	Blanches numéro noir précédé de la mention « CB »	Hauteur minimum : 14 cm, largeur : 8 cm, épaisseur du trait : 2,5 cm
Super street bike	SSBXX	Rouges numéro blanc précédé de la mention « SSB »	Hauteur minimum : 10 cm, largeur : 6 cm, épaisseur du trait : 2 cm
Street bike	SBXX	Vertes numéro blanc précédé de la mention « SB »	Hauteur minimum : 10 cm, largeur : 6 cm, épaisseur du trait : 2 cm
Pro Twin	PTXX	Noires numéro blanc précédé de la mention « PT »	Hauteur minimum : 10 cm, largeur : 6 cm, épaisseur du trait : 2 cm
Super Stock	SSXX	Jaunes numéro noir précédé de la mention « SS »	Hauteur minimum : 10 cm, largeur : 6 cm, épaisseur du trait : 2 cm
Promotion, Wheeling, Vintage et Open	XXX	Noires numéro blanc	Hauteur minimum : 10 cm, largeur : 6 cm, épaisseur du trait : 2 cm

Pour les catégories Promotion, Wheeling, Vintage et Open les numéros doivent être apposés sur une surface plane ou sur la bulle du côté du chronométrage, avec un contraste suffisant pour garantir leur lisibilité.

ARTICLE 5 - EPREUVE

Article 5.1 – Calendrier

Les dates seront mises en ligne sur www.ffmoto.org

Toutefois, l'une ou l'autre de ces courses peut changer de date sous réserve d'accord de la Commission Nationale de Vitesse, des épreuves peuvent également être rajoutées ou annulées en cours de saison.

Article 5.2 – Normes des pistes

Les épreuves se déroulent sur des parcours parfaitement rectilignes retenus de 201,16 mètres et de 402,33 mètres.

La distance de décélération doit être de 300 mètres minimums pour une épreuve de 201,16 mètres et de 600 mètres minimums pour une épreuve de 402,33 mètres. La décélération peut se faire sur une courbe d'un rayon de 500 m après le premier tiers en ligne droite.

La largeur minimum de la piste est de :

*6 mètres en sprint,

*9 mètres minimums pour une course en drag race de 201,16 mètres,

*12 mètres pour une course en drag race de 402,33 mètres.

La ligne médiane doit être matérialisée et le revêtement approprié.

Ces largeurs peuvent être différentes pour les catégories hors championnat ou coupe de France :

*7,5 mètres pour une course de 201,16 mètres,

*9 mètres minimums pour une course de 402,33 mètres.

Les animations ne doivent pas laisser de débris, endommager la piste, altérer l'adhérence, dérégler, endommager ou nécessiter le démontage des systèmes de chronométrage durant les qualifications et les éliminatoires.

Article 5.3 – Homologation des parcours

La CNV se réserve le droit de refuser l'agrément d'une piste même si elle répond aux critères mentionnés, pour des raisons de sécurité.

Article 5.4 – Formules de course

Article 5.4.1 – Sprint

Les participants s'affrontent un à un. Ils s'élancent sous les ordres du starter.

Trois runs minimums sont prévus, le nombre maximum dépendant du temps disponible. Tous les pilotes d'une même catégorie doivent avoir le même nombre de runs.

Le meilleur temps est pris en compte pour le classement. En cas d'égalité le second meilleur temps est utilisé.

Article 5.4.2 – Drag Race

Deux participants s'affrontent simultanément. Les pilotes courent en parallèle, chacun dans une voie séparée.

Pour la phase de qualification, les temps sont retenus pour la création de la grille. Pour la phase éliminatoire, le vainqueur est celui qui franchit la ligne en premier.

Article 5.5 – Conditions d'annulation de course

Article 5.5.1 – Arrêt définitif en cours des qualifications

La course est arrêtée en raison de conditions défavorables et les éliminatoires ne sont pas disputés. Les points sont attribués en fonction des temps de qualification selon le barème du sprint.

Aucun remboursement du droit d'engagement ni dédommagement.

Article 5.5.2 – Arrêt définitif en cours d'éliminatoires

La course est arrêtée définitivement pendant les éliminatoires, avant d'avoir terminé les huitièmes, quart ou demi-finales. Les points sont attribués en fonction des runs effectués lors du tour d'éliminatoires précédent l'arrêt (huitièmes, quarts ou demi-finales pleins).

Aucun remboursement ni dédommagement.

Article 5.5.3 – Annulation pour conditions atmosphériques défavorables

L'épreuve est annulée en raison des conditions météorologiques ou d'autres facteurs similaires. Aucun point supplémentaire n'est attribué après l'annulation sauf pour les tours déjà terminés.

Aucun remboursement ni dédommagement.

ARTICLE 6 – DÉROULEMENT DES ÉPREUVES

Article 6.1 – Vérifications administratives et techniques

Chaque pilote doit obligatoirement se présenter aux opérations de vérifications administratives avec sa licence en cours de validité et sa confirmation d'engagement.

Chaque pilote doit également soumettre sa ou ses machines aux opérations de vérifications techniques à l'emplacement qui lui est indiqué.

Pour les catégories hors championnat la présentation de la carte grise de la machine est obligatoire.

Lors des vérifications techniques, la présentation de l'équipement suivant est obligatoire :

*casque : norme ECE 22/05 ou ECE 22/06

*combinaison de cuir une pièce ou 2 pièces sur zip

*Botte (couvrant la malléole)

*Gants en cuir avec manchette couvrant le poignet en bon état

*Dorsale : norme EN 1621-2

Le contrôleur technique peut consigner les équipements non conformes durant l'épreuve et le rendre au pilote à la fin de celle-ci.

A l'issue et à tout moment des essais et de la course, une machine peut être placée en parc fermé pour la durée du délai de réclamation, être démontée ou plombée.

Article 6.2 – Zone de départ et accès

Aussi bien en drag race qu'en sprint, une zone proche de la ligne de départ est aménagée pour la mise en route des machines, la chauffe des pneus, etc. L'accès à cet emplacement est réservé aux seuls pilotes et mécaniciens, qui doivent quitter l'aire de chauffe dès que leur pilote a pris le départ.

Article 6.3 – Départ des courses

Le départ est donné via la technique de l'arbre de Noël, un système de feux lumineux couplé à des cellules photoélectriques. Ce système assure une détection précise des temps de réaction des pilotes.

En cas de défaillance du système, le départ peut être donné manuellement au drapeau, mais cela doit rester une solution de dernier recours.

Des indices de temps peuvent être appliqués pour la catégorie Promotion selon les systèmes de départ.

Lors d'un run, le choix du couloir revient au pilote le plus rapide lors du run précédent ou au mieux classé des essais lors du premier run éliminatoire.

Si des runs doivent se dérouler avec un départ au drapeau, cela doit être spécifié dans le règlement particulier (RP), qui décrit les modalités spécifiques de chaque épreuve. Cette information garantit que tous les participants connaissent à l'avance les conditions dans lesquelles les courses se dérouleront.

Article 6.4 – Essais libres

Le jury peut autoriser un pilote à faire un essai non chronométré, le dimanche matin avant la dernière séance

de qualification. Cet essai est réservé aux pilotes qui n'ont pu effectuer un run de qualification à la suite d'une casse mécanique. Le pilote doit en faire la demande justifiée. Le jury est souverain dans la décision d'accorder ou non cet essai libre.

Article 6.5 – Retour des machines

Lorsque la piste ne comporte pas de voie de retour, sur ordre du directeur de course les assistants (qui doivent porter un casque) sont autorisés à emprunter la piste afin de ramener les machines qui ne peuvent revenir par leurs propres moyens. Chaque concurrent concerné doit prévoir un moyen de retour prêt à partir dès que le signal en est donné. Faute de quoi la machine reste au parc en bout de piste.

Article 6.6 – Horaires

Les horaires sont joints au règlement particulier. Il est obligatoire de prévoir un run qualificatif le dimanche matin.

Article 6.7 – Qualifications

Les qualifications se déroulent sur trois runs chronométrés minimum. Si les conditions météo ne le permettent pas, seulement deux runs sont requis.

Chaque concurrent doit avoir effectué au moins un run qualificatif pour pouvoir prendre le départ des éliminatoires. Cependant si un incident survient pendant ce run, il n'est pas obligé de franchir la ligne d'arrivée, mais il doit avoir franchi la ligne de départ en utilisant uniquement l'énergie de son moteur.

Un run qualificatif est recommandé le matin des éliminatoires.

Au cas où des conditions exceptionnelles interdisent le déroulement des deux runs de qualification, les éliminatoires sont basés sur le classement de l'année précédente (jusqu'à la moitié du championnat) puis sur le classement provisoire du championnat en cours.

Dans le cas où les éliminatoires se basent sur les classements antérieurs, les points de qualification ne sont pas attribués.

En catégorie Compétition Bike, un délai minimum d'une heure doit être observé entre deux runs. Toutefois en cas de force majeure, ce délai peut être réduit.

Article 6.8 – Éliminatoires

Pour les catégories du championnat de France, une série est composée des 16 meilleurs temps des qualifications.

Pour les catégories hors championnat de France, deux séries sont créées :

*Série A : les 16 meilleurs temps des qualifications.

*Série B : les 16 temps suivants.

Si les horaires et le nombre d'engagés le permettent, une série C (16 temps suivants) peut être ajoutée.

Si une place n'est pas remplie, le pilote suivant est en BY RUN (run seul).

Si un pilote est désigné suppléant avant les éliminatoires, le premier non qualifié entre dans la grille, suivi du second,

En cas de suppléant lors de la finale, c'est le plus rapide des battus de la demi-finale, si ce dernier ne peut pas en état de prendre le départ, le suivant est désigné.

Les grilles de départ sont affichées une heure avant le début des éliminatoires. Aucun changement n'est autorisé après l'affichage et la place des pilotes absents reste vide.

Les points restent acquis au pilote en cas de forfait.

Les tableaux éliminatoires suivent le modèle annexé au cahier des charges.

Article 6.9 – Disqualifications

Aucun soutien ne peut être donné aux pilotes pendant le burn out. Seul le pilote engagé peut effectuer le burn out. Un maximum de deux burn out est autorisé.

Après avoir démarré le moteur et pénétré dans la zone de burn out, le pilote ne peut redémarrer son moteur qu'une seule fois (interdit pour les véhicules en nitrométhane).

Une ligne est tracée 60 cm avant la première cellule. Une fois cette ligne franchie, aucune aide ne peut être apportée au pilote, hormis pour la mise en marche de l'ordinateur de bord.

Lors des runs éliminatoires si un pilote déclenche un feu rouge (anticipé ou hors délai) ou franchit la ligne médiane, le temps réalisé n'est pas retenu. L'adversaire remporte automatiquement le run, qu'il doit cependant effectuer.

Pendant les essais ou les qualifications si un pilote déclenche un feu rouge, son temps réalisé est pris en compte.

Un pilote Bye Run doit effectuer son run sous peine de disqualification. En cas d'incident, il n'est pas tenu de franchir la ligne d'arrivée, mais il doit avoir franchi la ligne de départ par la seule énergie de son moteur.

Tout pilote qui effectue un burn-out dans le parc coureur ou circule avec la machine engagée pour la course en dehors du site de la manifestation, met en marche son moteur après 20 h dans le parc coureur ou aux abords est disqualifié, sauf décision contraire du jury.

ARTICLE 7 – CLASSEMENTS ET PRIX

Les résultats des essais et des courses doivent être affichés sur un panneau accessible à tous, signés par le directeur de course et comportant l'heure d'affichage.

La méthode de classement pour les catégories hors championnat est au choix de l'organisateur et doivent être indiqués dans le règlement particulier. Les prix sont au choix de l'organisateur.

Le total des points attribués au cours des épreuves permet de déterminer le vainqueur du championnat. Le classement est établi en additionnant les résultats de toutes les manches retenues et courues.

Un minimum de 3 épreuves doit être organisé dans chaque catégorie pour qu'un titre de vainqueur puisse être attribué en fin de saison.

Article 7.1 – Attribution des points

Les épreuves de sprint se déroulant sur deux jours pourront comporter deux manches distinctes (une le samedi et une le dimanche) bénéficiant chacune d'une attribution de points au championnat.

Formule	Conditions	Points Attribués
Sprint	Pilote présent	5 points
	Une seule manche courue	10 points
	Deux manches distinctes	5 points
Drag Race	Pilote présent	10 points
	Qualification	Points attribués sur les temps de qualification
	Éliminatoires (par Run gagné)	10 points par run pendant les éliminatoires

En formule Drag Race, les points sont attribués comme suit :

1er	35 pts	5ème	31 pts	9ème	27 pts	13ème	23 pts
2ème	34 pts	6ème	30 pts	10ème	26 pts	14ème	22 pts
3ème	33 pts	7ème	29 pts	11ème	25 pts	15ème	21 pts
4ème	32 pts	8ème	28 pts	12ème	24 pts	16ème	20 pts

En formule sprint les points sont attribués comme suit :

1er	45 pts	9ème	25pts	17ème	16pts	25ème	8pts
2ème	40pts	10ème	24pts	18ème	15pts	26ème	7pts
3ème	37pts	11ème	23pts	19ème	14pts	27ème	6pts
4ème	35pts	12ème	22pts	20ème	13pts	28ème	5pts
5ème	33pts	13ème	21pts	21ème	12pts	29ème	4pts
6ème	31pts	14ème	20pts	22ème	11pts	30ème	3pts
7ème	29pts	15ème	19pts	23ème	10pts	31ème	2pts
8ème	27pts	16ème	18pts	24ème	9pts	32ème	1pt

ARTICLE 8 – OFFICIELS

La FFM se réserve le droit de désigner un délégué sur l'ensemble des épreuves comptant pour le championnat de France, c'est l'arbitre de la manifestation. Ses frais sont 50% à la charge de l'organisateur et 50% à la charge de la FFM.

Pour chaque épreuve du championnat il est désigné un directeur de course et un commissaire technique, les frais de ceux-ci sont à la charge de l'organisateur.

Le directeur de course et le délégué doivent être titulaires d'une qualification de la spécialité dragster.

Les officiels sont soumis à l'approbation de la CNV.

Il appartient au club de désigner 4 commissaires de piste à leur charge.

ARTICLE 9 – APPLICATION DU RÈGLEMENT

Les cas non prévus au règlement particulier de l'épreuve sont tranchés en première instance par l'arbitre de l'épreuve conformément aux clauses du présent règlement et du règlement national des manifestations sportives.

Le rapport de clôture doit être retourné à la ligue motocycliste du club organisateur dans le mois sous peine de sanction.

ARTICLE 10 - RÉCLAMATIONS

Les réclamations doivent être conformes aux dispositions de l'article 8 des règles générales pour les épreuves de vitesse.

ARTICLE 11 – RESPONSABILITÉS

Les pilotes doivent respecter strictement toutes les règles et règlements de la compétition, y compris les protocoles de sécurité.

Les pilotes doivent faire preuve de fair play et d'un comportement responsable, tant sur la piste que dans le paddock.

Les concurrents sont entièrement responsables de leurs matériels durant toute la manifestation et ne peuvent en aucun cas invoquer la responsabilité du club organisateur.

Le démarrage des motos dans les stands n'est autorisé que si la machine est tournée vers un obstacle solide appartenant au pilote, susceptible de l'arrêter.

Il est interdit de laisser ses déchets sur le site. Les pilotes doivent minimiser la destruction des écosystèmes.

Les huiles, carburant et autres liquides dangereux doivent être manipulés avec précaution. Les pilotes et équipes sont tenus d'utiliser des bacs de rétention pour éviter les déversements accidentels et sont tenus d'utiliser les emplacements prévus à cet effet afin de traiter ces déchets.

Les motos pourvues d'un embrayage centrifuge actionné par le moteur ne doivent pas être mises en marche sans que la roue arrière soit soulevée du sol par une béquille solide et sûre. Le retour moteur en marche est interdit dans le parc pilote.

Lorsqu'à l'issue d'une série, les assistants se rendent en bout de piste afin de ramener les machines, le port du casque est obligatoire pour ceux-ci.

La circulation dans le parc pilotes, avec quelque véhicule que ce soit, doit se faire à l'allure d'un piéton au pas. Tout excès, soit par le pilote ou un membre de son équipe, peut entraîner des sanctions allant jusqu'à la disqualification du pilote pour la saison en cours.

ARTICLE 12 – OBLIGATIONS PROMOTIONNELLES

Chaque organisateur d'une épreuve Euro-Série, Internationale ou Zone Union Européenne doit obligatoirement prendre une manche du championnat de France dans le cadre de son épreuve.

ARTICLE 13 – APPLICATION DU RÈGLEMENT

Les cas non prévus au règlement particulier de l'épreuve sont tranchés en première instance par l'arbitre de l'épreuve conformément aux clauses du présent règlement et du règlement national des manifestations sportives.

REGLEMENT « RUN »

ARTICLE 1 - DÉFINITION

Le « Run » est une manifestation destinée à permettre au plus grand nombre de s'initier aux épreuves d'accélération, conjointement ou non avec une organisation de « run » automobiles.

Elle se déroule sur une piste telle que définie à l'article 5 du présent règlement, un par un ou deux par deux. Pour être qualifié de "Run" et bénéficier des tarifs d'assurance et du visa la FFM définis pour ce type d'épreuve, le déroulement de la manifestation ne doit comporter aucune autre activité (démonstration, stunt, etc.). Dans le cas contraire la FFM se réserve le droit de poursuivre l'organisateur devant l'instance disciplinaire compétente.

ARTICLE 2 - CONCURRENTS

Peuvent participer au « Run », tous les pilotes titulaires d'une licence délivrée par la F.F.M.

ARTICLE 3 - MACHINES

Les machines autorisées à participer doivent être conformes au règlement technique dragsters promotion. La carte grise doit être présentée lors des contrôles.

ARTICLE 4 - PARCOURS

Les pistes utilisées doivent être de bonne qualité, le profil transversal ne doit pas être exagérément bombé. La largeur minimale est de 7,50 m (6 m pour les runs réservés aux 50cc, scooters et cyclos) pour des pistes

dont la distance d'accélération n'excède pas 1/8 de miles (201,16 m) qui est le maximum autorisé. La distance de décélération est d'au moins 1,5 fois la distance d'accélération, elle peut s'effectuer après son premier tiers dans une courbe d'un rayon minimum de 500 m. La sécurité est conforme à la fiche technique « Dragsters ».

ARTICLE 5 - ENGAGEMENTS

Les modalités d'engagement (date limite, montant, etc.) sont à la discrétion de l'organisateur.

ARTICLE 6 – DÉROULEMENT DES « RUNS »

Les «runs» se déroulent départ au feu ou au drapeau.

ARTICLE 7 – CLASSEMENT / PRIX

La méthode de classement ainsi que les prix, au choix de l'organisateur doivent être indiqués dans le règlement particulier.

ARTICLE 8 - SÉCURITÉ

Chaque pilote doit présenter son équipement, conformément aux prescriptions de l'article 6.1 du règlement du championnat de France de dragster.

REGLEMENT TECHNIQUE

Les motos du championnat ou de la coupe de France doivent pouvoir démarrer par leurs propres moyens, ou avec l'aide d'un démarreur extérieur pris en bout de vilebrequin. Les autres modes de démarrage assistés (poussette, rouleaux, etc.) sont interdits.

Les machines hors championnat doivent démarrer par leurs propres moyens.

Le liquide de refroidissement est interdit.

ARTICLE 1 – CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES DES MACHINES DU CHAMPIONNAT ET DE LA COUPE DE FRANCE

Ces règles s'appliquent pour les catégories CB, SSB, SB et PT.

Année modèle	Voir tableau par catégorie
Cadre et Partie cycle	Les éléments porteurs du cadre doivent avoir pour dimension minimale 20x 1,5 mm. Pour les cadres à poutre porteuse centrale, la poutre doit avoir pour dimension minimale 50mm. Le moteur ne doit pas faire partie des éléments de rigidité du cadre. Il doit être disposé de manière à assurer une répartition correcte des masses.
Carrosserie	Le pilote doit être en mesure de monter ou de descendre de la moto sans avoir à démonter tout ou partie du carénage. De plus, le carénage ne doit pas entraver le contrôle du véhicule.
Béquille	Interdit
Rétroviseur	Interdit
Capot de protection	Les systèmes de transmission ouverts doivent être munis d'un capot empêchant tout contact accidentel avec des pièces en rotation. Les compresseurs à entraînement mécanique doivent être munis d'un capot d'au moins 3 mm d'épaisseur s'il est en acier ou 5 mm s'il est en aluminium, ou d'une protection anti-explosion homologuée.
Guidon	Les extrémités du guidon doivent être bouchées avec un matériau solide ou recouvertes de caoutchouc. Le guidon peut être remplacé. Un espace minimum de 30 mm doit être maintenu entre le guidon (avec ses leviers) et le réservoir ou le cadre, en maximum d'angle de braquage. Un espace d'au moins 20 mm doit exister entre le carénage et les extrémités du guidon ou tout autre système de direction, quel que soit l'angle de position. La réparation des guidons est interdite. L'amortisseur de direction ne doit pas servir de butée.

Réservoir	Le réservoir de carburant doit être solidement fixé au cadre, il peut être remplacé par un faux dont l'aspect doit être identique à l'origine. Le réservoir contenant le carburant doit être métallique et solidement fixé.
Phare et feu	Voir tableau par catégorie
Selle	La selle doit offrir au pilote une position de conduite sûre, et ne doit pas être dangereusement inconfortable.
Lests	Voir tableau par catégorie
Suspension avant	Voir tableau par catégorie
Suspension arrière	Voir tableau par catégorie
Garde au sol	Les motos doivent avoir une garde au sol d'au moins 50 mm lorsque la fourche est enfoncée en butée, avec le pilote en position et la pression des pneus correcte. Il doit être possible d'incliner la moto de 12 degrés de chaque côté à partir de la position verticale sans que d'autres parties du véhicule, en dehors des roues, ne touchent le sol.
Jante	Voir tableau par catégorie
Pneu	Voir tableau par catégorie
Frein	Les motos doivent avoir deux systèmes de freinage indépendants, un pour chaque roue. Les disques de frein doivent mesurer au moins 175 mm de diamètre, et les tambours au moins 150 mm. Pour les motos de plus de 500cc, un frein à disque avant est obligatoire. Si la moto a un seul disque, il doit faire au moins 250 mm de diamètre et 5 mm d'épaisseur. Avec un double disque, chaque disque doit mesurer au moins 220 mm de diamètre et 5 mm d'épaisseur.
Levier	Tous les leviers (embrayage, freins, etc.), doivent se terminer par une sphère (\varnothing de cette sphère : 16 mm minimum). Cette sphère peut également être aplatie mais, dans tous les cas, les bords doivent être arrondis (épaisseur minimum de cette partie aplatie : 14 mm). Ces extrémités doivent être fixées d'une façon permanente et faire partie intégrante du levier.
Protection des leviers	Aucune protections obligatoires
Wheelibars	Voir tableau par catégorie
Commande	Toutes les commandes du guidon doivent rester dans leur position d'origine et être entièrement sous le contrôle du pilote.
Commande des gaz	Les motos doivent avoir une poignée tournante avec un ressort de rappel relié au système d'admission du carburateur ou de l'injection. Le papillon des gaz doit se refermer automatiquement quand on relâche la poignée. Le papillon des gaz doit se refermer automatiquement quand on relâche la poignée.
Coupe-contact d'urgence	Les motos doivent être équipées d'un coupe-circuit électrique qui coupe l'alimentation du moteur (et du NO2, si applicable) en cas de perte de contrôle, quelle que soit la direction. Ce dispositif doit être relié au pilote dès que le moteur est mis en marche.
Cylindrée	Voir tableau par catégorie
Moteur	Voir tableau par catégorie
Carburateur	Voir tableau par catégorie
Injection	Voir tableau par catégorie
Carburant	Voir tableau par catégorie

Suralimentation	Voir tableau par catégorie
Compresseur	Voir tableau par catégorie
Système d'alimentions	Les motos doivent avoir des robinets de coupure de carburant en bon état. Les tuyaux doivent être sécurisés avec des raccords coniques ou un fil de fer de sécurité. Les systèmes d'injection à pompe doivent utiliser des tubulures à haute pression de type «aéroquip» ou équivalent. Pour les motos qui utilisent un carburant autre que l'essence ou l'alcool, ou qui ne peuvent pas être arrêtées par la coupure de l'allumage, il faut installer une vanne de coupure de carburant à action rapide. Cette vanne doit être accessible au pilote sans qu'il quitte le guidon et se fermer automatiquement lorsque le pilote descend de la moto. La connexion entre la vanne et le pilote doit être établie avant que la roue arrière touche le sol.
Allumage	Libre
Ordinateur	Les ordinateurs ne peuvent être utilisés que pour le recueil et le stockage d'informations.
Boite à air	Libre
Commande des vitesses	Le mécanisme de changement de vitesses est conçu pour permettre au pilote de l'utiliser tout en gardant les deux mains sur le guidon.
Embrayage	Les machines équipées d'embrayages automatiques doivent avoir un système qui empêche l'ouverture des gaz pendant que l'assistant pousse la machine vers la ligne de départ, après le burn-out. Les embrayages à l'air libre doivent être protégés par un capot d'au moins 1 mm d'épaisseur s'il est en acier ou de 3 mm s'il est en aluminium.
Chaîne	La chaîne est de type riveté, sans maillon rapide, ou le maillon rapide est assuré par un fil de fer de sécurité ou du silicone. Le brin supérieur de la chaîne doit être protégé par un dispositif métallique.
Garde-chaîne ouvert de la boîte de vitesses	Une protection du pignon de sortie de boîte est obligatoire. Un garde chaîne doit être installé de telle manière à empêcher que la jambe ou le pied du pilote ne puisse se coincer entre le brin de la chaîne inférieure et la couronne arrière. Cette protection devra être en un matériau de type téflon, nylon, matériaux métalliques ou composites ayant les bords arrondis et d'une épaisseur minimale de 5 mm. Elle devra être fixée solidement.
Echappement	Les pots d'échappement ne dépassent pas la roue arrière et sont dirigés loin du pilote, du réservoir de carburant et des pneus. Les collecteurs d'échappement flexibles sont interdits.
Alternateur et faisceau électrique	Libre ou démonté
Démarrreur	Les motos doivent pouvoir démarrer par leurs propres moyens, ou avec l'aide d'un démarreur extérieur pris en bout de vilebrequin. Les autres modes de démarrage assistés (poussette, rouleaux, etc.) sont interdits. Si une batterie d'appoint est utilisée, le branchement doit être assuré par une prise (pincés interdites).
Shifter	Voir tableau par catégorie
Double limiteur	Voir tableau par catégorie
Lock-up	Autorisé

Réservoir de récupération d'huile	Dans le cas où le moteur serait muni d'un reniflard d'huile, celui-ci débouche dans un réservoir de récupération. La capacité du réservoir étant de 0,5 litre pour les moteurs atmosphériques et de 2 litres pour les moteurs suralimentés.
Fil de fer de sécurité	Les bouchons de vidanges et des vis et écrous dont le desserrage provoquerait instantanément une fuite d'huile sont munis d'un fil de fer de sécurité. Les éléments suivants doivent également être munis d'un fil de fer de sécurité : vis de fixation de la couronne arrière, axe de roue arrière, vis de fixation des étriers de frein, des disques de frein, du maître-cylindre du frein à pied.

ARTICLE 2 – CATÉGORIE COMPÉTITION BIKE

La catégorie Compétition Bike est réservée aux motos de compétition de catégories : top fuel, pro-mod, pro-stock et Funny-bike, conçues spécifiquement pour des épreuves de dragster, équipées de pneus à section carrée et de Wheelibars.

Article 2.1 – Catégorie Top Fuel Bike

Un Top Fuel est la catégorie de moto équipées de moteurs suralimentés (souvent avec un compresseur) et alimentées par un carburant extrêmement puissant, généralement un mélange de nitrométhane et de méthanol.

Année modèle	Toutes années
Cadre et Partie cycle	Les éléments porteurs du cadre doivent avoir des dimensions minimales de 20 x 1,5 mm. Pour les cadres avec une poutre porteuse centrale, cette poutre doit avoir une dimension minimale de 50 mm. Le moteur ne doit pas contribuer à la rigidité du cadre et doit être placé de manière à assurer une bonne répartition des masses.
Carrosserie	Libre. Si le carénage est retiré, les anciennes fixations doivent être enlevées. Les modifications apportées ne doivent pas être dangereuses. Le pilote doit pouvoir monter ou descendre de la moto sans avoir à démonter le carénage et ne doit pas gêner le contrôle du véhicule
Phare et feu	Obligatoires, sous autocollant transparent ou factice.
Selle	La selle doit offrir au pilote une position de conduite sûre, et ne doit pas être dangereusement inconfortable.
Lests	Le lest est solidement fixé au cadre ou au moteur
Suspension avant	La fourche avant doit être de type hydraulique. Les tubes de fourche ne doivent pas dépasser de plus de 30 mm le té de fourche supérieur. Aucune partie de la moto, autre que les roues, ne doit toucher le sol lorsque la fourche est au maximum de compression. Les tubes de fourche doivent avoir un diamètre minimum de 28 mm, pour les motos de 350 à 750cc, et de 32 mm pour les 750cc et plus.
Suspension arrière	Les bras oscillants peuvent être changés ou modifiés, seul son allongement doit permettre la modification de l'empattement qui ne doit pas dépasser 173 cm avec la roue arrière dans sa position la plus reculée. Les amortisseurs pourront être bloqués ou remplacés par un ou des tubes rigides en acier.
Jante	Les motos doivent être équipées d'une roue avant conçue pour les motos. La jante arrière ne doit pas être plus étroite que la surface de contact du pneu arrière avec le sol de plus de 50 mm. La jante avant doit avoir pour dimensions minimales WM 1x16".

Pneu	Les pneus doivent être de type «slick» (lisses), ou avoir une profondeur de dessin minimale de 2mm. Les motos ayant une vitesse de pointe de plus de 200 km/h doivent être équipées d'un pneu avant de classe 'V' au moins, ou de type de compétition sur route. Les chambres à air des pneus arrière doivent être en caoutchouc naturel de type compétition (voir également art.49.06.10).
Wheelibars (systèmes anti-cabrage)	Obligatoire et leur montage doit être de construction solide.
Cylindré	Libre
Moteur	Libre
Carburateur	Libre
Injection	Libre
Carburant	Libre
Suralimentation	Libre
Compresseur	Libre
Shifter	Autorisé, ainsi que les systèmes de coupure d'allumage commandés par le sélecteur et les Shiftlight.
Double limiteur	Autorisé
Lock up	Autorisé

Article 2.2 – Catégorie Funny Bike

Un Funny Bike est une catégorie souvent équipée de moteurs suralimentés ou turbocompressés, parfois fonctionnant avec de l'oxyde nitreux pour augmenter la puissance.

Année modèle	Toutes années
Cadre et Partie cycle	Les éléments porteurs du cadre doivent avoir des dimensions minimales de 20 x 1,5 mm. Pour les cadres avec une poutre porteuse centrale, cette poutre doit avoir une dimension minimale de 50 mm. Le moteur ne doit pas contribuer à la rigidité du cadre et doit être placé de manière à assurer une bonne répartition des masses.
Carrosserie	Libre. Si le carénage est retiré, les anciennes fixations doivent être enlevées. Les modifications apportées ne doivent pas être dangereuses. Le pilote doit pouvoir monter ou descendre de la moto sans avoir à démonter le carénage et ne doit pas gêner le contrôle du véhicule
Phare et feu	Obligatoires, sous autocollant transparent ou factice.
Selle	La selle doit offrir au pilote une position de conduite sûre, et ne doit pas être dangereusement inconfortable.
Lests	Le lest est solidement fixé au cadre ou au moteur
Suspension avant	La fourche avant doit être de type hydraulique. Les tubes de fourche ne doivent pas dépasser de plus de 30 mm le té de fourche supérieur. Aucune partie de la moto, autre que les roues, ne doit toucher le sol lorsque la fourche est au maximum de compression. Les tubes de fourche doivent avoir un diamètre minimum de 28 mm, pour les motos de 350 à 750cc, et de 32 mm pour les 750cc et plus.

Suspension arrière	Les bras oscillants peuvent être changés ou modifiés, seul son allongement doit permettre la modification de l'empattement qui ne doit pas dépasser 173cm avec la roue arrière dans sa position la plus reculée. Les amortisseurs pourront être bloqués ou remplacés par un ou des tubes rigides en acier.
Garde au sol	Voir tableau des caractéristiques techniques générales
Jante	Les motos doivent être équipées d'une roue avant conçue pour les motos. La jante arrière ne doit pas être plus étroite que la surface de contact du pneu arrière avec le sol de plus de 50 mm. La jante avant doit avoir pour dimensions minimales WM 1x16'.
Pneu	Les pneus doivent être de type «slick» (lisses), ou avoir une profondeur de dessin minimale de 2 mm. Les motos ayant une vitesse de pointe de plus de 200 km/h doivent être équipées d'un pneu avant de classe 'V' au moins, ou de type de compétition sur route. Les chambres à air des pneus arrière doivent être en caoutchouc naturel de type compétition (voir également art.49.06.10).
Wheelibars (systèmes anti-cabrage)	Obligatoire et leur montage doit être de construction solide.
Cylindrée	Libre
Moteur	Libre
Carburateur	Libre
Injection	Libre
Carburant	Libre
Suralimentation	Libre
Compresseur	Libre
Shifter	Autorisé, ainsi que les systèmes de coupure d'allumage commandés par le sélecteur et les Shiftlight.
Double limiteur	Autorisé
Lock up	Autorisé

Article 2.3 – Catégorie Pro-Mod

Un Pro-Mod (ou Pro Modified) est une catégorie équipée de moteurs très puissants, souvent turbocompressés ou suralimentés, mais elles conservent une structure de moto plus reconnaissable à une moto d'origine. Les Pro-Mod doivent respecter des limites de modifications en termes de châssis et de moteurs. Par exemple, elles doivent utiliser des carénages qui ressemblent à ceux d'une moto de production et respecter des dimensions spécifiques.

Année modèle	Toutes années
Cadre et Partie cycle	Les éléments porteurs du cadre doivent avoir des dimensions minimales de 20x1,5 mm. Pour les cadres avec une poutre porteuse centrale, cette poutre doit avoir une dimension minimale de 50 mm. Le moteur ne doit pas contribuer à la rigidité du cadre et doit être placé de manière à assurer une bonne répartition des masses.
Carrosserie	Libre. Si le carénage est retiré, les anciennes fixations doivent être enlevées. Les modifications apportées ne doivent pas être dangereuses. Le pilote doit pouvoir monter ou descendre de la moto sans avoir à démonter le carénage et ne doit pas gêner le contrôle du véhicule
Phare et feu	Obligatoires, sous autocollant transparent ou factice.
Selle	La selle doit offrir au pilote une position de conduite sûre, et ne doit pas être dangereusement inconfortable.

Lests	Le lest est solidement fixé au cadre ou au moteur
Suspension avant	La fourche avant doit être de type hydraulique. Les tubes de fourche ne doivent pas dépasser de plus de 30mm le té de fourche supérieur. Aucune partie de la moto, autre que les roues, ne doit toucher le sol lorsque la fourche est au maximum de compression. Les tubes de fourche doivent avoir un diamètre minimum de 28 mm, pour les motos de 350 à 750 cc, et de 32mm pour les 750 cc et plus.
Suspension arrière	Les bras oscillants peuvent être changés ou modifiés, seul son allongement doit permettre la modification de l'empattement qui ne doit pas dépasser 173 cm avec la roue arrière dans sa position la plus reculée. Les amortisseurs pourront être bloqués ou remplacés par un ou des tubes rigides en acier.
Jante	Les motos doivent être équipées d'une roue avant conçue pour les motos. La jante arrière ne doit pas être plus étroite que la surface de contact du pneu arrière avec le sol de plus de 50 mm. La jante avant doit avoir pour dimensions minimales WM 1 x16 '.
Pneu	Les pneus doivent être de type «slick» (lisses), ou avoir une profondeur de dessin minimale de 2mm. Les motos ayant une vitesse de pointe de plus de 200 km/h doivent être équipées d'un pneu avant de classe 'V' au moins, ou de type de compétition sur route. Les chambres à air des pneus arrière doivent être en caoutchouc naturel de type compétition (voir également art.49.06.10).
Wheelibars (systèmes anti-cabrage)	Obligatoire et leur montage doit être de construction solide.
Cylindré	Libre
Moteur	Libre
Carburateur	Libre
Injection	Libre
Carburant	Libre
Suralimentation	Libre
Compresseur	Libre
Shifter	Autorisé, ainsi que les systèmes de coupure d'allumage commandés par le sélecteur et les Shiftlight.
Double limiteur	Autorisé
Lock-up	Autorisé

Article 2.4 – Catégorie Pro-Stock

Le Pro-Stock est une catégorie où les motos, bien que très puissantes, doivent rester proches des modèles de série en apparence. Elles utilisent des moteurs non suralimentés et fonctionnent à l'essence classique. Les modifications concernent l'optimisation du moteur, du châssis, et l'allègement, mais la silhouette d'origine et les carénages proches des modèles de production doivent être respectés.

Année modèle	Toutes années
Cadre et Partie cycle	Les éléments porteurs du cadre doivent avoir des dimensions minimales de 20 x 1,5 mm. Pour les cadres avec une poutre porteuse centrale, cette poutre doit avoir une dimension minimale de 50 mm. Le moteur ne doit pas contribuer à la rigidité du cadre et doit être placé de manière à assurer une bonne répartition des masses.

Carrosserie	Libre. Si le carénage est retiré, les anciennes fixations doivent être enlevées. Les modifications apportées ne doivent pas être dangereuses. Le pilote doit pouvoir monter ou descendre de la moto sans avoir à démonter le carénage et ne doit pas gêner le contrôle du véhicule
Phare et feu	Obligatoires, sous autocollant transparent ou factice.
Selle	La selle doit offrir au pilote une position de conduite sûre, et ne doit pas être dangereusement inconfortable.
Lests	Le lest est solidement fixé au cadre ou au moteur
Suspension avant	La fourche avant doit être de type hydraulique. Les tubes de fourche ne doivent pas dépasser de plus de 30 mm le té de fourche supérieur. Aucune partie de la moto, autre que les roues, ne doit toucher le sol lorsque la fourche est au maximum de compression. Les tubes de fourche doivent avoir un diamètre minimum de 28 mm, pour les motos de 350 à 750 cc, et de 32 mm pour les 750cc et plus.
Suspension arrière	Les bras oscillants peuvent être changés ou modifiés, seul son allongement doit permettre la modification de l'empattement qui ne doit pas dépasser 173cm avec la roue arrière dans sa position la plus reculée. Les amortisseurs pourront être bloqués ou remplacés par un ou des tubes rigides en acier.
Jante	Les motos doivent être équipées d'une roue avant conçue pour les motos. La jante arrière ne doit pas être plus étroite que la surface de contact du pneu arrière avec le sol de plus de 50 mm. La jante avant doit avoir pour dimensions minimales WM 1x16 '.
Pneu	Les pneus doivent être de type «slick» (lisses), ou avoir une profondeur de dessin minimale de 2 mm. Les motos ayant une vitesse de pointe de plus de 200 km/h doivent être équipées d'un pneu avant de classe 'V' au moins, ou de type de compétition sur route. Les chambres à air des pneus arrière doivent être en caoutchouc naturel de type compétition (voir également art.49.06.10).
Wheelibars (systèmes anti-cabrage)	Obligatoire et leur montage doit être de construction solide.
Cylindrée	Libre
Moteur	Libre
Carburateur	Libre
Injection	Libre
Carburant	Libre
Suralimentation	Libre
Compresseur	Libre
Shifter	Autorisé, ainsi que les systèmes de coupure d'allumage commandés par le sélecteur et les Shiftlight.
Double limiteur	Autorisé
Lock up	Autorisé

ARTICLE 3 – CATÉGORIE SUPER STREET BIKE

Un Super Street Bike est une catégorie basée sur les motos fabriquées en série, faisant l'objet d'une construction suivie et vendues normalement dans le commerce, mais avec des modifications poussées pour maximiser leur performance tout en conservant un aspect général proche d'une moto de route.

Année modèle	Toutes années
Cadre et Partie cycle	D'origine du modèle considéré
Carrosserie	Libre, en cas de retrait du carénage, les anciennes fixations doivent être enlevées. En tout état de cause, les modifications apportées ne doivent pas présenter de danger.
Phare et feu	Obligatoires, sous autocollant transparent ou factice.
Selle	Libre, le siège doit être recouvert d'un matériau de finition (Skaï, mousse, etc.).
Lests	
Suspension avant	Le montage de fourche avant de remplacement est autorisé, si elles sont de type hydraulique et remplissant les exigences minimales suivantes : Diamètre intérieur du tube 32 mm, débattement 30 mm. La fourche ne doit pas dépasser de plus de 30 mm le té supérieur ou les ancrages de bracelets si ceux-ci sont au-dessus du té supérieur sur le modèle commercialisé.
Suspension arrière	Les bras oscillants peuvent être changés ou modifiés, seul son allongement doit permettre la modification de l'empattement qui ne doit pas dépasser 173 cm avec la roue arrière dans sa position la plus reculée. Les amortisseurs pourront être bloqués ou remplacés par un ou des tubes rigides en acier.
Jante	Le montage de roues de remplacement est autorisé à l'avant et à l'arrière. Arrière : minimum 17" ou même dimensions que l'origine.
Pneu	Les pneus sont vendus normalement dans le commerce pour usage routier dans le réseau de distribution français (DOT ou ERT0). Pneu avant : largeur minimum 3,25" Pneu arrière : largeur disponible dans le commerce. Les sculptures doivent être apparentes. Les pneus spéciaux à section carrée sont interdits.
Wheelibars	Interdits
Cylindrée	Pour les machines produites en plusieurs cylindrées sous la même appellation commerciale, les moteurs pourront être intervertis à condition que ce changement n'entraîne aucune modification du cadre. La cylindrée est celle de la machine de référence pour les versions turbocompressées. Elle est libre pour les autres modes de suralimentation.
Moteur	D'origine de l'appellation commerciale de la machine de référence, le vilebrequin, le carter moteur et la culasse doivent être de provenance d'origine. Les modifications internes sont autorisées, y compris le vilebrequin, mais ne doivent pas entraîner de modifications de l'aspect général extérieur du moteur du type considéré. Le bloc cylindre est libre. Une entretoise sous le cylindre est autorisée. La boîte de vitesse doit comporter le même nombre de rapport que d'origine Pour les machines produites en plusieurs cylindrées sous la même appellation commerciale, les moteurs pourront être intervertis à condition que ce changement n'entraîne aucune modification du cadre. La cylindrée est celle de la machine de référence pour les versions turbocompressées. Elle est libre pour les autres modes de suralimentation.
Carburateur	Libres
Injection	D'origine du modèle considéré.

Carburant	Essence du commerce y compris essence de compétition généralement disponible pour les moteurs ACT. L'adjonction de radicaux nitrés est interdite.
Suralimentation	Les compresseurs, Turbos et nitrous sont autorisés
Compresseur	
Shifter	Autorisé, ainsi que les systèmes de coupure d'allumage commandés par le sélecteur et les Shiftlight.
Double limiteur	Autorisé
Lock up	Autorisé

ARTICLE 4 – CATÉGORIE STREET BIKE

Une Street Bike est une catégorie basée sur des modèles de production, mais avec des modifications mais restant une moto conçue principalement pour une utilisation sur route. Des modifications sont parfois apportées pour améliorer la performance sans altérer radicalement son caractère d'origine.

Année modèle	Toutes années
Cadre et Partie cycle	D'origine du modèle considéré.
Phare et feu	Obligatoires, sous autocollant transparent ou factice.
Selle	Libre, le siège doit être recouvert d'un matériau de finition (Skaï, mousse, etc.).
Lests	
Suspension avant	Le montage de fourche avant de remplacement est autorisé, si elles sont de type hydraulique et remplissant Les exigences minimales suivantes : Diamètre intérieur du tube 32 mm, débattement 60 mm. La fourche ne doit pas dépasser de plus de 30 mm le té supérieur ou les ancrages de bracelets si ceux-ci sont au-dessus du té supérieur sur le modèle commercialisé.
Suspension arrière	Les bras oscillants peuvent être changés ou modifiés, seul son allongement doit permettre la modification de l'empattement qui ne doit pas dépasser 173 cm avec la roue arrière dans sa position la plus reculée. Les amortisseurs pourront être bloqués ou remplacés par un ou des tubes rigides en acier.
Garde au sol	Voir tableau des caractéristiques techniques générales
Jante	Le montage de roues de remplacement est autorisé à l'avant et à l'arrière. Avant : minimum 17" maximum 21" ou même dimension que l'origine. Arrière : minimum 17" ou même dimensions que l'origine.
Pneu	Vendus normalement dans le commerce pour usage routier dans le réseau de distribution français. Pneu avant : largeur minimum 3,25" Pneu arrière : largeur disponible dans le commerce. Les sculptures doivent être apparentes.
Wheelibars	Interdits
Cylindrée	Pour les machines produites en plusieurs cylindrées sous la même appellation commerciale, les moteurs peuvent être intervertis à condition que ce changement n'entraîne aucune modification du cadre. La cylindrée maximale autorisée est de 1474 cm ³ pour les 4 cylindres en ligne / 1680 cm ³ pour les 4 cylindres en "V".

Moteur	D'origine de l'appellation commerciale de la machine de référence, le vilebrequin, le carter moteur et la culasse doivent être de provenance d'origine. Les modifications internes sont autorisées, y compris le vilebrequin, mais ne doivent pas entraîner de modifications de l'aspect général extérieur du moteur du type considéré. Le bloc cylindre est libre. Une entretoise sous le cylindre est autorisée. La boîte de vitesse doit être d'origine du modèle considéré.
Carburateur	Libres.
Injection	Libre, sauf double allumage (sauf origine).
Carburant	Essence du commerce y compris essence de compétition généralement disponible pour les moteurs ACT. L'adjonction de radicaux nitrés est interdite ainsi que les additifs.
Suralimentation	
Compresseur	
Shifter	Autorisé, ainsi que les systèmes de coupure d'allumage commandés par le sélecteur et les Shiftlight.
Double limiteur	Interdit.
Lock up	Autorisé.

ARTICLE 5 – CATÉGORIE PRO-TWIN

Un Pro-Twins est une catégorie spécifiquement réservée aux motos équipées de moteurs à deux cylindres. Cette catégorie met en avant les performances des moteurs bicylindres, connus pour leur couple élevé et leur sonorité caractéristique.

Année modèle	Toutes années
Cadre et Partie cycle	Silhouette d'origine du modèle considéré.
Phare et feu	Obligatoires, sous autocollant transparent ou factice.
Selle	Libre, le siège doit être recouvert d'un matériau de finition (Skaï, mousse, etc.).
Lests	
Suspension avant	Le montage de fourche avant de remplacement est autorisé, si elles sont de type hydraulique et remplissant les exigences minimales suivantes : Diamètre intérieur du tube 32 mm, débattement 30 mm. La fourche ne doit pas dépasser de plus de 30 mm le té supérieur ou les ancrages de bracelets si ceux-ci sont au-dessus du té supérieur sur le modèle commercialisé. La garde au sol doit être de 50 mm minimum, fourche enfoncée à fond.
Suspension arrière	Les bras oscillants peuvent être changés ou modifiés, seul son allongement doit permettre la modification de l'empattement qui ne doit pas dépasser 180 cm avec la roue arrière dans sa position la plus reculée. Les amortisseurs pourront être bloqués ou remplacés par un ou des tubes rigides en acier.
Jante	Le montage de roues de remplacement est autorisé à l'avant et à l'arrière. Avant : minimum 16" maximum 21" ou même dimension que l'origine. Arrière : minimum 17" ou même dimensions que l'origine.

Pneu	Les pneus sont vendus normalement dans le commerce pour un usage routier dans le réseau de distribution français (DOT ou ERTO). Pneu avant : largeur minimum 3,25" Pneu arrière : largeur disponible dans le commerce. Les sculptures doivent être apparentes. Les pneus spéciaux à section carrée sont interdits.
Wheelibars	Interdits
Cylindrée	La cylindrée est limitée à 3000 cm ³ .
Moteur	Moteur bicylindre : Type origine de l'appellation commerciale de la machine de référence, le vilebrequin, le carter moteur et la culasse doivent être de type origine. Les modifications internes sont autorisées, y compris le vilebrequin, mais ne doivent pas entraîner de modifications de l'aspect général extérieur du moteur du type considéré. La cylindrée est limitée à 3000 cm ³ . Une entretoise sous le cylindre est autorisée. La boîte de vitesse doit comporter le même nombre de rapport que d'origine.
Carburateur	Libres
Injection	Libre
Carburant	Essence du commerce y compris essence de compétition généralement disponible pour les moteurs ACT. L'adjonction de radicaux nitrés et additif est interdite.
Suralimentation	Les compresseurs, Turbo et Nitrous sont autorisés.
Compresseur	
Shifter	Autorisé, ainsi que les systèmes de coupure d'allumage commandés par le sélecteur et les Shiftlight.
Double limiteur	Autorisé.
Lock up	Autorisé.

ARTICLE 6 – CATÉGORIE SUPERSTOCK

Un Super Stock est une catégorie où les motos sont des modèles de production. C'est la catégorie qui met l'accent sur la performance des motos de série. Quelques ajustements sont possibles, tout en respectant des règlements stricts pour garantir une certaine équité.

Année modèle	Toutes années
Cadre et Partie cycle	D'origine du modèle considéré, sans modification
Carrosserie	D'origine du modèle considéré, sans modification
Béquille	Les béquilles doivent être attachée ou démontée
Rétroviseur	Doivent être démontés
Capot de protection	D'origine du modèle considéré, sans modification
Guidon	D'origine du modèle considéré, sans modification
Réservoir	D'origine du modèle considéré, sans modification
Phare et feu	Les optiques de phare, les feux rouges ainsi que les clignotants doivent être tels qu'à l'origine.
Selle	D'origine du modèle considéré, sans modification
Lests	Interdits
Suspension avant	Les suspensions peuvent être comprimées, à l'avant par utilisation de sangles.

Suspension arrière	Les suspensions arrière peuvent être abaissées en utilisant des biellettes disponibles dans le commerce et en ajustant l'amortisseur.
Garde au sol	D'origine du modèle considéré, sans modification
Jante	D'origine du modèle considéré, sans modification
Pneu	Les pneumatiques doivent être des pneus moto conformes à la législation routière (normes ERTO).
Frein	D'origine du modèle considéré, sans modification
Levier	D'origine du modèle considéré, sans modification
Protection des leviers	D'origine du modèle considéré, sans modification
Wheelibars	Interdits
Commande	D'origine du modèle considéré, sans modification
Commande des gaz	D'origine du modèle considéré, sans modification
Coupe-contact	Autorisé
Cylindré	D'origine du modèle considéré, sans modification
Moteur	D'origine du modèle considéré, sans modification
Carburateur	D'origine du modèle considéré, sans modification
Injection	D'origine du modèle considéré, sans modification
Carburant	Carburant autorisé sur voie routière
Suralimentation	D'origine du modèle considéré, sans modification
Compresseur	D'origine du modèle considéré, sans modification
Système d'alimentions	D'origine du modèle considéré, sans modification
Allumage	D'origine du modèle considéré, sans modification
Ordinateur	D'origine du modèle considéré, sans modification
Boite à air	D'origine du modèle considéré, sans modification
Commande des vitesses	D'origine du modèle considéré, sans modification
Embrayage	D'origine du modèle considéré, sans modification
Chaîne	D'origine du modèle considéré, sans modification
Garde-chaîne ouvert de la boîte de vitesses	D'origine du modèle considéré, sans modification
Echappement	D'origine du modèle considéré, sans modification
Alternateur et faisceau électrique	D'origine du modèle considéré, sans modification
Démarrateur	D'origine du modèle considéré, sans modification
Shifter	D'origine du modèle considéré, sans modification
Double limiteur	D'origine du modèle considéré, sans modification
Lock up	D'origine du modèle considéré, sans modification
Réservoir de récupération d'huile	Non obligatoire
Fil de fer de sécurité	Non obligatoire

ARTICLE 7 – CATÉGORIE PROMOTION (HORS CHAMPIONNAT)

La catégorie Promotion est conçue pour encourager les pilotes débutants ou ceux qui souhaitent participer à des courses de dragster sans nécessiter une machine fortement modifiée ou de compétition. Elle est destinée aux motos pouvant circuler sur la route et qui ont tous leurs documents à jour.

Conformité : Les motos doivent respecter le règlement technique Promotion, ainsi que les normes de sécurité et de performance, tout en restant dans leur configuration d'origine. Elles doivent également être conformes aux exigences du code de la route et aux contrôles techniques des motos.

Année modèle	Toutes années
Cadre et Partie cycle	D'origine du modèle considéré, sans modification
Carrosserie	D'origine du modèle considéré, sans modification
Béquille	Les béquilles doivent être attachée ou démontée
Rétroviseur	Doivent être démontés
Capot de protection	D'origine du modèle considéré, sans modification
Guidon	D'origine du modèle considéré, sans modification
Réservoir	D'origine du modèle considéré, sans modification
Phare et feu	Les optiques de phare, les feux rouges ainsi que les clignotants doivent être tels qu'à l'origine.
Selle	D'origine du modèle considéré, sans modification
Lests	Interdits
Suspension avant	Les amortisseurs ainsi que la fourche avant doivent fonctionner normalement, leur débattement ne doit pas être bridé
Suspension arrière	D'origine du modèle considéré, sans modification
Garde au sol	D'origine du modèle considéré, sans modification
Jante	D'origine du modèle considéré, sans modification
Pneu	Les pneumatiques doivent être des pneus moto conformes à la législation routière (normes ERTO).
Frein	D'origine du modèle considéré, sans modification
Levier	D'origine du modèle considéré, sans modification
Protection des leviers	D'origine du modèle considéré, sans modification
Wheelibars	Interdits
Commande	D'origine du modèle considéré, sans modification
Commande des gaz	D'origine du modèle considéré, sans modification
Coupe-contact	Autorisé
Cylindré	D'origine du modèle considéré, sans modification
Moteur	D'origine du modèle considéré, sans modification
Carburateur	D'origine du modèle considéré, sans modification
Injection	D'origine du modèle considéré, sans modification
Carburant	Carburant autorisé sur voie routière
Suralimentation	D'origine du modèle considéré, sans modification
Compresseur	D'origine du modèle considéré, sans modification
Système d'alimentions	D'origine du modèle considéré, sans modification
Allumage	D'origine du modèle considéré, sans modification

Ordinateur	D'origine du modèle considéré, sans modification
Boîte à air	D'origine du modèle considéré, sans modification
Commande des vitesses	D'origine du modèle considéré, sans modification
Embrayage	D'origine du modèle considéré, sans modification
Chaîne	D'origine du modèle considéré, sans modification
Garde-chaîne ouvert de la boîte de vitesses	D'origine du modèle considéré, sans modification
Echappement	D'origine du modèle considéré, sans modification
Alternateur et faisceau électrique	D'origine du modèle considéré, sans modification
Démarrateur	D'origine du modèle considéré, sans modification
Shifter	D'origine du modèle considéré, sans modification
Double limiteur	D'origine du modèle considéré, sans modification
Lock up	D'origine du modèle considéré, sans modification
Réservoir de récupération d'huile	Non obligatoire
Fil de fer de sécurité	Non obligatoire

ARTICLE 8 – CATÉGORIE WHEELING (HORS CHAMPIONNAT)

La catégorie Wheeling est conçue pour les pilotes qui souhaitent réaliser des performances de Wheeling, mettant en avant des compétences de pilotage spécifiques.

Les motos doivent respecter le règlement technique Wheeling, ainsi que les normes de sécurité et de performance même si les détails spécifiques ne soient pas aussi rigoureux que pour les catégories de compétition.

Année modèle	Toutes années
Cadre et Partie cycle	D'origine du modèle considéré
Carrosserie	D'origine du modèle considéré
Béquille	Les béquilles doivent être attachée ou démontée
Rétroviseur	Doivent être démontés
Capot de protection	D'origine du modèle considéré
Guidon	D'origine du modèle considéré
Réservoir	D'origine du modèle considéré
Phare et feu	D'origine du modèle considéré
Selle	D'origine du modèle considéré
Lests	Interdits
Suspension avant	Les amortisseurs ainsi que la fourche avant doivent fonctionner normalement, leur débattement ne doit pas être bridé
Suspension arrière	D'origine du modèle considéré
Garde au sol	D'origine du modèle considéré
Jante	D'origine du modèle considéré
Pneu	Les pneumatiques doivent être des pneus moto conformes à la législation routière (normes ERTO).
Frein	D'origine du modèle considéré
Levier	D'origine du modèle considéré

Protection des leviers	D'origine du modèle considéré
Wheelibars	Interdits
Commande	D'origine du modèle considéré
Commande des gaz	D'origine du modèle considéré
Coupe-contact	Autorisé
Cylindré	D'origine du modèle considéré
Moteur	D'origine du modèle considéré
Carburateur	D'origine du modèle considéré
Injection	D'origine du modèle considéré
Carburant	Carburant autorisé sur voie routière
Suralimentation	D'origine du modèle considéré
Compresseur	D'origine du modèle considéré
Système d'alimentions	D'origine du modèle considéré
Allumage	D'origine du modèle considéré
Ordinateur	D'origine du modèle considéré
Boite à air	D'origine du modèle considéré
Commande des vitesses	D'origine du modèle considéré
Embrayage	D'origine du modèle considéré
Chaine	D'origine du modèle considéré
Garde-chaîne ouvert de la boîte de vitesses	D'origine du modèle considéré
Echappement	D'origine du modèle considéré
Alternateur et faisceau électrique	D'origine du modèle considéré
Démarrreur	D'origine du modèle considéré
Shifter	D'origine du modèle considéré
Double limiteur	D'origine du modèle considéré
Lock up	D'origine du modèle considéré
Réservoir de récupération d'huile	Non obligatoire
Fil de fer de sécurité	Non obligatoire

ARTICLE 9 – CATÉGORIE VINTAGE (HORS CHAMPIONNAT)

La catégorie Vintage est conçue pour les pilotes qui souhaitent rouler avec des motos pouvant être éligible à la carte grise collection. Certaines modifications sont autorisées.

Les motos doivent respecter le règlement technique Vintage, ainsi que les normes de sécurité et de performance même si les détails spécifiques ne soient pas aussi rigoureux que pour les catégories de compétition. Certaines modifications sont autorisées.

Année modèle	Motos pouvant être éligible à la carte grise collection
Cadre et Partie cycle	D'origine du modèle considéré
Carrosserie	D'origine du modèle considéré
Béquille	Les béquilles doivent être attachée ou démontée

Rétroviseur	Doivent être démontés
Capot de protection	D'origine du modèle considéré
Guidon	D'origine du modèle considéré
Réservoir	D'origine du modèle considéré
Phare et feu	D'origine du modèle considéré
Selle	D'origine du modèle considéré
Lests	Interdits
Suspension avant	Les amortisseurs ainsi que la fourche avant doivent fonctionner normalement, leur débattement ne doit pas être bridé
Suspension arrière	D'origine du modèle considéré
Garde au sol	D'origine du modèle considéré
Jante	D'origine du modèle considéré
Pneu	Les pneumatiques doivent être des pneus moto conformes à la législation routière (normes ERTO).
Frein	D'origine du modèle considéré
Levier	D'origine du modèle considéré
Protection des leviers	D'origine du modèle considéré
Wheelibars	Interdits
Commande	D'origine du modèle considéré
Commande des gaz	D'origine du modèle considéré
Coupe-contact	Autorisé
Cylindré	D'origine du modèle considéré
Moteur	D'origine du modèle considéré
Carburateur	D'origine du modèle considéré
Injection	D'origine du modèle considéré
Carburant	Carburant autorisé sur voie routière
Suralimentation	D'origine du modèle considéré
Compresseur	D'origine du modèle considéré
Système d'alimentions	D'origine du modèle considéré
Allumage	D'origine du modèle considéré
Ordinateur	D'origine du modèle considéré
Boite à air	D'origine du modèle considéré
Commande des vitesses	D'origine du modèle considéré
Embrayage	D'origine du modèle considéré
Chaîne	D'origine du modèle considéré
Garde-chaîne ouvert de la boîte de vitesses	D'origine du modèle considéré
Echappement	D'origine du modèle considéré

Alternateur et faisceau électrique	D'origine du modèle considéré
Démarrreur	D'origine du modèle considéré
Shifter	D'origine du modèle considéré
Double limiteur	D'origine du modèle considéré
Lock up	D'origine du modèle considéré
Réservoir de récupération d'huile	Non obligatoire
Fil de fer de sécurité	Non obligatoire

ARTICLE 10 – CATÉGORIE OPEN (HORS CHAMPIONNAT)

La catégorie Open fait référence à une catégorie où les restrictions techniques, telles que la cylindrée, le type de moto, ou les modifications apportées, sont plus larges ou moins strictes que dans d'autres catégories spécifiques. Cela permet à un plus grand nombre de participants, avec des motos de différents types ou niveaux de préparation, de concourir ensemble.

La course est plus accessible en accueillant des motos qui ne correspondent pas forcément aux critères des catégories établies. Dans certains cas, cela peut aussi signifier que des motos de différentes cylindrées ou de diverses configurations techniques peuvent courir ensemble, avec des ajustements faits au niveau des règles pour équilibrer la compétition.

Année modèle	Toutes années
Cadre et Partie cycle	D'origine du modèle considéré
Carrosserie	D'origine du modèle considéré
Béquille	Les béquilles doivent être attachée ou démontée
Rétroviseur	Doivent être démontés
Capot de protection	D'origine du modèle considéré
Guidon	D'origine du modèle considéré
Réservoir	D'origine du modèle considéré
Phare et feu	D'origine du modèle considéré
Selle	D'origine du modèle considéré
Lests	Interdits
Suspension avant	Les amortisseurs ainsi que la fourche avant doivent fonctionner normalement, leur débattement ne doit pas être bridé
Suspension arrière	D'origine du modèle considéré
Garde au sol	D'origine du modèle considéré
Jante	D'origine du modèle considéré
Pneu	Les pneumatiques doivent être des pneus moto conformes à la législation routière (normes ERTO).
Frein	D'origine du modèle considéré
Levier	D'origine du modèle considéré
Protection des leviers	D'origine du modèle considéré
Wheelibars	Interdits
Commande	D'origine du modèle considéré
Commande des gaz	D'origine du modèle considéré
Coupe-contact	Autorisé

Cylindrée	D'origine du modèle considéré
Moteur	D'origine du modèle considéré
Carburateur	D'origine du modèle considéré
Injection	D'origine du modèle considéré
Carburant	Carburant autorisé sur voie routière
Suralimentation	D'origine du modèle considéré
Compresseur	D'origine du modèle considéré
Système d'alimentions	D'origine du modèle considéré
Allumage	D'origine du modèle considéré
Ordinateur	D'origine du modèle considéré
Boite à air	D'origine du modèle considéré
Commande des vitesses	D'origine du modèle considéré
Embrayage	D'origine du modèle considéré
Chaine	D'origine du modèle considéré
Garde-chaîne ouvert de la boîte de vitesses	D'origine du modèle considéré
Echappement	D'origine du modèle considéré
Alternateur et faisceau électrique	D'origine du modèle considéré
Démarrreur	D'origine du modèle considéré
Shifter	D'origine du modèle considéré
Double limiteur	D'origine du modèle considéré
Lock up	D'origine du modèle considéré
Réservoir de récupération d'huile	Non obligatoire
Fil de fer de sécurité	Non obligatoire

CHAMPIONNAT DE FRANCE MINI OGP

ARTICLE 1 – DÉFINITION

La Fédération Française de Motocyclisme met en compétition pour 2025, un cycle d'épreuves intitulé "Championnat de France Mini OGP" pour des machines n'excédant pas 25cv.

ARTICLE 2 – CATÉGORIES

Liste non exhaustive des châssis homologués à ce jour : Bucci, Ohvale, GRC, VMC, YCF, Mir et IRM.

Mini OGP France 115 : Pilotes à partir de 7 ans révolus le jour de l'épreuve où ils sont engagés jusqu'à 11 ans au 31 décembre de l'année en cours.

Machines limitées à 110cc embrayage semi-automatique 2 soupapes ou 115cc 4T 2 soupapes à boîte de vitesses.

Puissance maximum 12cv à la roue arrière.

Plaques blanches – Numéros noirs.

Mini OGP France 160 : Pilotes à partir de 10 ans jusqu'à 14 ans au 31 décembre de l'année en cours.

Châssis type GP homologué. Moteur 160cc 4T monocylindre, Zongshen 155cc (2 soupapes), YX 160cc (2 soupapes), Tokawa 160cc (2 soupapes). Ohvale GP 0-160 (modèle homologué depuis 2016) ou Ohvale GP 0-160 Evo (modèle homologué depuis 2022).

Puissance maximum 14cv à la roue arrière. Roues 10 ou 12 pouces.
Plaques rouges – Numéros blancs.

Mini OGP France 190 : Pilotes à partir de 12 ans jusqu'à 16 ans au 31 décembre de l'année en cours.
Châssis type GP homologué. Moteur 190cc Daytona (4 soupapes) type FSM et Ov hale GP-2 190 monocylindre.

Puissance maximum 23cv à la roue arrière. Roues 12 pouces.
Plaques noires – Numéros blancs.

Les machines électriques sont admises en Championnat de France Mini OGP 115, 160 et 190 sous réserve de respecter les règles de puissance dans la catégorie mentionnée.

ARTICLE 3 – TITRE

Un titre de champion de France est attribué pour les catégories 115, 160 et 190.

Un classement pour les finales du Mini GP World Series est extrait à partir du classement scratch du Mini OGP France 160 et 190, sur chaque course pour les pilotes ayant des machines éligibles.

ARTICLE 4 – CONCURRENTS

Les épreuves du Championnat de France Mini OGP sont réservées aux pilotes de toute nationalité, titulaires d'une licence FIM Europe, NJ, ou une manifestation (*) délivrées par la F.F.M. pour l'année en cours.

() dans ce cas le participant doit présenter un certificat médical de non-contre-indication à la pratique du sport motocycliste en compétition datant de moins d'un an et une autorisation parentale pour les mineurs.*

Les licences une manifestation doivent impérativement être souscrites sur le site fédéral, au plus tard 72h avant le début de la manifestation. Aucune licence ne sera délivrée sur place.

Les concurrents mineurs doivent être obligatoirement accompagnés d'une personne représentant légal ou mandaté.

ARTICLE 5 – ARTICLE RÉSERVÉ

ARTICLE 6 – CALENDRIER

Les points permettant d'établir les classements du Championnat de France Mini OGP sont acquis lors des manifestations qui se déroulent aux dates suivantes :

5 et 6 avril	LE MANS	ASM ACO
17 et 18 mai	ESOURCE	Organisateur à venir
7 et 8 juin	PERS	MC des AS
28 et 29 juin	MURET	MCC ALBI
26 et 27 juillet	PARAY SOUS B	MCSP
13 et 14 septembre	ALES	MC LYON

L'une ou l'autre de ces courses peut changer de date sous réserve d'accord de la Commission nationale de vitesse. Des épreuves peuvent également être ajoutées ou annulées en cours de saison.

Le calendrier définitif est disponible sur le site www.ffmoto.org

ARTICLE 7 – TRACÉ

Les épreuves se déroulent sur des circuits homologués.

La capacité de la piste est fonction des R.T.S.

Si un circuit dispose d'un arrêté fixant le nombre maximum de pilotes admis, ce dernier doit être respecté (en accord avec les RTS).

Les organisateurs doivent faire figurer le nombre maximum de machines admises sur le règlement particulier de l'épreuve.

ARTICLE 8 – ENGAGEMENTS

Les demandes d'engagement doivent être faites uniquement par Internet, via le site : <https://ffm-engagement-sports.com/> à partir du **23 janvier 2025**. Les demandes d'engagement doivent être confirmées par un paiement CB.

L'organisateur doit obligatoirement confirmer l'engagement en joignant les horaires prévisionnels, au plus tard 8 jours après la date de clôture des engagements ainsi que la mise à disposition du paddock pour les concurrents.

Les droits d'engagement (location du transpondeur comprise) sont les suivants : **95€** pour la catégorie Mini OGP 115, **130€** pour la catégorie Mini OGP 160 et **135€** pour la catégorie Mini OGP 190.

Les pilotes doivent s'engager au plus tard 30 jours avant la date de l'épreuve. Passé cette date, les engagements sont majorés de 30€ et payables uniquement par CB. Ils sont acceptés dans la limite des places disponibles.

Les pilotes choisissent leur numéro de course au moment de leur inscription, étant entendu qu'un même nu-

méro ne peut être attribué deux fois et est valable pour l'année. Le n° 1 ne peut être attribué qu'au Champion de France en titre de l'année précédente.

Pilote déclarant forfait

Pour tout forfait, un droit administratif de **30€ pour toutes les catégories** est retenu et ce, quelle que soit la raison. Cette déclaration doit être faite par écrit ou email auprès de la F.F.M. Le justificatif doit impérativement lui parvenir avant le début des vérifications administratives. En cas de force majeure, la CNV se réserve le droit d'étudier la demande.

ARTICLE 9 – VÉRIFICATIONS ET BRIEFING

9.1 - Vérifications Administratives

Les pilotes doivent présenter personnellement leur licence en cours de validité obligatoirement accompagnée du Guidon d'Argent ou Or pour les jeunes de 7 à 11 ans révolus ou du CASM à partir de 12 ans.

La présentation du guidon ou du CASM n'est pas obligatoire dans le cadre d'une LJA.

Le transpondeur qui leur est remis, est placé sous l'entière responsabilité du concurrent pendant la manifestation et jusqu'à sa restitution. En conséquence, la perte, le vol ou la détérioration est à la charge du concurrent. Il doit être restitué au plus tard une heure après la fin de la course. En cas d'oubli, le pilote doit l'envoyer dans les trois jours à la F.F.M. ou à l'adresse du responsable du chronométrage.

Le support de transpondeur est obligatoire, il est vendu et reste propriété du pilote. Le transpondeur doit être fixé à l'avant de la machine (sur le tube de fourche derrière la plaque numéro) en position verticale, goupille vers le haut.

9.2 - Briefing

Un briefing est organisé avant les essais (les pilotes doivent signer la feuille d'émargement prévue à cet effet). Toute absence entraîne une pénalité de 10 secondes sur le résultat de la première manche. Les mineurs doivent y être accompagnés par leur représentant légal.

9.3 - Promotion

Dans le cas où le Championnat de France Mini OGP a un plusieurs partenaires, leurs logos doivent être obligatoirement apposés conformément au plan de stickage. Outre le fait qu'il se voit refuser l'accès de la piste, tout pilote en infraction peut être sanctionné par le jury.

ARTICLE 10 – ESSAIS

L'organisateur doit prévoir deux séances d'essais chronos obligatoires d'une durée maximum de 20 minutes et 2 courses.

ARTICLE 11 – COURSES

Composition, Grille Départ

La grille est composée en tenant compte du meilleur résultat obtenu lors des deux séances d'essais chronos. Le pilote placé en pôle position, du côté inverse au sens du premier virage suivant l'homologation du circuit, a un mètre d'avance sur le second et ainsi de suite. Sur une même ligne, l'espace entre chaque machine et chaque extrémité au bord de la piste est de 1 mètre minimum.

L'espace entre le premier pilote de la première ligne et le premier pilote de la seconde ligne est au minimum égal à 4,5 m.

Les grilles des courses 1 et 2 sont identiques. Le jury se réserve la possibilité de placer en fond de grille un pilote qui n'a pas de temps, après avis du directeur de course.

Pré-Grille

Les machines doivent être présentes, en pré-grille, au minimum 10 minutes avant le tour de formation. **Les pilotes n'effectuant pas le tour de reconnaissance sont sanctionnés par une pénalité de 10 secondes.** Les couvertures chauffantes sont autorisées dans les stands ou sur la pré-grille. Le pilote peut posséder un groupe électrogène transportable de 2000 watts maximum.

Courses

Les courses se déroulent en deux manches de maximum 20 minutes. Un tour de reconnaissance et un tour de chauffe sont effectués avant chaque départ. Le départ du tour de chauffe est effectué ligne par ligne. Les coureurs qui n'effectuent pas le tour de reconnaissance peuvent partir pour le tour de chauffe depuis la voie des stands. Ils peuvent prendre leur place pour la course sur la grille de départ, mais sont pénalisés de 10 secondes. Dans le cas où un pilote n'a pas effectué le tour de chauffe, il peut prendre le départ depuis la sortie des stands après le passage du peloton de coureurs sous les ordres du commissaire de sortie de stand en accord avec la direction de course. En cas de force majeure, la procédure de départ peut être réduite par la Direction de Course.

Le départ est donné au feu et à défaut au drapeau national, par le Directeur de Course, pilote assis sur la machine, moteur en marche. Tout départ anticipé est sanctionné par une pénalité de temps de 10 secondes. En cas d'interruption de course au drapeau rouge, la procédure appliquée est celle prévue aux articles 6 et suivants des règles générales CNV pour les épreuves de vitesse.

Dans le cas d'une course débutée sur le sec (DRY), et si les conditions météorologiques diffèrent le directeur

de course peut faire présenter le drapeau rouge pour un arrêt de course. Si un nouveau départ est donné la course est déclarée course mouillée (WET), il est alors possible de mettre des pneus pluie. Un délai maximum de 15 minutes est accordé pour changer les pneus.

Dans le cas où la course est déclarée WET, elle peut être réduite de 3 tours, mais 2 tours de chauffe sont obligatoires.

Fin de course

Voir l'article 7 des règles générales CNV.

Drapeau jaune

Le non-respect du drapeau jaune est sanctionné du retrait du meilleur temps lors des essais chronométrés ou d'une pénalité de 10 secondes en course.

Changement de machine

Voir l'article 4 des règles générales CNV.

Pneumatiques

Avant chaque série de course ou d'essai, la piste est déclarée wet ou dry et le pilote choisit les pneus qu'il veut.

Pour les catégories Mini OGP 160 et Mini OGP 190, les pneumatiques Pirelli référencés ci-dessous sont obligatoires, dans la limite d'un train par week end de course.

MINI OGP 160 - 10 pouces

Diablo Superbike	100/80	10 NHS TL	SC1
Diablo Superbike	120/80	10 NHS TL	SC1
Diablo Rain	100/80	10 NHS TL	SCR1
Diablo Rain	120/80	10 NHS TL	SCR1

MINI OGP 190 ou MINI OGP 160 12 pouces

Diablo Superbike	100/80	12 NHS TL	SC1
Diablo Superbike	120/80	12 NHS TL	SC1
Diablo Rain	100/80	12 NHS TL	SCR1
Diablo Rain	120/80	12 NHS TL	SCR1

ARTICLE 12 – CLASSEMENT

Pour être classé dans la course, le pilote doit avoir accompli au minimum les 75 % de la distance parcourue par le vainqueur et franchi la ligne d'arrivée dans un délai de 3 minutes après la présentation du drapeau à damier.

Pour chaque épreuve les points sont attribués aux 15 premiers de chaque manche selon le barème suivant :

1er	25 pts	6ème	10 pts	11ème	5 pts
2ème	20 pts	7ème	9 pts	12ème	4 pts
3ème	16 pts	8ème	8 pts	13ème	3 pts
4ème	13 pts	9ème	7 pts	14ème	2 pts
5ème	11 pts	10ème	6 pts	15ème	1 pt

Le classement du championnat de France est déterminé par le cumul des points obtenus sur l'ensemble des épreuves prévues au calendrier du championnat. En cas d'ex-aequo, ceux-ci sont départagés au nombre de places de premier obtenues sur les différentes épreuves et ainsi de suite pour les places de deuxième.

Si le plateau est incomplet, l'organisateur de l'épreuve peut sur invitation faire participer des pilotes de notoriété ou autres, ils ne peuvent pas marquer des points dans le championnat. La communication est faite aux pilotes lors du briefing.

ARTICLE 13 – RÉCOMPENSES

L'organisateur doit prévoir des coupes pour les trois premiers de chaque course de chaque catégorie prévue à l'article 2.

ARTICLE 14 – RÉCLAMATIONS (TITRE III DU CODE SPORTIF NATIONAL)

Elles doivent obligatoirement être déposées auprès du Directeur de Course dans les délais impartis. Se reporter à l'article 8 des Règles Générales pour les épreuves de vitesse, étant précisé que le montant du droit de réclamation est de 300€.

Lorsqu'elle entraîne un démontage du moteur, elle doit être assortie d'une caution de 100€. Cette somme est remboursée si la machine démontée s'avère non conforme ou versée au pilote contraint au démontage si la conformité est reconnue.

Le directeur de course peut faire démonter toute machine de son choix à l'arrivée. Un pilote contraint de démonter ne peut prétendre à une indemnité quelconque (sauf disposition réglementaire particulière).

Tout litige consécutif à un démontage après la manifestation est tranché par la CNV, après avis des commissaires techniques responsables du contrôle. En cas de contestation de la décision, l'instance compétente est le tribunal national de discipline et d'arbitrage.

Lors des épreuves, la FFM se réserve toute possibilité quant aux vérifications et démontage d'une machine, notamment la saisie provisoire de pièces (assemblées ou non) pour contrôle ultérieur. La non-disponibilité temporaire, pour le concurrent de ses pièces, ne peut donner lieu à aucune indemnité ou réclamation. Ces pièces sont remises à la disposition du concurrent le plus rapidement possible. En cas de refus de démontage, le pilote est exclu du classement de l'épreuve.

ARTICLE 15 – OFFICIELS

Sur chaque épreuve, la CNV nomme un directeur de course et un directeur de course adjoint ayant satisfait à un séminaire spécifique ou équivalent, un délégué, un commissaire sportif, un commissaire technique national et une équipe chronométrage désignée par la F.F.M.

L'organisateur nomme un commissaire sportif et un autre directeur de course au minimum 1er degré ayant satisfait à un séminaire spécifique (cette désignation doit avoir obtenu l'aval de la C.N.V.) et trois aides techniques.

Il appartient au délégué (Président du Jury) de communiquer à la C.N.V. un rapport détaillé sur le déroulement de l'épreuve.

Les prescriptions du Code Sportif National, et de ses annexes ainsi que celles du présent règlement sont applicables sur ces épreuves.

ARTICLE 16 – RESPONSABILITÉS

Il est rappelé aux concurrents que leurs matériels sont placés sous leur entière responsabilité durant toute la manifestation. Ils doivent notamment en assurer la surveillance constante et ne peuvent en aucun cas invoquer la responsabilité civile du club organisateur en cas de vol ou de dégradation. Ils sont en particulier responsables de leurs accompagnateurs.

Cet article doit figurer au règlement particulier de chaque épreuve.

ARTICLE 17 – LAISSEZ-PASSER

L'organisateur doit fournir un bracelet au pilote, un bracelet pour le mécanicien, un bracelet pour le panneauleur et un bracelet pour le responsable du team. La licence LAP n'est pas obligatoire pour être dans la zone de panneautage à condition d'être porteur de l'accréditation de l'organisation.

Les laissez-passer fournis par les organisateurs ne sont ni vendables ni cessibles à titre gracieux.

ARTICLE 18 - SPECIFICATIONS TECHNIQUES GENERALES

Tout ce qui n'est pas autorisé et précisé dans le règlement technique est interdit.

Tout pilote dont la machine dépasse la norme de puissance autorisée, est exclu du classement de la course.

Vérifications techniques

Les machines doivent répondre aux clauses du règlement technique et être munies de trois plaques réglementaires portant le numéro de course. Une frontale et deux arrières de chaque côté **du carénage**.

Les plaques de course sont de forme rectangulaire, dimensions 280 mm x 235 mm.

Dimension des chiffres :

- Hauteur : 14 cm - Largeur : 9 cm
- Epaisseur : 2,5 cm - Espacement entre deux chiffres : 2,5 cm

Le changement de moteur est autorisé entre deux manches sous réserve que celui-ci ait été vérifié et marqué lors du contrôle technique.

Le tapis environnemental est obligatoire.

Les machines peuvent passer au banc de puissance sur demande de la direction de course ou du jury. Les moteurs et les boîtiers d'allumage électronique peuvent être plombés par le commissaire technique.

Lors du passage au banc de puissance, aucune cartographie ne doit dépasser la puissance autorisée dans la catégorie.

Toute machine ne pouvant satisfaire aux contrôles techniques d'après course dans les 30 minutes qui suivent son entrée au parc fermé, est déclassée de la course. Les machines équipées de variateur doivent avoir un système de blocage du variateur pour la mesure au banc.

Si le banc de puissance est absent ou indisponible, les moteurs et boîtiers électroniques des motos désignées par le directeur de course ou le jury sont plombés jusqu'à l'épreuve suivante.

Les pilotes dont les machines ont fait l'objet de ce plombage doivent impérativement présenter celles-ci avec les marques de plombage lors de l'épreuve suivante, où elles sont susceptibles d'être contrôlées. Faute de quoi, les points marqués dans les épreuves à compter et y compris celle où les marquages ont été apposés leur sont retirés.

La présence d'un compte tours en état de marche et étalonné, indiquant le régime moteur est obligatoire sur toutes les machines.

Equipements

Les pilotes doivent présenter leur équipement complet en bon état.

- Le casque doit être de type intégral, d'une seule pièce, de moins de 5 ans et homologué (normes ECE 22 05 ou ECE 22 06).
- La combinaison en cuir d'une seule pièce ou blouson et pantalons de cuir réunis par une fermeture éclair.
- Les gants et les bottes doivent être en cuir.
- La protection dorsale de type EN 1621-2 est obligatoire.
- **La protection pectorale de type EN 1621-3 est obligatoire.**
- Airbag recommandé

Télémetrie

En aucun cas, des informations ne doivent être transmises à ou d'une machine en marche. Un dispositif de signalisation officielle peut être exigé sur la machine.

Les appareils de chronométrage automatique (appareils de chronométrage sur la machine) ne sont pas considérés comme de la télémetrie.

Les appareils de chronométrage automatique ne doivent pas perturber les méthodes et équipements de chronométrage officiel.

ARTICLE 19 - SPECIFICATIONS TECHNIQUES

Article 19.1 – Généralités

Les machines « **Mini OGP 115** » sont autorisées à disputer les différents championnats de vitesse n'excedant pas **12cv**. **Les Mini OGP 160 ne doivent pas dépasser 14cv, et les Mini OGP 190 ne doivent pas dépasser 23cv.**

Elles doivent être conformes aux normes définies dans les RTS spécifiques à la discipline vitesse.

19.1.1 - Contrôle des machines et identification

Le contrôle technique est obligatoire. Les concurrents ne peuvent participer aux essais officiels qu'après avoir satisfait aux vérifications techniques.

Les pilotes sont seuls responsables de leur machine pendant la durée de l'épreuve.

La moto doit être présentée propre, exempte de tous marquages antérieurs.

Les contrôles préliminaires sont des vérifications de sécurité. La conformité de la machine est sous l'entière responsabilité du pilote.

19.1.2 - Identification des machines

Lorsque les machines ont satisfait aux vérifications dites de sécurité, il est procédé au marquage du cadre de la façon suivante:

- un sticker est apposé sur la douille de direction.
- une touche de peinture sur le carter moteur, cylindre avec le numéro de course du concurrent inscrit à l'intérieur.
- marquage du système d'échappement complet. Ces marquages doivent être réalisés du même côté (bombe proscrite).

Article 19.2 – Règles techniques générales

19.2.1 – Matériaux

Il est interdit d'utiliser les matériaux suivants dans la fabrication du moteur (sauf pour la bielle et les clapets) fibres composites, magnésium et titane.

Les supports de béquille doivent être réalisés en nylon, téflon ou matière équivalente.

19.2.2 – Leviers

Tous les leviers (embrayage, freins, ...) doivent se terminer par une sphère (diamètre de 16 mm minimum). Cette sphère peut également être aplatie mais dans tous les cas, les bords doivent être arrondis (épaisseur minimum de la partie aplatie : 14 mm). Ces extrémités doivent être fixées d'une façon permanente et faire partie intégrante du levier.

19.2.2.1 – Protection des leviers

Les motos doivent être équipées d'un protecteur de levier de frein avant, afin de protéger le levier de frein au guidon d'un actionnement accidentel en cas de collision avec une autre machine. Ces protections doivent faire l'objet de fabrication en série et être distribuées par un professionnel.

19.2.2.2 – Freins

Les vis de fixation des étriers de frein doivent être arrêtées par un fil métallique de sécurité.

19.2.3 – Papillons de gaz

Les papillons de gaz doivent se fermer d'eux-mêmes lorsque la poignée de gaz est relâchée.

19.2.4 – Coupe circuit

Un coupe-circuit doit être monté de façon à fonctionner lorsque le conducteur quitte sa machine. Ce coupe-circuit doit interrompre le circuit primaire d'allumage et doit être muni d'un câblage pour l'arrivée et le retour du courant.

Il doit être placé aussi près que possible du milieu du guidon et être actionné au moyen d'un fil non élastique de longueur et d'épaisseur adéquate, fixé au poignet du conducteur. Un câble en spirale (semblable à un fil téléphonique) d'une longueur maximale de 1 m est obligatoire.

19.2.5 – Protections

Carter moteur, embrayage et transmissions doivent comporter toutes leurs vis.

Toutes les transmissions doivent être protégées.

Un garde chaîne doit être installé de manière à empêcher que la jambe ou le pied du pilote ne se coince entre le brin de la chaîne inférieure et la couronne arrière. Cette protection, fixée solidement, est dans un matériau rigide (plastique ou téflon) ayant les bords arrondis et d'une épaisseur minimale de 5 mm (métal interdit). Une protection du pignon de sortie de boîte est obligatoire sur toutes les machines.

19.2.6 – Refroidissement

Si refroidissement liquide : eau uniquement. Tout additif, quel qu'il soit, est strictement interdit.

19.2.7 – Carburant

Le carburant utilisé est du sans plomb de type SP 95 (E10) ou SP 98 (E5) ou bio éthanol vendu aux pompes routières, sans additif.

Des tests de carburants peuvent être effectués à la demande du délégué et/ou de la direction de course.

Les pilotes désignés doivent se présenter avec leur machine (réservoir vide) et un bidon d'huile cacheté, au contrôle technique, 20 minutes avant la fermeture du parc d'attente (volume de carburant 5 l maximum fourni par l'organisateur aux frais de l'utilisateur et acheté hors grandes surfaces).

Un tapis de sol est obligatoire pour toute intervention sur la machine de manière à protéger l'environnement.

19.2.8 – Garde-boue

Les garde-boues avant et arrière sont obligatoires.

19.2.9 – Tuyaux d'échappement et silencieux

Les tuyaux d'échappement et silencieux doivent être conformes aux normes de bruit en vigueur, soit 95 dB (sans tolérance) et ne pas dépasser l'aplomb de la roue arrière. Tous les bords tranchants doivent être arrondis avec un rayon de 2mm. Le silencieux est obligatoire.

Pour les catégories 125cc 4 temps monocylindre et 250cc 4 temps, la norme de bruit ne doit pas dépasser 95 dB (sans tolérance) à 5500 tours (8200 tours pour les 50cc 2 temps, 7200 tours pour les 80cc 2 temps).

Pour les Pocket Bike, le silencieux peut dépasser la tangente de la roue arrière si le tube de fuite ne dépasse pas le corps du silencieux (8 cm maximum).

19.2.10 – Guidon

Les extrémités exposées du guidon doivent être bouchées avec un matériau solide ou recouvertes de caoutchouc. Celui-ci doit être équipé d'une protection rembourrée sur la barre transversale. Les guidons sans barre transversale doivent être équipés d'une protection rembourrée située au milieu de celui-ci, recouvrant largement les brides de fixation.

Si des protège-mains sont utilisés, ceux-ci doivent être d'une matière résistant aux chutes.

19.2.10.1 – Largeur

Machine de course sur route : largeur minimum de 400mm, largeur maximum : 700mm.

Machine tout-terrain : largeur maximum 850mm.

19.2.10.2 – Angle de braquage

Un espace minimum de 30 mm, entre le guidon avec ses leviers et le réservoir (angle de braquage au maximum) est obligatoire.

19.2.11 – Repose pied

Les repose-pieds doivent être repliables ou en téflon.

19.2.12 Les lanceurs sont interdits sur les machines à variateur (sauf pocket-bike)

19.2.13 – Récupérateur

Lorsqu'une machine est munie de reniflards (huile, eau, essence), la sortie de ceux-ci doit se faire dans un récupérateur, facilement accessible et vide avant tout départ.

19.2.14 – Feu rouge

Il doit être conforme aux dispositions de l'article 23 des règles générales pour les contrôles techniques.

19.2.15 – Bouchons de vidange, niveau et remplissage

Tous les bouchons de vidange, niveau et remplissage doivent être étanches et freinés.

19.2.16 – Pneumatiques

Le choix des pneus est libre **sauf pour les catégories Mini OGP 160 ou 190 où seules les références mentionnées dans le règlement sont admises.** L'utilisation de couvertures chauffantes est interdite hors des stands mais autorisée en pré-grille alimentée par des groupes électrogènes.

19.2.17 – Eléments de fixation (attaches diverses)

Les éléments de fixation standard peuvent être remplacés par des éléments de fixation de n'importe quel matériau (sauf titane). La solidité et le type doivent être égaux ou supérieurs à la solidité de l'élément de fixation standard qu'ils remplacent. Les attaches de carénage peuvent être changées par des attaches de type rapide. Les éléments de fixation peuvent être percés pour recevoir des fils de freinage de sécurité, mais des modifications en vue d'un allègement ne sont pas autorisées.

19.2.18 - Capacité des réservoirs

Réservoir d'origine de la machine ou de capacité n'excédant pas 14 litres pour les réservoirs non d'origine. Tous les réservoirs de carburant doivent être complètement remplis de produit ignifugé (structure à cellules ouvertes, par exemple : Explosafe®). En aucun cas, les réservoirs additionnels ou prévus pour d'autres usages ne sont autorisés.

19.2.19 - Boîtes à air et cornets fixés sur la plateforme repose pieds (scooters)

La hauteur de la boîte à air et cornet ne doit pas excéder 8 centimètres.

19.2.20- Les renforts de cadre pour les scooters sont autorisés.**19.2.21- Sabots récupérateurs**

Les sabots récupérateurs sont obligatoires pour tout type de machine. Les machines doivent être présentées au contrôle technique avec le sabot démonté.

19.2.22 – Protection des pièces tournantes

Les protections doivent rester en place durant toute la durée des essais et de la course (protections d'origine sur scooters et machine à boîtes de vitesses ou telles que définies à l'article 2.5 du règlement Technique du Championnat national vitesse moto 25 power pour les autres).

ARTICLE 20 - SPECIFICATIONS TECHNIQUES POUR LES CLASSEMENTS MINI GP 160 ET 190**Article 20.1 - Poids**

Le poids du motocycle ne doit pas être inférieur aux valeurs ci-dessous quel que soit le moment de l'épreuve :

Modèle GP-0 160 (homologué depuis 2016).....	66kg
Modèle GP-0 160 EVO (homologué depuis 2022)	67,5kg
Modèle GP-2 190 DAYTONA.....	73,6kg

Les machines sont pesées dans les conditions dans lesquelles elles sont trouvées. Aucun ajout d'eau, de carburant ou autre ne peut être effectué.

Article 20.2 – Châssis / cadre**20.2.1 - Cadre**

Le cadre doit être conservé d'origine.

Pour la catégorie Mini GP 160, il est seulement autorisé d'adapter la plaque anti-vibration du châssis produite en kit par le constructeur pour ce modèle. La peinture du cadre est libre mais son polissage est interdit. L'utilisation de coques pour protéger le bras oscillant ou le cadre est interdite.

20.2.2 – Cadre de tige de selle

Le cadre de la tige de selle doit rester tel que l'original. La peinture du cadre de la tige de selle est autorisée mais son polissage est interdit.

20.2.3 - Cadre de carénage avant

Le cadre de carénage avant doit rester tel que l'original. La peinture du cadre de carénage avant est libre, mais le polissage est interdit.

20.2.4 - Bras oscillant

Sauf dans les cas autorisés dans les articles suivants, le bras oscillant et le pivot du bras oscillant doivent rester d'origine.

En Mini GP 160, il est permis de remplacer les tendeurs de chaîne d'origine par le modèle racing produits par le fabricant pour cette machine.

Chaque machine doit être équipée d'un garde-chaîne de protection solide (aileron de requin) fixé au bras oscillant. Ce dernier doit être produit par le constructeur de la machine.

20.2.5 – Plaques de direction

Les ponts de fourche supérieurs et inférieurs ainsi que l'essieu directeur doivent rester tels qu'ils ont été produits à l'origine par le constructeur sur la machine. Le dispositif de butée de verrouillage de direction doit rester identique à l'origine.

La tige de direction doit rester dans sa position d'origine.

Il est permis de fixer une protection sur le pont de fourche supérieur, dans le seul but de protéger les fourches avant supérieures. La conception est libre, mais le responsable technique est le seul apte à juger de sa sécurité.

20.2.6 – Guidon et commandes

Sauf autorisation dans les articles suivants, le guidon, les colliers de serrage du guidon, les commandes manuelles (commande des gaz, leviers de frein et d'embrayage et commandes électriques) et la borne du guidon doivent être conservés d'origine. Les poignées peuvent être fixées à l'aide d'un fil.

Le guidon et les commandes manuelles (leviers d'embrayage et de frein) doivent rester d'origine. Le guidon peut être repositionné, mais un espace libre minimum de 30 mm doit être maintenu entre le réservoir et le guidon, y compris les accessoires qui y sont attachés.

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

Il est interdit de réparer le guidon en le soudant.

Tous les leviers (embrayage, freins, etc.), doivent se terminer par une sphère (\varnothing de cette sphère : 16 mm minimum). Cette sphère peut également être aplatie mais, dans tous les cas, les bords doivent être arrondis (épaisseur minimum de cette partie aplatie : 14 mm). Ces extrémités doivent être fixées d'une façon permanente et faire partie intégrante du levier.

Les leviers de commande du guidon ne doivent toucher aucun élément du motocycle, quelle que soit la position de la direction et de la suspension avant.

La poignée de commande d'accélération de la machine doit pouvoir revenir à sa position initiale lorsque le conducteur la lâche.

Il est obligatoire d'utiliser le dispositif de protection du levier de frein fourni dans le kit spécifique pour le modèle de machine. Il protège le levier de frein avant de tout actionnement involontaire résultant du contact entre deux motocycles.

20.2.7 – Repose-pieds et commande

Sauf dans les cas autorisés dans les articles suivants, les repose-pieds et la commande du pied doivent être conservés d'origine.

Les repose-pieds et les commandes de pieds ne peuvent être repositionnés qu'en utilisant le réglage fourni à l'origine par le fabricant.

La pédale de changement de vitesse et son effet de levier peuvent être remplacés pour utiliser un de type inverse.

Le levier de frein arrière peut être repositionné.

Il est interdit de réparer les repose-pieds en les soudant.

Il est interdit d'entrer dans la voie des stands avec des repose-pieds ayant la borne d'origine en matière plastique en mauvais état. Les repose-pieds métalliques fixes doivent comporter à leurs extrémités un embout de type nylon ou téflon, d'un diamètre de 16 mm.

Il est interdit de réparer les supports du repose-pied en les soudant.

Pour la catégorie Mini GP 190, il est permis de remplacer la tige de sélecteur d'origine par la pièce en option distribuée par le fabricant pour le changement de vitesse rapide pour le modèle homologué.

20.2.8 – Levier de démarrage

Le levier de démarrage du moteur d'origine doit rester monté et en marche et être équipé d'un système empêchant toute ouverture accidentelle (exemple : élastique).

Article 20.3 - Suspension

20.3.1 – Suspension avant

Tous les composants de la fourche doivent être d'origine.

Pour la catégorie Mini GP 160, il est uniquement permis de remplacer les fourches originales par les fourches originales «+5» sur les motos produites à partir de 2019.

Seuls les bouchons de fourche distribués par Ohvale référence 010T0601L sont autorisés.

Pour la catégorie Mini GP 190, il est permis d'utiliser le kit de fourche avant entièrement réglable produit et vendu par le fabricant.

20.3.2 – Amortisseur de direction

Seul l'amortisseur de direction inclus dans le kit spécifique pour le modèle de motocycle est autorisé. En aucun cas l'amortisseur de direction ne peut servir de dispositif limitatif de verrouillage de direction.

20.3.3 – Suspension arrière

Sauf autorisation dans les articles suivants, la suspension arrière doit rester d'origine dans chaque composant.

Le système de réglage et les fixations de la suspension arrière au cadre et au bras oscillant doivent rester d'origine.

L'emplacement de l'amortisseur, la position des cartouches hydrauliques, le coefficient élastique (K) et la précharge du ressort principal de l'amortisseur sont libres.

L'amortisseur d'origine en **Mini GP 160** ne peut être remplacé que par l'un de ceux appartenant au kit spécifique pour le modèle de motocycle.

Pour la catégorie Mini GP 190, les rondelles en plastique (4 unités) ne peuvent pas être retirées ou modifiées.

La position de montage de l'amortisseur arrière doit être respectée, tel qu'il est venu d'origine par le constructeur. Le bouton de réglage doit être orienté vers le haut.

Article 20.4 – Système de frein

20.4.1 – Disques de frein

Les disques de frein doivent rester tels qu'ils ont été produits à l'origine par le constructeur pour le motocycle. Le disque de frein avant d'origine peut être remplacé par l'utilisation du kit à disque flottant du constructeur pour le modèle de motocycle en service en **Mini GP 160**. Il n'est pas permis d'ajouter des conduits d'air afin d'améliorer le refroidissement du système de freinage.

20.4.2 – Etriers de frein

Sauf autorisation dans l'article suivant, les étriers de frein avant et arrière, ainsi que tous leurs points de fixation et toutes les pièces d'ancrage, doivent rester d'origine.

Il est obligatoire d'installer les plaquettes de frein d'origine. Il est permis d'ajouter des plaques thermiques entre les plaquettes de frein et les pistons d'étrier uniquement si cela fait partie du kit vendu et homologué par le fabricant.

20.4.3 – Maitres cylindres

Le maître-cylindre (avant et arrière) et les tuyaux correspondants doivent rester d'origine.

L'installation d'une protection de la pompe de frein positionnée sur le guidon est autorisée pour éviter les fuites d'huile si elles se brisent après la chute.

Article 20.5 - Roues

Les jantes, les entretoises intérieures et extérieures et leurs broches doivent rester d'origine. Toutes les dimensions des jantes doivent être indiquées identiques à celles mentionnées ci-après :

MINI OGP 160

*Roue avant 2,50" x 10"

*Roue arrière 3,00" x 10"

MINI GP 190

*Roue avant 2,50" x 12"

*Roue arrière 3,00" x 12"

Article 20.6 – Réservoir et carburant

20.6.1 – Réservoir

Le réservoir et le bouchon de réservoir doivent rester tels qu'ils ont été produits à l'origine par le constructeur du motocycle.

Le réservoir de carburant doit être rempli d'un matériau ignifugé (structure à cellules ouvertes par exemple : « Explosafe »).

Le réservoir de carburant peut disposer d'un matériau réfléchissant la chaleur sur sa surface.

20.6.2 – Conduite de carburant

Le circuit carburant, c'est-à-dire l'ensemble des conduits et des dispositifs entre le réservoir et le carburateur, doit rester tel qu'il a été produit à l'origine.

Le remplacement du robinet de carburant n'est pas autorisé.

L'ajout de filtres à carburant n'est pas autorisé.

Seuls les connecteurs rapides pour les conduites de carburant, vendus et homologués par le fabricant, sont autorisés.

20.6.3 – Carburant

Le carburant devra être du type sans plomb ou bio éthanol, conformément à l'article 20 des règles générales pour les contrôles techniques.

Article 20.7 – Système d'admission

20.7.1 - Carburateur

L'utilisation des carburateurs indiqués ci-après est obligatoire : Catégorie GP-0 160 4Speed KF PZ 27 ou Keihin PE 28 (Mini GP 160) ou DELL'ORTO PHBH 28 BD (Mini GP 160 et Mini GP 190).

La section du diffuseur et le nombre de jets ne peuvent pas être modifiés. Les composants restants du carburateur sont libres.

L'utilisation de pompes ou de jets de force est interdite.

Pour la catégorie Mini GP 190, le ressort de la soupape à piston doit être maintenu tel qu'il était à l'origine.

Les tuyaux de reniflard du carburateur doivent être installés et fonctionner correctement.

20.7.2 – Filtre à air

Le filtre à air est obligatoire et doit être comme conforme aux articles suivants.

Seul le filtre à air métallique standard fourni par le fabricant peut être utilisé.

L'utilisation d'un filtre à air en matériau spongieux est interdite.

L'utilisation de systèmes permettant d'augmenter la pression à l'intérieur du filtre de caisse en utilisant la pression d'air dynamique lorsque le motocycle est en mouvement est interdite.

20.7.3 – Conduit d'admission

Le conduit d'admission des modèles de moto GP-0 fabriqués entre 2016 et 2021 (modèle GP-160) peut uniquement être remplacé par celui monté à l'origine sur les motos fabriquées à partir de 2022 (modèle GP-0 160 EVO).

Pour la catégorie Mini GP 190, la conduit d'admission doit être d'origine.

Article 20.8 – Moteur

20.8.1 – Généralités du moteur

Sauf autorisation expresse dans les articles suivants, le moteur doit rester complètement d'origine.

Les seuls moteurs autorisés sont les suivants :

***Mini GP 160 :** Catégorie GP-0 160 4 Vitesse ZONGSHEN W155 - ORIGINAL OHVALE et ZONGSHEN W150 – G OHVALE SET-UP.

***Mini GP 190 :** DAYTONA ANIMA FDX 190 4Speed – Ohvale SET-UP et DAYTONA ANIMA FSM 190 4Speed - Ohvale SET-UP

L'alésage et la course doivent rester d'origine.

Il est obligatoire d'utiliser le capot moteur latéral droit qui fait partie du kit spécifique pour le modèle de moto fourni par le constructeur.

20.8.2 – Haut moteur

Sauf autorisation dans les articles suivants, tout type d'usinage pour l'enlèvement de matériaux (y compris le polissage) et l'application de matériaux (y compris le traitement de surface) est interdit.

Les conduits d'admission et d'échappement doivent rester d'origine.

Les robinets, les sièges de soupape, les guides de soupape, les poussoirs, les joints d'étanchéité à l'huile doivent être d'origine. Seul l'entretien normal fourni par le manuel d'entretien est autorisé.

Les ressorts, les demi-cônes et les plaques de soupape doivent rester d'origine. La correction de ressort de soupape n'est pas autorisée.

Il n'est pas permis de rectifier le plan de tête pour restaurer les surfaces. Seul un léger nettoyage est autorisé, à condition que les valeurs décrites ci-dessous sur le volume de la chambre de combustion et le squish soient respectées.

Le volume de la chambre de combustion et la hauteur du squish doivent être conformes aux valeurs indiquées dans le tableau suivant :

Catégorie	Volume (cc)	Squish* (mm)
Catégorie GP-0 160 4 Vitesse	13.5 +/- 0.4	>0.60
Catégorie GP-2 190 Daytona	14.8 +/- 0.40	>1.25

*aucune tolérance n'est admise sur la hauteur du squish.

La bougie d'allumage est libre. Aucune des parties de la bougie d'allumage, à côté des électrodes, ne peut dépasser l'intérieur de la chambre de combustion.

Les seules plages thermiques admises sont les suivantes : 7 ou 8 dans les tables NGK **pour la catégorie Mini GP 160 et 9 pour la catégorie Mini GP 190.**

20.8.3 – Schéma de distribution des soupapes

Toute modification de l'arbre à cames est interdite.

Le pignon de calage doit être conservé d'origine. La modification ou l'augmentation du diamètre des trous

de fixation sont interdites.

Le calage de la chaîne et son tendeur de chaîne de distribution doivent rester d'origine.

20.8.4 - Cylindre

Le cylindre doit rester d'origine.

Tout traitement de surface de la paroi interne du cylindre est interdit.

Seuls les joints de tête et de base d'origine fournis par le fabricant sont autorisés.

20.8.5 - Piston

Toute modification du piston, y compris le polissage et l'éclaircissage, est interdite.

Toute modification de l'ensemble de bagues, des broches et de leurs supports est interdite.

20.8.6 - Bielle

Toute modification de la tige, y compris l'éclaircissage et le polissage, est interdite.

20.8.7 - Vilebrequin

Le vilebrequin doit rester d'origine, toute modification comprenant l'éclaircissage, l'équilibrage et le polissage est interdite.

20.8.8 - Carter

Le carter moteur et les couvercles du carter du moteur doivent rester d'origine, y compris pour la finition couleur et surface. Il n'est permis de faire des trous que d'un diamètre inférieur à 12mm sur le couvercle du volant d'inertie que pour aider au refroidissement des organes internes.

Il est interdit de réparer les carters et les capots moteur en appliquant du matériel.

Article 20.9 – Transmission

20.9.1 – Transmission moteur

Les engrenages de l'entraînement primaire (sur le vilebrequin et sur l'embrayage) doivent rester d'origine.

20.9.2 - Embrayage

Sauf dans les cas autorisés par les articles suivants, l'embrayage (y compris les ressorts, les disques entraînés et la commande d'embrayage) doit rester d'origine.

Le kit d'embrayage « EVR by OHVALE » inclus dans le kit spécifique pour le modèle de moto est autorisé.

20.9.3 – Boîtes de vitesses

Toute modification de la boîte de vitesses, c'est-à-dire l'ensemble comprenant le système de sélection des engrenages et les fourches d'entraînement, les arbres primaires et secondaires et leur transmission est interdit.

Tout type de traitement sur la surface pour réduire le frottement (y compris le polissage et la superfinish), est interdit.

Pour la catégorie Mini GP 190, il est permis d'utiliser le système de changement de vitesse rapide produit par le fabricant pour le modèle de moto utilisé, uniquement lorsque le pilote utilise le levier de changement de vitesse inversé.

20.9.4 – Transmission finale

Pour la transmission finale (pignon de roue arrière et chaîne), l'utilisation de composants distribués par Ohvale est obligatoire.

Article 20.10 – Système de refroidissement et de lubrification

20.10.1 – Refroidisseur d'huile

Le refroidisseur d'huile doit rester d'origine.

20.10.2 – Circuit d'huile

Toute modification de la pompe à huile est interdite.

Les tuyaux d'huile qui relient le moteur au refroidisseur d'huile doivent rester d'origine. Les reniflards du moteur doivent être placés dans un réservoir d'un volume minimum de 250cc.

Les bouchons d'entrée et de refoulement d'huile, les tuyaux de livraison et de retour du refroidisseur d'huile et les vis du couvercle du filtre à huile doivent être parfaitement scellés et freinés pour éviter toute ouverture accidentelle.

Article 20.11 – Système électrique

20.11.1 – Câblage et commandes électriques

Le faisceau principal doit rester d'origine.

Les commandes électriques du guidon peuvent être repositionnés, mais pas remplacées ou retirées.

Il est obligatoire de maintenir le coupe-circuit d'allumage monté sur le côté droit du guidon.

20.11.2 – Allumage et commande du moteur

Sauf autorisation dans les articles suivants, le système d'allumage et de commande du moteur (rotor, sta-

tor, CDI et bobine) doit rester d'origine. Le CDI doit être la dernière version homologuée distribuée par le constructeur.

En tout temps de l'événement, le responsable technique a le droit de demander le remplacement de tout composant du système d'allumage et de commande du moteur monté sur le motorcycle. Le refus de procéder au remplacement est assimilé à une irrégularité technique.

20.11.3 – Capteurs de commande du moteur

L'utilisation de systèmes électroniques d'aide au pilotage (quick-shifter) est interdite en Mini GP 160. Ce système est autorisé en utilisant le kit spécifique du modèle utilisé en Mini GP 190.

Aucun contrôleur ou capteurs supplémentaire autre que ceux installés à l'origine sur le moteur ne peut être ajouté pour mettre en œuvre des stratégies de commande du moteur. Les capteurs montés sur le moteur d'origine doivent être conservés.

20.11.4 – Équipement supplémentaire

A l'exception de ce qui est autorisé dans les articles suivants, tout composant électrique ou électronique (capteur, CDI, affichage) qui sont additionnels ou non montés à l'origine sur la moto, sont interdits.

L'utilisation d'équipements électroniques avec technologie IR (infrarouge), GPS ou enregistrement de synchronisation radio est autorisée.

Il est permis de monter un ou plusieurs systèmes (tableaux de bord, écrans, etc.) pour afficher les paramètres indiqués dans les points ci-dessous :

- Régime
- Température de l'huile
- Temps au tour
- Heures moteur

Les tableaux de bord intégrés avec fonction de traçage électronique, de géolocalisation et d'acquisition de données sont autorisés. L'acquisition de données doit être limitée aux canaux énumérés ci-dessous :

- Régime
- Température de l'huile
- Temps au tour
- Heures moteur
- Position et vitesse (par signal GPS).

Tous les motorcycles doivent monter le feu de sécurité arrière inclus dans le kit spécifique pour le modèle de motorcycle. Les coureurs doivent s'assurer que la lumière est allumée chaque fois que le directeur de course déclare une course humide.

La présence de câbles ou de composants électroniques ou d'origine non claire n'est pas autorisée et est considérée comme une irrégularité technique.

Article 20.12 – Carénage / carrosserie

20.12.1 – Carénages généralités

Sauf autorisation dans les articles suivants, le carénage, la selle, le garde-boue avant et arrière et toutes les superstructures qui composent la carrosserie du motorcycle doivent rester d'origine.

La couleur et la décoration sont libres.

L'utilisation de composants de fibre de carbone est interdite.

20.12.2 - Carénages

Sauf autorisation dans les articles suivants, le carénage doit être conservé tel que l'original.

Il est permis de modifier le carénage comme indiqué en **Mini GP 160** :

*remplacer le carénage avant d'origine et/ou le carénage par ceux initialement montés les machines produites à partir de 2018 (GP-0 ou GP0 EVO).

*remplacer le capot arrière/réservoir d'origine par celui initialement installé sur les machines GP-0 EVO de 2022.

La bulle doit rester d'origine. La bulle peut être colorée et non transparente afin d'accueillir la table et le numéro de course avant.

La taille et la forme des trous du refroidisseur d'huile pour tous les modèles GP-0 construits jusqu'en 2017 sont libres. Il est permis et recommandé de monter des grilles de protection ou treillis métallique pour protéger le refroidisseur d'huile.

Les supports de carénage d'origine peuvent être remplacés par des fixations à dégagement rapide.

Le carénage inférieur doit avoir une étanchéité parfaite afin de contenir les fuites de lubrifiant en cas de panne moteur.

20.12.3 – Garde boue

Il est permis de remplacer le garde boue avant d'origine par celui d'origine installé sur les motos produites à partir de 2018 en **Mini GP 160**.

La distance entre le garde-boue avant et le pneumatique peut être augmentée.

Les garde-boues avant et arrière doivent être conservés d'origine.

20.12.4 - Siège

Le siège de selle peut être changé.

20.12.5 – Plaques de numéros

Les conditions de fond des plaques et des numéros de course doivent être ceux indiqués dans les points suivants :

Catégorie	Fond	Numéro
GP-0 160 4Speed	Rouge	Blanc
GP-2 190 Daytona	Noir	Blanc

Les numéros de course avant et latéral doivent avoir une hauteur minimale de 90 mm.

Article 20.13 – Dispositif d'échappement

Sauf autorisation dans les articles suivants, le dispositif d'échappement doit rester d'origine.

L'utilisation du silencieux avec le raccord DB Killer est obligatoire. L'utilisation du dB killer d'origine est obligatoire sur toutes les motos.

Le niveau sonore maximal admissible est de 95 dB/A (sans tolérance) à une vitesse de 5500 tr/min.

Article 20.14 – Vis, boulons et éléments de fixation

20.14.1 - Généralités

Les boulons et les éléments de fixation du carénage sont libres mais doivent avoir la même dimension que les originaux et avoir une classe de résistance égale ou supérieure à l'original. Les éléments de fixation de carénage peuvent être remplacés par des éléments de fixation rapide.

L'utilisation de boulons en titane ou en aluminium et de boulons en titane ou en carbone et/ou en kevlar, si elle n'est d'origine sur le motorcycle ou une partie du kit spécifique pour le modèle de motorcycle est interdite.

20.14.2 - Boulons du moteur

Les boulons d'origine du moteur peuvent être remplacés par un autre boulon de taille égale et d'une classe de résistance égale ou supérieure à celle d'origine.

Le cas échéant, il est permis de percer des trous pour le passage des fils de liaison, mais toute modification tendant à un éclaircissement est interdite.

La réinitialisation des filetages avec l'utilisation de l'hélice est autorisée.

CHAMPIONNAT DE FRANCE ENDURANCE 25 POWER

ARTICLE 1 – DÉFINITION

La Fédération Française de Motocyclisme organise pour l'année 2025, une série de courses d'endurance ouvertes aux catégories définies à l'article 1.1.

Un titre de champion de France est attribué pour chaque catégorie.

1.1 : Les machines admises à concourir pour le titre, réparties en deux catégories, sont les suivantes :

- Open 4 temps monocylindre et bicylindre à boîte de vitesse ou à variateur n'excédant pas 15cv**
Open 2 temps à boîte de vitesse ou à variateur n'excédant pas 15cv

Réservée aux participants âgés au minimum de 9 ans révolus à la date de la manifestation.

Les pilotes de 9 et 10 ans ont une cylindrée maximum de 85cc 2 T ou 160cc 4 T.

Plaques **blanches**, numéros **noirs**.

- Open 4 temps monocylindre et bicylindre à boîte de vitesse ou à variateur n'excédant pas 25cv**
Open 2 temps à boîte de vitesse ou à variateur n'excédant pas 25cv

Réservée aux participants âgés au minimum de 9 ans révolus à la date de la manifestation.

Les pilotes de 9 et 10 ans ont une cylindrée maximum de 85cc 2 T ou 160cc pour les pilotes de 9 et 10 ans.

Plaques **blanches**, numéros **rouges**.

Les machines électriques sont admises en Championnat de France d'Endurance Moto 25 Power sous réserve de respecter les règles de puissance dans les catégories mentionnées.

Les équipages choisissent leur numéro de course au moment de leur inscription sur engage-sports, étant entendu qu'un même numéro ne peut être attribué deux fois et sera valable pour l'année. Le n°1 n'est pas attribué.

ARTICLE 2 – RÉSERVÉ

ARTICLE 3 – TRACÉ

Les épreuves se déroulent sur des circuits homologués.

La capacité de la piste est fonction des R.T.S.

Si un circuit dispose d'un arrêté fixant le nombre maximum de pilotes admis, ce dernier doit être respecté (en accord avec les RTS).

Les organisateurs doivent faire figurer le nombre maximum de machines admises sur le règlement particulier de l'épreuve.

3.1 – Calendrier

Les points permettant d'établir les classements du Championnat de France d'Endurance Moto 25 Power sont acquis lors des manifestations qui se déroulent aux dates suivantes :

22 et 23 mars	VAISON	MOTO SPORT 71
12 et 13 avril	PERS	MC DES AS
3 et 4 mai	MARCILLAT	AMRP
24 et 25 mai	LE CREUSOT	RACING MOB CREUSOTIN
21 et 22 juin	PARAY SOUS B.	MCSP
6 et 7 septembre	FONTENAY	MC FONTENAY

L'une ou l'autre de ces courses peut changer de date sous réserve d'accord de la Commission nationale de vitesse. Des épreuves peuvent également être ajoutées ou annulées en cours de saison.

Le calendrier définitif est disponible sur le site www.ffmoto.org

Un pilote ne peut être inscrit que dans une seule équipe par épreuve (âge minimum 9 ans).

ARTICLE 4 – PILOTES - EQUIPAGES

Les épreuves du Championnat de France Moto 25 Power sont réservées aux pilotes de toute nationalité. Chaque équipe est composée de deux à six pilotes. Les temps de conduite doivent être conformes aux R.T.S.

Les concurrents doivent être en possession :

d'une licence FIM Europe, NJ2, NJ3 ou NJ3C, NCO, NPH ou une manifestation () délivrées par la F.F.M. pour l'année en cours.

() Dans ce cas le participant doit présenter un certificat médical de non-contre-indication à la pratique du sport motocycliste en compétition datant de moins d'un an et d'une autorisation parentale pour les mineurs. Les concurrents mineurs doivent être obligatoirement accompagnés d'une personne représentant légal ou mandaté.*

Les licences une manifestation doivent impérativement être souscrites sur le site fédéral, au plus tard 72h avant le début de la manifestation. Aucune licence ne sera délivrée sur place.

Le responsable de chaque team doit être titulaire d'une licence FFM au minimum de catégorie LAP.

Tout responsable de team et toute personne ayant accès à la zone de panneautage, de pré-grille ou de la voie des stands doit être en possession d'un pass ou (et) d'un bracelet fourni par l'organisateur.

Les équipages possédant un pilote avec une licence NPH sont autorisés à rouler avec deux machines, l'une étant aménagée spécifiquement pour le pilote en situation de handicap.

ARTICLE 5 – ENGAGEMENTS

Les demandes d'engagement doivent être faites uniquement par Internet, via le site : <https://ffm.engage-sports.com/> à partir du **23 janvier 2025**.

Droits d'engagements : 360€ pour une endurance de minimum quatre heures et moins de six heures, 535€ pour une endurance de minimum six heures et moins de 8 heures, 715€ pour une endurance de 8 heures et moins de 12 heures. Pour les autres, suivant la durée figurant au règlement particulier de l'épreuve (dont location du transpondeur).

Les demandes d'engagement doivent être faites au plus tard 30 jours avant la date de l'épreuve. Passé cette date et dans la limite des places disponibles, les engagements sont majorés de 100€.

Les engagements sont remisés 30 jours avant la date de l'épreuve.

Pour être prises en compte, les demandes d'engagement doivent être confirmées par un paiement CB.

Le nombre de participants est limité à la capacité homologuée du circuit. Ils ne deviennent définitifs qu'après encaissement des droits et confirmation par l'organisateur.

Les engagements des pilotes mineurs doivent être accompagnés d'une autorisation parentale.

L'organisateur doit obligatoirement confirmer l'engagement en joignant les horaires prévisionnels ainsi que la date de mise à disposition du paddock pour les concurrents, au plus tard huit jours après la date de clôture des engagements.

En cas de paiement revenu impayé :

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

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

Un pilote ne peut prendre le départ d'une course sans avoir réglé, au préalable, ses impayés des courses précédentes.

Team déclarant forfait

Pour tout forfait, un droit administratif de 80€ est retenu et ce, quelle que soit la raison. Cette déclaration doit être faite par écrit ou email auprès de la F.F.M. Le justificatif doit impérativement lui parvenir huit jours avant le début des vérifications administratives. En cas de force majeure, la CNV se réserve le droit d'étudier la demande. Pour tout forfait à moins de 8 jours, la totalité de l'engagement est retenue.

ARTICLE 6 – CHRONOMÉTRAGE / TRANSPONDEURS

Le chronométrage des machines se fait par système transpondeur. Les concurrents se voient remettre le transpondeur qu'ils doivent fixer **conformément aux prescriptions du service de chronométrage**.

Le transpondeur est sous l'entière responsabilité du concurrent, pendant toute la manifestation et jusqu'à sa restitution. En conséquence, la perte le vol ou la détérioration de ce transpondeur est à la charge du concurrent. Il doit être restitué au plus tard une heure après la fin de la course. En cas d'oubli, le pilote doit l'envoyer dans les trois jours à la FFM ou à l'adresse du responsable du chronométrage.

Stand

Un emplacement de **3m x 3m** maximum est mis à la disposition de chaque team, charge pour lui d'y installer son stand qui est placé sous sa responsabilité. L'attribution de l'emplacement se fait lors du contrôle administratif.

Les concurrents doivent poser un tapis environnemental sur le sol à l'intérieur du stand pour les travaux mécaniques et un autre tapis devant le stand pour les ravitaillements.

Le numéro de chaque team doit être affiché dans les stands bien lisiblement.

Un extincteur à poudre d'un poids de 6 kg mini ou à CO2 d'un poids de 2kg mini, vérifié et en état de marche doit être posé à l'entrée du stand en cas de besoins Les extincteurs à eau sont interdits.

Tout cet équipement peut être contrôlé par un membre du jury. En cas de manquement, une pénalité peut être infligée au team (stop and go).

ARTICLE 7 – VÉRIFICATIONS / BRIEFING

Vérifications administratives

Les pilotes doivent présenter :

*Leur confirmation d'engagement.

*Leur licence en cours de validité obligatoirement accompagnée du Guidon d'Argent ou Or ou du CASM à partir de 12 ans. Les guidons d'or ou d'argent ne sont pas obligatoires pour les LJA.

*Une pièce d'identité.

Ils reçoivent un transpondeur, pour le chronométrage électronique, ainsi que leur passeport technique (à leur première épreuve de l'année) et un bracelet de couleur.

Vérifications techniques

Les machines conformes aux prescriptions des articles 2 et 3 du présent règlement doivent être présentées avec plaques et numéros de course, ainsi que le transpondeur en place sur la machine.

En même temps que la machine les pilotes doivent présenter :

*Leur passeport technique dès la deuxième épreuve

*Leur casque homologué (ECE 22-05 ou ECE 22-06), de type intégral, d'une seule pièce.

*Leurs gants et bottes ou chaussures en cuir

*Leur équipement de cuir

*Leur protection dorsale homologuée par la norme EN 1621-2

***La protection pectorale norme EN 1621-3 est obligatoire.**

*Leurs tapis environnementaux

Les airbags sont recommandés pour 2024 et seront obligatoires pour 2025.

Briefing

Tous les responsables de team doivent assister au briefing obligatoire prévu à leur intention, avant la première séance d'essais. Ils doivent signer la feuille d'émargement prévue à cet effet. Toute absence est sanctionnée d'une amende de 75€.

7.1 – Compte-tours

La présence d'un compte-tours en état de marche et étalonné, indiquant le régime moteur, est obligatoire sur toutes les machines.

7.2 – Caméra embarquée

Se référer à l'article 11.1 des règles générales pour les épreuves de vitesse et à l'article 2.1.24 du code sportif national.

7.3 – Changement de machine

Dans le cas où une machine engagée est dans l'impossibilité de prendre le départ de la course suite à un incident technique intervenu pendant les essais, le changement de machine peut être envisagé. La demande est faite auprès du directeur de course et transmise au jury pour aval. Cette machine doit être passée au contrôle technique. Elle peut être de la même catégorie ou de catégorie inférieure à la machine remplacée. Tout changement de machine pendant la course est interdit.

ART. 8 – ESSAIS / QUALIFICATION

Une séance d'essais libres de 45 minutes est prévue. Pour la composition de la grille de départ, une séance d'essais qualificatifs de 45 minutes est prévue. Chaque pilote doit avoir effectué au moins un tour chronométré pour participer à la course. Le meilleur temps réalisé par chaque équipage positionne la machine sur la grille de départ.

A l'issue des essais, une zone dédiée pour les simulations de départ est définie sur l'ensemble des circuits. Ces simulations ne peuvent se faire qu'après le drapeau à damier (voir règles générales CNV).

ARTICLE 9 – DÉPART

La grille de départ est établie après les essais chronos. Chaque équipage désigne le pilote qui prend le départ.

Un tour de reconnaissance est effectué par toutes les machines qui viennent se placer sur la grille de départ, type championnat de France vitesse (ligne de trois machines décalées), moteur en marche et pilote sur la machine. Sur ordre du directeur de course les pilotes s'élancent ligne par ligne pour effectuer un ou deux tours de chauffe (décision de la direction de course).

Après le ou les tours de chauffe, les machines reviennent se placer sur la grille de départ ligne par ligne machines en marche et pilote sur la machine, sous les ordres du directeur de course jusqu'au baisser du drapeau national.

Les pilotes n'effectuant pas le tour de reconnaissance sont sanctionnés par un STOP and GO.

Si une machine ne peut rester en marche sur la grille de départ, elle va se placer en fond de grille et son départ "à la poussette" est différé de cinq secondes après le baisser du drapeau tricolore.

Le team dont le pilote a pris le départ "à la poussette" à sa place sur la grille au moment du baisser du drapeau tricolore, est sanctionné d'un tour de pénalité.

Tout départ anticipé est sanctionné par un STOP and GO.

ARTICLE 10 – COURSE

L'organisateur fournit et positionne une pendule pouvant être consultée par les pilotes.

Les courses sont d'une durée minimum de 4 heures.

Tout abandon doit être signalé dans les meilleurs délais à la direction de course.

Temps de conduite : Relais de 30 minutes maxi. Les temps de conduite des pilotes sont placés sous l'entière responsabilité du chef de Team. Tout dépassement peut entraîner un « stop and go ».

Pour les pilotes âgés de 9 à 10 ans : 3 relais de 30 minutes autorisés séparés chacun par une heure de repos obligatoire.

Pour les pilotes âgés de 11 et 12 ans : 4 relais de 30 minutes autorisés séparés chacun par une heure de repos obligatoire.

Le port du brassard avec puce remis lors des contrôles est obligatoire tout au long de la manifestation.

Procédure "Stop and Go"

Le temps d'arrêt pour une procédure est fixé à 30 secondes.

Plusieurs procédures de "Stop and Go" consécutives peuvent être appliquées.

Si une pénalité "Stop and Go" est infligée à un team, un panneau jaune accompagné du numéro de la machine est présenté au pilote étant en piste au moment de la présentation du panneau. Celui-ci a cinq tours maximums pour s'arrêter à l'endroit défini par la direction de course. S'il ne s'arrête pas, il est exclu de la compétition. Toutefois, la machine peut continuer la course avec les autres pilotes.

Dans le cas où la fin de la course intervient avant l'application de la procédure, le ou les équipages concernés se voient infliger une pénalité d'un tour par procédure.

ARRETS

Sur la piste

En cas de panne sur la piste, le pilote doit placer sa machine en dehors de la piste de sorte qu'elle ne présente aucun danger pour les autres concurrents. Il peut effectuer, dans ces conditions et sans aide extérieure, de petites réparations puis reprendre la piste sous couvert des commissaires de piste.

Tout ravitaillement ou intervention d'assistance est strictement interdit sur la piste, en dehors des stands. Si la réparation ne peut être effectuée sur place, le pilote pousse sa machine dans le sens de la course en dehors de la piste et peut revenir au stand par les raccourcis qui lui sont indiqués par les commissaires.

Tout pilote qui s'éloigne de plus de 10 mètres de sa machine entraîne l'abandon de celle-ci, donc de l'équipage, exception faite en cas d'évacuation sanitaire. Dans ce cas, aucune personne autre qu'un Officiel ne peut s'approcher de la machine en attendant le retour du pilote, sous peine de mise hors course. D'autre part le pilote ne doit en aucune manière quitter le service médical si celui-ci décide de lui interdire de reprendre

la course. Le directeur de course peut alors autoriser un autre pilote de l'équipe, en tenue de course, à récupérer la machine pour continuer l'épreuve en respectant les conditions de temps de conduite prévues au paragraphe précédent.

Dans le cas de chute sérieuse, s'il s'avère que la machine est endommagée, elle doit être contrôlée par un commissaire technique après réparation et avant de reprendre la piste.

Aux stands

Pour toute intervention sur la machine, y compris le changement de pilote, le moteur doit être arrêté.

L'accès aux stands ne peut se faire que par l'entrée de la piste de décélération. La circulation s'effectue à vitesse réduite (30 km/h) devant les stands et jusqu'à l'accès à la piste de course.

Dès l'entrée de la piste de décélération, le pilote peut recevoir l'aide de ses mécaniciens pour rejoindre son stand. Le retour sur la piste de course s'effectue par la sortie de la piste de décélération sous la responsabilité des commissaires de piste en place.

Il est formellement interdit de fumer, de souder ou d'employer quelque source de chaleur que ce soit dans les stands ainsi que d'employer un moteur thermique.

Le carburant stocké dans les stands ne doit pas dépasser deux fois 10 litres.

Arrêt de course

Si pour une raison grave, la direction de course doit interrompre la course, cela se fait sur présentation du drapeau rouge **EXCLUSIVEMENT**. Les machines rejoignent, à vitesse réduite, le parc fermé. A ce moment, les machines arrêtées en stand doivent également rejoindre, le parc fermé. Les machines non roulantes au moment de l'arrêt de course restent en stand mais toute intervention sur ces machines doit cesser immédiatement jusqu'au moment du nouveau départ.

Procédure nouveau départ

Le nouveau départ a lieu au plus tôt, 15 minutes après que les teams en aient été informés. Le pilote ou le mécanicien de chaque team est autorisé à récupérer la machine en parc fermé. Celui-ci est ouvert cinq minutes avant l'ouverture de la sortie du couloir des stands. Les teams sont autorisés à faire le complément d'essence ou le changement de pneus devant leur stand respectif à l'exception de toute autre intervention. La procédure de départ peut être identique au départ précédent. Toutefois, en cas de conditions particulières, la direction de course, peut, avec l'accord du jury, décider d'une procédure de départ lancé derrière le safety-car. Dans ce cas, les pilotes prennent place derrière le safety-car dans l'ordre du classement intermédiaire, les uns derrière les autres, ils ne peuvent pas se dépasser jusqu'au baisser du drapeau national. Le safety-car effectue un tour complet et s'efface avant la ligne de départ.

Tous les équipages n'ayant pas signifié leur abandon sont admis au nouveau départ. Le signal d'arrivée est présenté à l'heure où la course aurait dû se terminer.

S'il est impossible de recommencer la course, la moitié des points est attribuée pour le Championnat, si 50 % ou plus de la distance ou du nombre de tours prévus ont été accomplis.

Neutralisation :

Si pour toute cause que ce soit, la course doit être neutralisée, la direction de course présente un panneau portant l'inscription "SAFETY-CAR".

Les commissaires de piste présentent simultanément un panneau "SC" et un drapeau jaune agité.

Un véhicule de sécurité, gyrophare allumé, entre en piste afin de retenir les machines à vitesse réduite jusqu'à la fin de l'intervention.

La sortie des stands est fermée.

A partir de l'entrée en piste de ce véhicule, les pilotes sont sous le régime du drapeau jaune. Tout dépassement est interdit. La sortie des stands s'effectue de la manière suivante : le commissaire à la sortie des stands ouvre celle-ci 15 secondes après le passage du safety-car, la sortie des stands est ouverte pendant dix secondes pour permettre aux concurrents dans la voie des stands de reprendre la piste. Les tours réalisés pendant cette période sont comptabilisés au même titre que ceux de la course.

A la fin de l'intervention, le safety-car éteint son gyrophare en passant devant le poste de chronométrage et sort de la piste à la fin du tour. Dès la sortie de piste du safety car, la course est relancée et l'ouverture de la voie des stands se fait 15 s après le passage du premier pilote.

Arrêt de la course sous régime safety-car

Si l'arrêt de la course au drapeau rouge est intervenu pendant une neutralisation de la course au safety-car, le nouveau départ s'effectue lancé derrière le safety-car.

Le directeur de course informe toutes les équipes de la procédure de départ. Les machines sont respectivement placées dans l'ordre derrière le safety-car suivant le classement au moment de l'arrêt de la course. Le safety-car effectue quelques tours et la course est relancée suivant la procédure habituelle.

ARTICLE 11 – ARRIVÉE

Au terme de la course, le drapeau à damiers est présenté au passage du pilote de tête sur la ligne d'arrivée. Pour être classé, tout pilote et sa machine, doivent avoir franchi la ligne d'arrivée après le vainqueur, dans les cinq minutes qui suivent le signal de fin de course.

Si un (des) coureur(s) précède(nt) de près, avant la ligne d'arrivée, le coureur de tête lors du dernier tour,

le directeur de course présente simultanément au(x) coureur(s) le drapeau à damiers et le drapeau bleu. Ceci signifie que la course est terminée pour le coureur de tête tandis que les coureurs qui précèdent de près le coureur de tête doivent terminer le dernier tour pour recevoir le drapeau à damiers. Dès le moment où le drapeau à damiers est abaissé, la sortie des stands est fermée.

ARTICLE 12 – CLASSEMENT DE LA COURSE / RÉCOMPENSES

Le classement de la course est établi en fonction du nombre de tours accomplis et de l'ordre de passage sur la ligne d'arrivée. Pour être classée, une équipe doit :

*Avoir franchi la ligne d'arrivée (sur la piste) dans les conditions prévues à l'article 11.

*Avoir parcouru au moins 75% des tours effectués par le vainqueur de sa catégorie.

Dans le cas où la course est disputée en plusieurs parties, on additionne le nombre de tours effectués dans chacune d'elles. L'équipage ayant effectué le plus grand nombre de tours est déclaré vainqueur. En cas d'égalité de nombre de tours, c'est l'ordre d'arrivée de la seconde partie qui est prise en considération.

Des coupes ou récompenses sont remises aux trois premiers équipages de chaque catégorie.

Le classement du championnat se fait par le cumul des points attribués à chaque team et à chaque épreuve inscrite au calendrier FFM 2022.

Pour chaque course, les points pour le championnat, sont attribués de la manière suivante :

Barème des points pour les courses entre 4 heures et moins de 6 heures

1 ^{er}	25 pts	6 ^{ème}	10 pts	11 ^{ème}	5 pts
2 ^{ème}	20 pts	7 ^{ème}	9 pts	12 ^{ème}	4 pts
3 ^{ème}	16 pts	8 ^{ème}	8 pts	13 ^{ème}	3 pts
4 ^{ème}	13 pts	9 ^{ème}	7 pts	14 ^{ème}	2 pts
5 ^{ème}	11 pts	10 ^{ème}	6 pts	15 ^{ème}	1 pt

Barème des points pour les courses dont la durée est de 6 heures

1 ^{er}	30 pts	6 ^{ème}	15 pts	11 ^{ème}	10 pts	16 ^{ème}	5 pts
2 ^{ème}	24 pts	7 ^{ème}	14 pts	12 ^{ème}	9 pts	17 ^{ème}	4 pts
3 ^{ème}	21 pts	8 ^{ème}	13 pts	13 ^{ème}	8 pts	18 ^{ème}	3 pts
4 ^{ème}	19 pts	9 ^{ème}	12 pts	14 ^{ème}	7 pts	19 ^{ème}	2 pts
5 ^{ème}	17 pts	10 ^{ème}	11 pts	15 ^{ème}	6 pts	20 ^{ème}	1 pt

Barème des points pour les courses dont la durée est supérieure 6 heures ou égale à 12 heures

1 ^{er}	45 pts	6 ^{ème}	22,5 pts	11 ^{ème}	15 pts	16 ^{ème}	7,5 pts
2 ^{ème}	36 pts	7 ^{ème}	21 pts	12 ^{ème}	13,5 pts	17 ^{ème}	6 pts
3 ^{ème}	31,5 pts	8 ^{ème}	19,5 pts	13 ^{ème}	12 pts	18 ^{ème}	4,5 pts
4 ^{ème}	28,5 pts	9 ^{ème}	18 pts	14 ^{ème}	10,5 pts	19 ^{ème}	3 pts
5 ^{ème}	25,5 pts	10 ^{ème}	16,5 pts	15 ^{ème}	9 pts	20 ^{ème}	1,5 pt

Barème des points pour les courses dont la durée est supérieure à 12 heures

1 ^{er}	60 pts	6 ^{ème}	30 pts	11 ^{ème}	20 pts	16 ^{ème}	10 pts
2 ^{ème}	48 pts	7 ^{ème}	28 pts	12 ^{ème}	18 pts	17 ^{ème}	8 pts
3 ^{ème}	42 pts	8 ^{ème}	26 pts	13 ^{ème}	16 pts	18 ^{ème}	6 pts
4 ^{ème}	38 pts	9 ^{ème}	24 pts	14 ^{ème}	14 pts	19 ^{ème}	4 pts
5 ^{ème}	34 pts	10 ^{ème}	22 pts	15 ^{ème}	12 pts	20 ^{ème}	2 pt

Classement final : Les ex-æquo seront départagés par leur plus grand nombre de places de premier, deuxième, troisième etc. S'il est impossible de les départager, ils auront le même classement.

Tout team engagé dans une épreuve comptant pour le championnat de France, marque des points au classement dans la catégorie à laquelle il appartient.

Un classement ligue peut être établi sur chaque épreuve.

ARTICLE 13 – VÉRIFICATIONS FINALES

A la fin de la course, toutes les machines sont placées en parc fermé, les trois premières sont vérifiées, d'autres peuvent l'être à la discrétion du directeur de course.

Durée du parc fermé : 30 minutes après l'affichage des résultats.

ARTICLE 14 – RÉCLAMATIONS (TITRE III DU CODE SPORTIF NATIONAL)

Elles doivent être présentées par écrit, au directeur de course, accompagnées d'une caution de 300 €, dans les délais prévus au titre III du code sportif national. Cette caution n'est remboursée que si le bien-fondé de la réclamation est reconnu.

En outre, pour toute réclamation portant sur une machine et nécessitant un démontage moteur, il est demandé une caution de 100 € pour un moteur deux temps et 200 € pour un moteur quatre temps. Cette caution est remboursée si la machine démontée s'avère non conforme ou versée au concurrent contraint au démontage si la conformité de la machine est reconnue.

Le directeur de course peut faire démonter toute machine de son choix à l'arrivée. Un pilote contraint de démonter ne peut prétendre à une indemnité quelconque (sauf disposition réglementaire particulière).

Tout litige suite à un démontage, après la manifestation est tranché par la CNV, après avis des commissaires techniques responsables du contrôle. En cas de contestation de la décision, l'instance compétente est le tribunal national de discipline et d'arbitrage.

Lors des épreuves, la FFM se réserve toute possibilité quant aux vérifications et démontage d'une machine, notamment la saisie provisoire des pièces (assemblées ou non) pour contrôle ultérieur. La non-disponibilité temporaire, pour le concurrent, de ses pièces ne peut donner lieu à aucune indemnité ou réclamation. Ces pièces sont remises à disposition du concurrent le plus rapidement possible.

ARTICLE 15 – SANCTIONS

Des sanctions (amendes, stop and go, déclassement voire exclusion) peuvent être infligées, par les officiels, aux pilotes, si eux-mêmes ou leurs accompagnateurs ne respectent pas les règles de sécurité, de bruit et de comportement dans les enceintes sportives (piste, stand, paddock et les abords) sans préjuger des sanctions complémentaires demandées par le jury auprès des instances disciplinaires.

Tout comportement jugé dangereux dans la voie des stands est pénalisé d'un "stop and go" de 30 secondes. Un dépassement sous drapeau jaune est pénalisé par le retrait du meilleur temps durant les essais et par un « stop and go » en course.

ARTICLE 16 – ENVIRONNEMENT

Les tapis d'environnement sont obligatoires tant à l'intérieur des stands que devant ceux-ci pour les ravitaillements.

A la fin de la compétition, les stands et les abords doivent être débarrassés de tout matériel ou matériau utilisé lors de la compétition (bidons, déchets, pneus usagés, etc.). Une caution d'un montant de 300 € est demandée à l'engagement.

En aucun cas les pneus usagés ne peuvent être mis dans les poubelles de l'organisateur. Une amende de 250 € peut être infligée.

ARTICLE 17 – OFFICIELS

Sur chaque épreuve la CNV nomme un directeur de course et un directeur de course adjoint ayant satisfait à un séminaire spécifique ou équivalent, un délégué, un commissaire sportif, un commissaire technique national et une équipe chronométrage désignée par la F.F.M.

L'organisateur nomme un commissaire sportif ayant satisfait à un séminaire spécifique (cette désignation doit avoir obtenu l'aval de la C.N.V.) et trois aides techniques.

Il appartient au délégué (président du jury) de communiquer à la C.N.V. un rapport détaillé sur le déroulement de l'épreuve.

Les prescriptions du Code Sportif National, et de ses annexes ainsi que celles du présent règlement sont applicables sur ces épreuves.

ARTICLE 18 – LITIGES

Tous les cas non prévus au présent règlement sont tranchés par le jury de l'épreuve, conformément aux dispositions du Code Sportif National de la F.F.M., de ses Annexes et des règles générales des épreuves de vitesse.

ARTICLE 19 – RESPONSABILITÉS

Il est rappelé aux concurrents que leurs matériels sont placés sous leur entière responsabilité durant toute la manifestation. Ils doivent notamment en assurer la surveillance constante et ne peuvent en aucun cas invoquer la responsabilité civile du club organisateur, en cas de vol ou de dégradation.

ARTICLE 20 – LAISSEZ PASSER

L'organisateur doit fournir un bracelet à chaque pilote, deux bracelets pour les mécaniciens, deux bracelets pour les panneauteurs et un bracelet pour le responsable du team (épreuve de moins de 12 heures).

Les laissez-passer fournis par les organisateurs ne sont ni vendables ni cessibles à titre gracieux.

SPECIFICATIONS TECHNIQUES

ARTICLE 1 – GÉNÉRALITÉS

Les machines « Moto 25 Power » sont autorisées à disputer les différents championnats d'endurance n'excédant pas 25 cv.

Elles doivent être dans les normes des définitions des RTS spécifiques à la discipline vitesse.

Les machines peuvent passer au banc de puissance sur demande de la direction de course. Les moteurs et les boîtiers électroniques d'allumage peuvent être plombés par le commissaire technique.

Si le banc de puissance est absent ou indisponible, les moteurs et boîtiers électroniques des motos désignées par le Directeur de Course ou le Jury sont plombés jusqu'à l'épreuve suivante.

Les pilotes dont les machines ont fait l'objet de ce plombage doivent impérativement présenter celles-ci avec les marques de plombage lors de l'épreuve suivante, où elles sont susceptibles d'être contrôlées. Faute de quoi, les points marqués dans les épreuves à compter et y compris celle où les marquages ont été apposés leur sont retirés.

Tout team dont la machine dépasse la limite de la puissance admise par le règlement est exclu du classement de la course.

MODIFICATIONS OBLIGATOIRES

- Démontage des béquilles, rétroviseurs, clignotants, phares, pédales et feux arrière.
- Les embouts de guidon sont fermés.
- Les repose-pieds doivent être repliables avec ressorts de rappel ou réalisés dans un matériau facilement cassable.
- Tous les reniflards (essence, huile, eau, électrolyte) doivent aboutir dans un ou plusieurs récupérateurs.
- Tous les bouchons de remplissage ou de vidange doivent être freinés.
- Les avertisseurs sonores devront être démontés ou neutralisés.
- Pour toutes les modifications et dispositions non comprises dans ce paragraphe se reporter à l'article 3 du RTG.

TOUTE MODIFICATION NON STIPULEE DANS LES PARAGRAPHEs PRECEDENTS EST REPUTEE INTERDITE.

APRES LES VERIFICATIONS TECHNIQUES, LE REMPLACEMENT DES PIECES SUIVANTES EST INTERDIT : cadre, bas-moteur et carter, sauf roulements, cylindre et vilebrequin

1.1 - Contrôle des machines et identification

Le contrôle technique est obligatoire. Les concurrents ne peuvent participer aux essais officiels qu'après avoir satisfait aux vérifications techniques.

Les teams sont seuls responsables de leur machine pendant la durée de l'épreuve.

La moto doit être présentée propre, exempte de tous marquages antérieurs.

Les contrôles préliminaires sont des vérifications de sécurité. La conformité de la machine est sous l'entière responsabilité du team.

1.2 - Identification des machines

Lorsque les machines ont satisfait aux vérifications dites de sécurité, il est procédé au marquage du cadre de la façon suivante :

- un sticker est apposé sur la douille de direction.
- une touche de peinture sur le carter moteur, cylindre avec le numéro de course du concurrent inscrit à l'intérieur.
- marquage du système d'échappement complet. Ces marquages doivent être réalisés du même côté (bombe proscrite).

ARTICLE 2 – PARTIE CYCLE

2.1 – Matériaux

Il est interdit d'utiliser les matériaux suivants dans la fabrication du moteur (sauf pour la bielle et les clapets) fibres composites, magnésium et titane.

Les supports de béquille doivent être réalisés en nylon, téflon ou matière équivalente.

2.2 – Leviers

Tous les leviers (embrayage, freins, ...) doivent se terminer par une sphère (diamètre de 16 mm minimum). Cette sphère peut également être aplatie mais dans tous les cas, les bords doivent être arrondis (épaisseur minimum de la partie aplatie : 14 mm). Ces extrémités doivent être fixées d'une façon permanente et faire partie intégrante du levier.

2.2.1 – Protection des leviers

Les motos doivent être équipées d'un protecteur de levier de frein avant, afin de protéger le levier de frein au guidon d'un actionnement accidentel en cas de collision avec une autre machine. Ces protections doivent faire l'objet de fabrication en série et être distribuées par un professionnel.

2.2.2 – Freins

Les vis de fixation des étriers de frein doivent être arrêtées par un fil métallique de sécurité.

2.3 – Papillons de gaz

Les papillons de gaz doivent se fermer d'eux-mêmes lorsque la poignée de gaz est relâchée.

2.4 – Coupe circuit

Un coupe-circuit doit être monté de façon à fonctionner lorsque le conducteur quitte sa machine. Ce coupe-circuit doit interrompre le circuit primaire d'allumage et doit être muni d'un câblage pour l'arrivée et le retour du courant.

Il doit être placé aussi près que possible du milieu du guidon et être actionné au moyen d'un fil non élastique de longueur et d'épaisseur adéquate, fixé au poignet du conducteur. Un câble en spirale (semblable à un fil téléphonique) d'une longueur maximale de 1 m est obligatoire.

2.5 – Protections

Carter moteur, embrayage et transmissions doivent comporter toutes leurs vis.

Toutes les transmissions doivent être protégées.

Un garde chaîne doit être installé de manière à empêcher que la jambe ou le pied du pilote ne se coince entre le brin de la chaîne inférieure et la couronne arrière. Cette protection, fixée solidement, est dans un matériau rigide (plastique ou téflon) ayant les bords arrondis et d'une épaisseur minimale de 5 mm (métal interdit). Une protection du pignon de sortie de boîte est obligatoire sur toutes les machines.

2.6 – Refroidissement

Si refroidissement liquide : eau uniquement. Tout additif, quel qu'il soit, est strictement interdit.

2.7 – Carburant

Le carburant utilisé est du sans plomb de type SP 95 (E10) ou SP 98 (E5) ou bio éthanol vendu aux pompes routières, sans additif.

Des tests de carburants peuvent être effectués à la demande du délégué et/ou de la direction de course.

Les teams désignés doivent se présenter avec leur machine (réservoir vide) et un bidon d'huile cacheté, au contrôle technique, 20 minutes avant la fermeture du parc d'attente (volume de carburant 5 l maximum fourni par l'organisateur aux frais de l'utilisateur et acheté hors grandes surfaces).

Les ravitaillements sont interdits sur la piste mais autorisés uniquement devant le stand attribué au team, les extincteurs sont obligatoires dans tous les stands.

Il est OBLIGATOIRE de mettre un TAPIS ENVIRONNEMENTAL sous la machine pour toute intervention afin de protéger l'environnement. En cas de non-respect de cette obligation, il est appliqué une pénalité de 2 tours.

NOTA : Lors des ravitaillements, la machine doit être béquillée sur un tapis environnemental placé devant le stand attribué au team. Le pilote ne doit pas rester sur celle-ci. La personne assurant le ravitaillement doit être vêtue d'une combinaison, de chaussures fermées, de gants, la tête couverte d'un casque intégral et d'une cagoule. Seule est admise près de la machine, une autre personne prête à intervenir avec un extincteur. Si de l'essence est répandue sur le réservoir, celui-ci doit être essuyé avant que le pilote remonte sur sa machine. Les remplissages avec matériel type ACERBIS ou équivalent sont obligatoires.

2.8 – Garde-boue

Les garde-boues avant et arrière sont obligatoires.

2.9 – Tuyaux d'échappement et silencieux

Les tuyaux d'échappement et silencieux doivent être conformes aux normes de bruit en vigueur, soit 95 dB (tolérance comprise).

50cc 2 temps à 8200 tours, 80cc 2 temps à 7200 tours, et ne pas dépasser l'aplomb de la roue arrière. Tous les bords tranchants doivent être arrondis avec un rayon de 2 mm. Le silencieux est obligatoire.

Pour les catégories 125cc 4 temps monocylindre et 250cc 4 temps, la norme de bruit ne doit pas dépasser 95 dB (tolérance comprise) à 5500 tours.

2.10 – Guidon

Les extrémités exposées du guidon doivent être bouchées avec un matériau solide ou recouvertes de caoutchouc. Celui-ci doit être équipé d'une protection rembourrée sur la barre transversale. Les guidons sans barre transversale doivent être équipés d'une protection rembourrée située au milieu de celui-ci, recouvrant largement les brides de fixation.

Si des protégé-mains sont utilisés, ceux-ci doivent être d'une matière résistant aux chutes.

2.10.1 – Largeur

Machine de course sur route : largeur minimum de 400mm, largeur maximum : 700mm.

Machine tout-terrain : largeur maximum 850mm.

2.10.2 – Angle de braquage

Un espace minimum de 30 mm, entre le guidon avec ses leviers et le réservoir (angle de braquage au maximum) est obligatoire.

2.11 – Repose pied

Les repose-pieds doivent être repliables ou en téflon.

2.12 – Plaques numéros

Les plaques comportant les numéros doivent être fixées à l'avant et des deux côtés de la machine de manière à être clairement visibles.

Elles doivent répondre aux clauses du règlement technique et être munies de trois plaques réglementaires portant le numéro de course. Une frontale et deux arrières de chaque côté **de la moto**.

Les plaques de course seront de forme rectangulaire, dimensions 280 mm x 235 mm.

Dimension des chiffres :

- Hauteur : 14 cm - Largeur : 9 cm
- Epaisseur : 2,5 cm - Espacement entre deux chiffres : 2,5 cm

2.13 – Article réservé

2.14 – Récupérateur

Lorsqu'une machine est munie de reniflards (huile, eau, essence), la sortie de ceux-ci doit se faire dans un récupérateur, facilement accessible et vide avant tout départ.

2.15 – Feu rouge et éclairage

Le feu rouge doit être conforme aux dispositions de l'article 23 des règles générales pour les contrôles techniques.

Pour toute épreuve se déroulant en partie de nuit, la machine doit être équipée de feux avant et arrière.

2.16 – Bouchons de vidange, niveau et remplissage

Tous les bouchons de vidange, niveau et remplissage doivent être étanches et freinés.

2.17 – Pneumatiques

Le choix des pneus est libre. L'utilisation de couvertures chauffantes est interdite hors des stands mais autorisée en pré-grille alimentée par des groupes électrogènes.

2.18 – Eléments de fixation (attaches diverses)

Les éléments de fixation standard peuvent être remplacés par des éléments de fixation de n'importe quel matériau (sauf titane). La solidité et le type doivent être égaux ou supérieurs à la solidité de l'élément de fixation standard qu'ils remplacent. Les attaches de carénage peuvent être changées par des attaches de type rapide. Les éléments de fixation peuvent être percés pour recevoir des fils de freinage de sécurité, mais des modifications en vue d'un allègement ne sont pas autorisées.

2.19 - Capacité des réservoirs

Réservoir d'origine de la machine ou de capacité n'excédant pas 14 litres pour les réservoirs non d'origine. Tous les réservoirs de carburant doivent être complètement remplis de produit ignifugé (structure à cellules ouvertes, par exemple : Explosafe®). **Les contrôleurs techniques sont seuls juges du niveau de remplissage.**

Le ravitaillement par changement de réservoir est interdit.

Les remplissages avec matériel type ACERBIS ou équivalent sont obligatoires.

En aucun cas, les réservoirs additionnels ou prévus pour d'autres usages ne sont autorisés.

2.20 - Boîtes à air et cornets fixés sur la plateforme repose pieds (scooters)

La hauteur de la boîte à air et cornet ne doit pas excéder 8 centimètres.

2.21- Les renforts de cadre pour les scooters sont autorisés.

2.22- Sabots récupérateurs

Les sabots récupérateurs sont obligatoires pour tout type de machine.

Les machines doivent être présentées au contrôle technique avec le sabot démonté.

2.23 – Protections des pièces tournantes

Les protections doivent rester en place durant toute la durée des essais et de la course (protections d'origine sur scooters et machine à boîtes de vitesses ou telles que définies à l'article 2.5 du règlement Technique du Championnat national vitesse moto 25 power pour les autres).

ARTICLE 3 – MACHINES

Passage au banc de puissance : aucune cartographie ne doit dépasser la puissance autorisée dans la catégorie.

Toute machine ne pouvant satisfaire aux contrôles techniques d'après course dans les 30 minutes qui suivent son entrée au parc fermé, est déclassée de la course.

Les machines équipées de variateur doivent avoir un système de blocage du variateur pour la mesure au banc.

ARTICLE 4 – TÉLÉMÉTRIE

En aucun cas, des informations ne doivent être transmises à ou d'une machine en marche. Un dispositif de signalisation officielle peut être exigé sur la machine.

Les appareils de chronométrage automatique (appareils de chronométrage sur la machine) ne sont pas considérés comme de la télémétrie.

Les appareils de chronométrage automatique ne doivent pas perturber les méthodes et équipements de chronométrage officiel.

ARTICLE 5 – TRANSPONDEUR

Le transpondeur doit être placé à l'avant de la moto sur le tube de fourche en position verticale, goupille vers le haut. Le support de transpondeur est obligatoire.

ARTICLE 6 – LITIGES

Pour tout point non prévu à ce règlement, se reporter aux dispositions générales du règlement du championnat de France de la F.F.M. qui fait référence pour tout litige ou décision particulière.

Tout ce qui n'est pas autorisé et précisé dans ce règlement est interdit.

CHAMPIONNAT DE FRANCE VMA

Ce règlement vient compléter les règles générales sportives et techniques pour les épreuves de vitesse.

ARTICLE 1 - DÉFINITION

La FFM met en compétition, en 2025, avec ses clubs organisateurs, le championnat de France de Vitesse en Motos Anciennes.

Calendrier prévisionnel

29 et 30 mars	LEDENON.....	MC LEDENON
26 et 27 avril	ALES	MC MOTORS EVENTS
31 mai et 1 ^{er} juin	CROIX EN TERNOIS	ASM CROIX
21 et 22 juin	CAROLE	MC MOTORS EVENTS
6 et 7 septembre	PAU ARNOS	MC PAU ARNOS

A chaque épreuve, un podium est désigné dans chacune des catégories des différents championnats sur le cumul des deux courses.

NB : la catégorie Vintage Tambours est présente uniquement sur les courses d'Alès, Croix en Ternois et Carole en 2025.

CHAMPIONNAT SOLO**Catégorie VMA VINTAGE****► CLASSE Vintage 350 :**

De 175 à 350cc (maxi 31/12/1972). Disques à l'avant et l'arrière. Réplica accepté.

Compétition client acceptée seulement à air (maxi 31/12/1968).

► CLASSE Vintage 650 :

De 350 à 650cc (maxi 31/12/1970 pour les 4 temps et 31/12/1973 pour les 2 temps jusqu'à 350cc).

350 → 2 temps ou 4 temps européens.

600 → Mono (400 à 600).

650 → Twin européens (2 ou 4 soupapes).

Disques acceptés avant et arrière.

Dérégulation pour les monocylindres japonais type Suzuki DR400, Yamaha XT/SR 500 à 2 soupapes et les Honda XLS 500 à 4 soupapes, bi amortisseurs et disques ou tambours, 600cc maxi et configuration piste.

Catégorie VMA VINTAGE TAMBOURS**► CLASSE Vintage Tambours 350 :**

De 175 à 350cc (maxi 31/12/1968). Réplica accepté.

Compétition client acceptée seulement à air.

► **CLASSE Vintage Tambours 500 :**

De 351 à 500cc (maxi 31/12/1970 pour les 4 temps et 31/12/1968 pour les 2 temps).

Compétition client acceptée seulement à air. Réplica accepté.

Mono 550cc maximum.

Twin maxi 650 européens (2 ou 4 soupapes).

Dérégulation pour les monocylindres japonais type Yamaha XT/SR 500 à 2 soupapes et les Honda XLS 500 à 4 soupapes, bi amortisseurs, 550cc maxi et configuration piste.

Catégorie VMA CLASSIC ET POST CLASSIC

► **CLASSE Classic 500 :**

Concerne les motos de 250 à 550cc à moteur 2 ou 4 temps, commercialisées avant le 31/12/1979.

Concerne les motos de 351 à 600cc à moteur 2 ou 4 temps monocylindre, commercialisées avant le 31/12/1983. Mono amortisseur accepté.

► **CLASSE Classic 900 :**

Concerne les motos > 551 à 900cc à moteur 2 ou 4 temps, commercialisées avant le 31/12/1979. Compétition client non acceptée.

► **CLASSE Post-Classic 350 :**

« 350 » de 250 à 400cc (maxi 31/12/1983).

Les Yamaha RDLC sont acceptées jusqu'au modèle 1WT. Compétition client acceptée.

► **CLASSE Post-Classic OPEN :**

« OPEN » > 400 à Unlimited (maxi 31/12/1983).

Les Ducati 750 Paso, Sport et 900 SS sont acceptées jusqu'au modèle 1989 en roues de 18 pouces. Carter moteur de type Pantah uniquement (Carter de type Monster accepté) ; elles pourront garder leurs cadres d'origine et leurs culasses inversées.

CHAMPIONNAT VMA SUPERSPORT (du 01/01/1984 au 31/12/1997) et SUPERBIKE (du 01/01/1984 au 31/12/1997)

► **CLASSE 600 :**

Moto 4 temps de 600 cc de 2 à 4 cylindres.

Moto 4 temps de 600 cc à 750 cc, 3 cylindres maxi, 2 ou 5 soupapes.

Moto 4 temps de 900 cc bicylindre à 2 soupapes.

► **CLASSE 750 :**

Moto 4 temps >600cc à 750 c pour les 3 ou 4 cylindres,

Moto 4 temps > 750 jusqu'à 900cc maxi 2 ou 3 cylindres plus de 2 soupapes.

► **CLASSE 1100 :**

Moto 4 temps >750cc à Unlimited pour les 2 à 4 cylindres.

A titre exceptionnel, la CNV se réserve le droit d'accepter ou non l'homologation d'une machine présentant un intérêt ou un cas particulier. L'homologation est limitée dans le temps. Quand une moto est d'un modèle fabriqué pendant ces périodes et qu'elle a continué à être fabriquée sans modifications notables, elle peut être admise (sur dossier). Elle doit utiliser les éléments du modèle de la classe utilisée.

Les machines admises doivent rester dans la limite de la cylindrée de leurs catégories respectives.

Sont acceptées toutes les cotes réparations prévues par le constructeur. Si la cote utilisée fait dépasser la cylindrée maximum de la catégorie, la moto passera dans la catégorie supérieure. S'il n'y a pas de catégorie supérieure, le pilote pourra rouler mais sans marquer de points au championnat.

Dans le cas de nouvelles fabrications de pistons, ils doivent être dans les mêmes cotes que celles prévues par le constructeur (cylindrée d'origine ou côtes réparations).

Seuls les accessoires d'époque ou répliques sont acceptés (si encore disponibles).

C'est la 1^{ère} année de construction du modèle qui est prise en compte pour l'homologation de la moto.

L'année de présentation du premier modèle à un salon de la moto n'est pas prise en compte.

La dernière vérification et l'homologation finale de la (ou des) motos se fait sur place lors du contrôle technique.

Ces championnats peuvent être répartis en 2 ou 3 groupes, suivant les circonstances (exemple : trop d'engagés pour une seule grille sur les petits circuits).

Des championnats ou des classes peuvent être regroupés suivant les circonstances (pas assez d'engagés sur une seule grille).

- **Vintage Tambours, Vintage et Classic.**

- Vintage 350, Vintage 650 et Classic.

- Classic et Post-Classic (réunis la plupart du temps sauf si suffisamment de pilotes dans chaque catégorie).

- Vintage, Classic et Post-Classic. (cas très particulier).

- VMA Supersport et Superbike.

Par conséquent, les grilles de numéros Vintage, Classic et Post Classic sont communes. Idem pour les grilles Supersport et Superbike.

Un briefing est obligatoire pour tous les pilotes à chaque course. L'absence est passible d'une amende de 75€.

ARTICLE 2 – ARTICLE RÉSERVÉ

ARTICLE 3 – CONCURRENTS

Les coureurs de toutes nationalités peuvent courir sous réserve d'être détenteurs d'une licence NCO, IVM, LUE, INTER ou LJA, délivrée par la F.F.M. valable pour l'année en cours.

Les pilotes désirant rouler avec une licence LJA sont classés dans la course où ils roulent mais ne marquent pas de points au championnat.

Les demandes de licence « une manifestation » doivent être accompagnées d'un certificat médical de non-contre-indication à la pratique du sport motocycliste (disponible sur le site FFM) de moins d'un an, rédigé en français. Cette licence doit être prise sur le site de la FFM au minimum 72h avant la course.

ARTICLE 4 – ENGAGEMENTS

Les pilotes font obligatoirement leur demande d'engagement à compter du **21 janvier 2025** sur internet : <https://ffm.engage-sports.com>.

L'engagement est validé par la CNV seulement après réception du règlement CB.

Les droits d'engagement à l'année sont avec le transpondeur inclus pour chaque épreuve de **290€**.

Les droits d'engagement course par course sont avec le transpondeur inclus pour chaque épreuve de **305€**. Ce droit d'engagement peut être revu à la hausse dans des cas particuliers (exemple : dans le cas d'une course spécifique avec un temps de course plus important ou des séances de roulage incluses dans le prix de départ).

Les pilotes peuvent adresser leurs demandes de renseignements et d'homologations à l'adresse mail du délégué, voir en bas de la dernière page de ce règlement.

Les engagements sont clos 30 jours avant l'épreuve et encaissés à cette date. Tout pilote ne s'engageant pas dans les délais peut le faire auprès du secrétariat du Championnat selon les disponibilités. Passé ce délai et pour autant qu'il reste de la place, les engagements sont majorés de **30€**.

En cas de paiement revenu impayé :

Un courriel est adressé au pilote qui dispose alors d'un délai de 7 jours à réception de celui-ci pour régulariser sa situation. Cette régularisation peut intervenir uniquement par paiement CB, avec majoration du droit d'engagement du montant des frais bancaires liés à cet impayé.

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

Pilote souhaitant déclarer forfait :

Le pilote qui ne peut pas se rendre à une épreuve doit prévenir obligatoirement la FFM et le délégué du championnat. Cette déclaration doit obligatoirement être faite par courriel pour être prise en compte.

- 1) Sur tout forfait un droit administratif de 10€ est retenu s'il survient avant la clôture des engagements (30 jours avant la manifestation).
- 2) Sur tout forfait un droit administratif de 100€ est retenu s'il survient après la date de clôture des engagements (à partir du 30^{ème} jour avant la manifestation et jusqu'au lundi précédent la manifestation).
- 3) À partir du lundi matin 8h précédent la manifestation, les droits d'engagement ne sont plus remboursés, ni reportés quel qu'en soit la raison.

Une ristourne est appliquée uniquement sur un deuxième engagement VMA Vintage, Classic/Post-Classic, Supersport, Superbike ou Endurance lors d'un même week-end, soit le deuxième engagement à **230€** (ex : pilote voulant courir dans une autre catégorie SOLO dans le même week-end avec des motos différentes ou non). Il ne peut y avoir qu'une seule ristourne par week-end et par pilote, uniquement effectuée sur l'engagement le moins élevé.

Sont prioritaires jusqu'à la clôture des engagements (30 jours avant la course) :

- * Les pilotes inscrits sur la totalité du championnat s'ils maintiennent leur engagement sur toutes les épreuves.
- * Ensuite dans le cas où il y aurait le commencement d'une liste d'attente, les 15 premiers du championnat en cours sont prioritaires à la date de la clôture des engagements.
- * Après la clôture des engagements, si des places restent vacantes, les pilotes sont sélectionnés par ordre des dates d'inscription.

Un engagement non accompagné des droits en vigueur et/ou d'une moto non homologuée, n'est pas pris en compte.

ATTENTION :

Toutes les motos doivent obligatoirement être homologuées tous les ans (y compris avec les photos). Sans les photos obligatoires, un engagement ne peut être pris en considération.

Toutes les homologations et demandes de renseignements doivent être envoyées par mail avec pièces jointes (voir l'adresse de la déléguée du championnat VMA en fin de règlement). Les SMS ne sont pas acceptés.

Sur les messages par messagerie, il est indispensable d'indiquer son nom et prénom, la catégorie et son numéro de course (pas de pseudo).

ARTICLE 5 – COURSES

Les courses se courent sur des distances de 25 km minimum avec au minimum un tour de formation et un tour de chauffe.

Les manifestations comprennent a minima une ou deux séances d'essais chronos et deux ou trois courses par épreuve, qui comptent chacune pour l'attribution des points aux championnats.

Un pilote qui ne fait pas le tour de formation peut prendre normalement sa place sur la grille mais doit effectuer un passage par la voie des stands et a 5 tours pour effectuer ce passage à compter de la présentation du panneau par la direction de course. Passé ce délai, il est mis hors course par un drapeau noir.

Le départ anticipé ou volé est sanctionné conformément à l'article 5 des règles générales pour les épreuves de vitesse.

Le départ s'effectue moteur en marche pour toutes les catégories.

Le temps d'attente en pré-grille est ramenée à 10 minutes maximum.

Les essais chronométrés sont obligatoires pour prendre le départ des courses (minimum 3 tours dont 1 chronométré). Le jury de l'épreuve peut, sur demande du délégué du championnat, assouplir l'application de cette règle en fonction des circonstances et du palmarès des pilotes concernés. Ce même jury peut, sur demande du délégué du championnat, faire rouler un pilote non qualifié après les essais chronos. Ce pilote doit avoir fait au moins une séance d'essais libres. Dans tous les cas, le pilote doit être placé en fond de grille.

Le nombre de pilotes qualifiés est celui figurant sur le document d'homologation du circuit, quel que soit le temps d'essai des pilotes (par mesure dérogatoire, la règle des 115% du temps des 3 premiers ne s'applique pas). Pour plus de précisions se reporter au code sportif F.F.M. qui fait foi en cas de litige.

Les résultats des essais chronos servent pour la grille des 2 ou 3 courses. En cas d'absence de nombreux pilotes, le jury de l'épreuve peut établir une nouvelle grille, toujours basée sur les résultats des essais chronos. À la fin de la course, toutes les motos peuvent être mises en parc fermé (30 minutes au minimum) pour un contrôle de conformité et ne peuvent en être retirées sans l'autorisation du contrôleur technique sous peine de disqualification. Après la signature de la feuille de classement par la direction de course, c'est le contrôleur technique qui autorise ou non la libération des machines au cas où il y aurait une réclamation ou un constat de fait par les commissaires techniques.

ARTICLE 6 – CLASSEMENT

Pour être classé, il est obligatoire d'avoir effectué 75% de la course et d'avoir passé la ligne d'arrivée au maximum 5 minutes après le vainqueur.

Les 15 premiers classés marquent des points dans chaque course selon le barème suivant :

1 ^{er}	25 pts	6 ^{ème}	10 pts	11 ^{ème}	5 pts
2 ^{ème}	20 pts	7 ^{ème}	9 pts	12 ^{ème}	4 pts
3 ^{ème}	16 pts	8 ^{ème}	8 pts	13 ^{ème}	3 pts
4 ^{ème}	13 pts	9 ^{ème}	7 pts	14 ^{ème}	2 pts
5 ^{ème}	11 pts	10 ^{ème}	6 pts	15 ^{ème}	1 pt

Le classement se fait par le cumul des points pour chaque pilote et pour chaque catégorie.

Les ex-æquo sont départagés en considération du nombre de places de 1^{er}, 2^{ème}, etc... S'il est impossible de les départager ils ont le même classement.

ARTICLE 7 – VÉRIFICATIONS ADMINISTRATIVES ET TECHNIQUES

Les contrôles se tiennent le vendredi de 9h à 12h et 14h à 18h30.

Chaque pilote doit obligatoirement se présenter aux opérations de vérifications administratives avec sa licence. Chaque concurrent doit également soumettre sa ou ses machines aux opérations de vérifications techniques, ainsi que le « mulet » éventuel qui doit être de la même catégorie et classe que la machine principale.

La moto de réserve peut être utilisée pour la 1ère, 2ème ou 3ème course dans le cas d'une casse de la machine principale pendant les essais chronos, la 1ère course, la 2ème course. Il ne peut plus être utilisé pour remplacer la machine principale une fois que la course a commencé et que le premier a effectué un tour. La plaque avant de la moto de réserve du mulet doit comporter la lettre T en majuscule. La moto de réserve éventuelle n'est pas forcément la propriété du pilote concerné mais doit être de la

même catégorie. La moto de réserve peut ne pas avoir été utilisée pendant les essais chronos mais doit avoir passé le contrôle technique.

La moto doit être **obligatoirement** présentée avec le bas du carénage enlevé pour la vérification du montage du bac de récupération d'huile et des arrêts des bouchons de vidange des carters moteur et boîte. En cas de chute ou de casse moteur (essais libres, essais chronométrés ou courses) la moto et l'équipement vestimentaire complet doivent de nouveau être contrôlés.

Les machines sont obligatoirement stickées par le contrôleur technique. Une touche de peinture ou une pastille autocollante sera apposée sur le côté droit de la colonne de direction. D'autres contrôles sont susceptibles d'être effectués à tout moment par le responsable fédéral.

PLAQUES DE NUMEROS : couleurs et numéros

- *Plaques vertes, numéros blancs : Motos 250 cc.
- *Plaques bleues, numéros blancs : Motos 350 cc.
- *Plaques jaunes, numéros noirs : Motos de plus de 350 cc à 600 cc.
- *Plaques blanches, numéros noirs : Motos de plus de 500 cc à unlimited.
- *Plaques couleurs libres, numéros couleurs libres uniquement pour la catégorie « Supersport et Superbike ».

Le départ peut être refusé si les plaques ou numéros ne sont pas aux normes FFM (au niveau des dimensions et polices).

Avant le premier contrôle technique, le concurrent (ou le propriétaire de la moto) marque l'alésage et la course sur le carter moteur. Il est rappelé que toutes les motos doivent être configurées avec des accessoires d'allure « d'époque » ayant été montés sur la moto durant cette période. Ex : carburateur, kits moteurs, amortisseurs, échappement, selle, carénage, ... Une dérogation peut être accordée si l'accessoire n'existe plus ou ne garantit pas une bonne sécurité.

ARTICLE 8 – ARTICLE RÉSERVÉ

ARTICLE 9 – ARTICLE RÉSERVÉ

ARTICLE 10 – TABLEAU DES MODIFICATIONS

MODIFICATION	VINTAGE	CLASSIC	POST CLASSIC	SUPERSPORT	SUPERBIKE
Pièce en kevlar	Interdit	Interdit	Interdit	Autorisé	Autorisé
Titane pour la fabrication des broches de roue et du bras oscillant	Interdit	Interdit	Interdit	Interdit	Interdit
Cadre Delta Box	Autorisé	Interdit	Interdit	Autorisé	Autorisé
Fourches inversées	Interdit	Interdit	Interdit	Autorisé	Autorisé
Les motos de style trail, enduro, cross ou monobike	Interdit	Interdit	Interdit	Interdit	Interdit
Les roues en magnésium	Interdit	Autorisé	Autorisé	Autorisé	Autorisé
Les roues en magnésium peuvent être utilisées sous la responsabilité du pilote.	Autorisé	Autorisé	Autorisé	Autorisé	Autorisé
Les roues en carbone	Interdit	Interdit	Interdit	Interdit	Interdit
Les boîtes de vitesses à tiroirs	Interdit (sauf si d'origine)	Interdit (sauf si d'origine)	Interdit (sauf si d'origine)	Interdit (sauf si d'origine)	Interdit (sauf si d'origine)
Le shifter (apparent ou non)	Interdit	Interdit	Interdit	Interdit	Interdit
Les freins avec étriers radiaux	Interdit	Interdit	Interdit	Interdit	Interdit

Les disques type « pétales »	Interdit	Interdit	Interdit	Interdit	Interdit
Les roues à branches	Interdit (sauf si d'origine)	Autorisé	Autorisé	Autorisé	Autorisé
Les freins à disques	Autorisé (uniquement vintage à disque)	Autorisé	Autorisé	Autorisé	Autorisé
Les mono amortisseurs	Interdit (sauf si d'origine)	Interdit (sauf si d'origine)	Autorisé à bonbonne si d'origine	Autorisé	Autorisé
Les clapets à l'admission	Interdit (sauf si d'origine)	Autorisé	Autorisé	Autorisé	Autorisé
Pneus pluie	Interdit	Interdit	Interdit	Autorisé	Autorisé
Pneus slicks	Interdit	Interdit	Interdit	Autorisé	Autorisé
Maitre-cylindre avant avec le bocal exagérément séparé	Interdit (sauf si d'origine)	Interdit	Interdit	Autorisé	Autorisé
Bi amortisseurs arrière à bonbonnes extérieures reliées par un tuyau souple	Interdit (sauf si d'origine)	Interdit (sauf si d'origine)	Interdit (sauf si d'origine)	Autorisé	Autorisé
Maitre-cylindre radial	Interdit	Interdit	Interdit	Autorisé	Autorisé
Cadres Seeley, Petty, Rickman, TAB (autres sur dossier)	Autorisé	-	-	-	-
Roues	18 pouces ou plus	18 pouces ou plus	18 pouces ou plus, 17 à l'arrière si d'origine	-	-
Cadres Harris, Armstrong, Spondon, EMC, Germain, Martin, Corki, Seeley, P&M (autres sur dossier)	-	Autorisé	-	-	-
Cadre en tube rond ou carré acier ou aluminium	-	Autorisé (titane interdit)	-	-	-
Valves ou disques rotatifs	Autorisé	Autorisé	Autorisé	Autorisé	Autorisé
Freins avant et arrière avec 1 ou 2 étriers à 2 pistons au maximum	Autorisé (sauf vintage tambours)	Autorisé	-	-	-
Etriers	-	Autorisé 1 seul par disque	-	-	-
Disques flottants	-	-	Autorisé	-	-

Freins avant avec un ou 2 étriers	-	-	Autorisé 4 pistons au maximum	Autorisé 6 pistons au maximum si d'origine	Autorisé 6 pistons au maximum si d'origine
Couvertures chauffantes	Seulement au paddock	Seulement au paddock	Seulement au paddock	Autorisées	Autorisées

ARTICLE 11 – PRÉPARATION DES MACHINES

11.1 – Moteur (Vintage, Classic, Post-Classic)

Pas de moteur suralimenté (turbo).

Injection autorisée si d'origine.

Pièces externes respectant l'aspect de l'époque de la moto considérée.

Transmission libre, boîte et rapports libres (nombre de rapports libre).

Carter de chaîne primaire : sur les machines avec boîte de vitesses séparées, un carter devra recouvrir la chaîne primaire (ou courroie) en totalité.

Carter de distribution : un carter devra recouvrir au maximum (surtout au niveau des poulies) les courroies de distribution (Ex : Ducati Pantah). Ces carters peuvent être allégés pour le refroidissement.

Dans tous les cas, tous les carters moteurs principaux doivent être de la période de la catégorie et classe considérées (sauf pour les répliques).

Échappement : autorisé 3 en 1 pour un 2 temps et 2,3 ou 4 en 1 pour un 4 temps.

Silencieux : La sortie doit être protégée (bord arrondi).

Boîte à air (sans les manches à air pour ne pas avoir de surpression dans la boîte) autorisée sur les 2 temps.

Carburateurs libres.

11.2 – Moteur (VMA, Supersport, Superbike)

Pas de moteur suralimenté (turbo).

Pièces internes libres dans la limite de la cylindrée de son moteur d'origine.

La commande de l'embrayage peut être modifiée par un type de kit de course.

Pièces externes respectant l'aspect de l'époque.

Le démarreur peut être supprimé.

Transmission libre, boîte et rapports libres (nombre de rapports libre).

Dans tous les cas, les carters moteurs principaux et extérieurs doivent être d'origine de la moto considérée.

Le pilote s'engage à respecter le niveau sonore indiqué à l'article 19 des règles générales pour les contrôles technique (méthode dynamique). En cas de non-conformité il peut être sanctionné.

11.3 – Partie cycle (Vintage – Classic – Post-Classic)

Les renforts de cadre sont autorisés ainsi que des modifications par rapport à l'origine au niveau de la suspension arrière.

Les cadres spéciaux de course correspondant à la définition de la catégorie sont autorisés.

Les roues à rayons, diamètre 18 pouces ou 19 pouces à l'avant et arrière, sont autorisées.

Montage de jantes aluminium type AKRONT autorisé dans les dimensions d'époque.

Largeur des jantes maxi : dimensions d'époque.

Les bouchons métalliques de valves en forme de fourche sont interdits.

Les roues à bâtons sont autorisées si allure d'époque pour la catégorie CLASSIC/POST-CLASSIC,

Les amortisseurs doivent avoir l'aspect d'époque.

Sur toutes les machines, les accessoires suivants devront obligatoirement être démontés :

- *Béquilles centrales et latérales,
- *Phares et clignotants,
- *Feux arrière et supports,
- *Rétroviseurs.

Un kick est autorisé pour toutes les catégories si un système d'attache supplémentaire et efficace est prévu (voir l'efficacité lors du contrôle technique).

Pneus : Toutes marques et types actuels vendus dans le commerce dont les références correspondent à la vitesse maximale de la machine.

Largeur des pneus maxi :

- Vintage : 110 mm maxi,
- Classic et Post-Classic 350 : 135 mm maxi,
- Post-Classic Open : 150 mm maxi.

Garde-boue : avant et arrière obligatoire. Celui avant peut être absent seulement dans le cas de la présence d'un carénage intégral.

Freins :

***Vintage 350/650 et Classic** : à tambours ou à disque(s) et étrier(s) 2 pistons au maximum, Post-Classic : étriers 4 pistons autorisés - ex : BREMBO P08/P09. LOCKHEED, AP Racing, origine.

***Vintage tambours 350/550** : à tambours avant et arrière obligatoires.

Pour la catégorie « Classic/Post-Classic » :

Tous les carters moteurs contenant de l'huile et pouvant être en contact avec la piste suite à une chute, doivent être protégés par un second carter en matériau métallique, acier inoxydable, acier ou titane, carbone, polyester. Tous ces dispositifs doivent être conçus afin de résister aux chocs, frottements abrasifs et dégâts dus à une chute.

Des couvercles approuvés par la FFM sont autorisés sans restriction pour le matériau.

Tous ces couvercles doivent être fixés correctement et de façon sûre par les vis de fixation qui équipent également les couvercles originaux du moteur et sur les carters.

Le Commissaire Technique a le droit d'interdire tout couvercle, s'il est évident que celui-ci n'est pas efficace.

Les motos commercialisées à l'époque avec freinage à tambour peuvent recevoir un freinage à simple disque ou double disque à l'avant.

Pour l'arrière, le montage d'un disque est autorisé.

Tous les disques doivent être de forme circulaire sur la circonférence extérieure.

La séparation des conduites de frein avant doit se faire au-dessus du té de fourche inférieur.

Les vis de fixation des étriers avant doivent être freinées par un fil métallique de sécurité.

Le freinage des vis raccords de freins de type Banjo n'est pas obligatoire (même interdit si pas prévu dans la vis d'origine).

Les motos doivent être équipées de freins à commandes indépendantes pour chacune des deux roues.

Le freinage avec des goupilles peut être interdit s'il n'est pas sécurisé.

Diamètre des disques de frein : Vintage et Classic/Post-Classic : maximum 320 mm.

Carénage Vintage, Classic/Post-Classic : Le carénage est obligatoire pour les machines de course et facultatif pour les sports. Les têtes de fourche autorisées. Présence obligatoire de ce carénage, sauf sur les modèles qui n'en comportaient pas à l'époque.

Guidons : guidons bracelets obligatoires ou plats au maximum.

Plaques de numéros : 285 mm x mm. Inclinaison maxi 30°, de part et d'autre de la machine, ainsi que sur le milieu de la face avant. Le tout bien visible pour les chronométreurs et les commissaires de piste. Il doit y avoir une plaque de numéro de chaque côté de la machine.

Numéros : 140 mm de haut, épaisseur du trait 25 mm, largeur 80 mm, espace entre numéros 15 mm.

Transpondeur : Doit être monté sur la moto et sur le support prévu à cet effet, à l'avant de la machine suivant une ligne verticale passant par la colonne de direction. Sa position doit être verticale avec le numéro vers le haut.

Garde chaîne : En forme d'aile de requin doit être installé solidement sur le bras oscillant pour protéger l'entrée de chaîne secondaire. Cette protection devra être en matériau type téflon, nylon, métallique, épaisseur 5 mm mini ; les attaches en rilsan ne sont pas acceptées. Il doit empêcher d'engager n'importe quelle partie du corps.

11.4 – Partie cycle spécifique à la catégorie VMA Supersport, Superbike

L'amortisseur arrière peut être modifié ou remplacé.

Carénages et selles : doivent être de la forme et du style de la moto de l'époque (il sera indiqué au pilote s'il n'est pas conforme à l'homologation. Il sera refusé au contrôle technique dès la première course).

Fourches : type d'époque ; les cartouches internes de la fourche peuvent être modifiées ou changées.

Pneus : Toutes marques et types actuels vendus dans le commerce dont les références correspondent à la vitesse maximale de la machine. Obligation d'utiliser un seul train de pneus neufs par manifestation pour les deux ou 3 courses sur le sec. Des stickers sont remis aux pilotes lors du contrôle technique pour être apposés sur les pneumatiques et vérifiés lors du passage en pré-grille (à mettre du côté droit du pneu). Les essais chronométrés peuvent être réalisés avec des pneus non stickés mais ayant déjà roulé. Si le pilote utilise des pneus neufs aux essais, ils doivent être stickés. Le changement de pneu en raison d'une crevaillon ou autre anomalie ne peut être autorisé qu'avec l'accord du délégué ou du commissaire technique. Tout pilote n'ayant pas posé de stickers sur ses pneus avant et arrière en pré-grille des courses déclarées « dry » doit se voir refuser l'accès à la grille de départ. Les stickers non utilisés doivent être remis au délégué en fin de manifestation.

Le changement des pneus peut se faire seulement selon les possibilités ci-dessous :

*Soit en changeant avec un mulot (passé au contrôle technique et homologué).

*Soit en changeant les roues.

Le départ de la course ne peut pas être retardé. Les concurrents qui n'ont pas changé à temps leurs roues seront bloqués dans cette zone. Ils peuvent aussi être bloqués au feu rouge au bout de la voie des stands et doivent attendre l'ouverture de la piste commandée par le commissaire de piste.

La largeur maximum des pneus et des jantes est libre.

Etrier de frein : allure d'époque (4 pistons maxi, 6 pistons si d'origine).

Carénage : obligatoire dans tous les cas (tête de fourche autorisé).

Réservoir de carburant : Le bouchon de remplissage ne doit pas dépasser du bord supérieur du réservoir (risque d'arrachement). Les réservoirs de carburant peuvent être complètement remplis (seulement conseillé) de mousse ignifugée (structure à cellules ouvertes, exemple Explosafe).

Numéros : Plaques ou indications des numéros de chaque côté de la moto.

Catégories VMA Supersport et Superbike :

Tous les carters moteurs contenant de l'huile et pouvant être en contact avec la piste suite à une chute, doivent être protégés par un second carter en matériau métallique, acier inoxydable, acier ou titane, carbone, polyester. Tous ces dispositifs doivent être conçus afin de résister aux chocs, frottements abrasifs et dégâts dus à une chute. Des couvercles approuvés par la FFM sont autorisés sans restriction pour le matériau. Tous ces couvercles doivent être fixés correctement et de façon sûre par les vis de fixation qui équipent également les couvercles originaux du moteur et sur les carters. Le commissaire technique a le droit d'interdire tout couvercle, s'il est évident que celui-ci n'est pas efficace,

Les commissaires techniques peuvent, à tout moment de la manifestation, effectuer des contrôles sur les motocycles (en particulier la mesure de l'alésage et de la course du piston).

Protection des leviers, toutes les motos doivent être équipées d'une protection du levier de frein avant, afin de protéger le levier de frein au guidon d'un actionnement accidentel en cas de collision avec une autre machine. Ces protections doivent faire l'objet de fabrication en série et être distribuées par un professionnel.

Dans le cas d'un montage d'un frein arrière actionné au guidon, le levier de ce frein arrière doit avoir la même protection que le frein avant.

Le feu rouge pour les temps de pluie doit être allumé dès lors que la piste est déclarée Wet.

La direction de l'éclairage arrière doit être parallèle à l'axe de la machine (dans le sens de la marche) et être clairement visible de l'arrière d'au moins 15° à gauche et à droite de l'axe de la machine.

Le feu arrière doit être monté le plus proche possible de l'extrémité arrière de la machine (dosseret de selle). En cas de litige sur la position de montage et/ou de visibilité, la décision du responsable Technique est prépondérante.

Puissance / luminosité équivalente à 6 LED d'une puissance individuelle de 0,8 - 1,8 W

L'alimentation doit être continue, ce feu arrière de sécurité ne doit pas être clignotant sur la piste.

Le clignotement est autorisé dans la voie des stands lorsque le limiteur de vitesse est actif.

L'alimentation du feu arrière de sécurité doit être séparée de celui de la moto.

Le feu arrière doit être alimenté en direct par la batterie. L'interrupteur de commande doit être situé au niveau du guidon.

Le responsable technique peut refuser tout système d'éclairage non satisfaisant à la sécurité.

Tous les cas non conformes seront soumis au jury de l'épreuve.

ARTICLE 12 – SÉCURITÉ

Toute machine engagée doit être conforme en tous points aux impératifs de sécurité décrits ci-dessous, à la réglementation générale pour courses de motos de vitesse anciennes ainsi qu'aux règles générales pour les épreuves de vitesse.

Lorsqu'une machine est munie de reniflards d'huile, la sortie de ceux-ci doit se faire dans un récupérateur qui doit être facilement accessible et qui doit être vide avant tous départs. La capacité d'un récupérateur doit être :

*De 250 cm³ pour les reniflards de la boîte de vitesse.

*De 250 cm³ pour les moteurs 4 tps démunis d'un système de recyclage permanent.

Les mises à l'air des radiateurs et des carburateurs doivent aboutir dans des flacons (250 cm³) en matériau approprié.

Les réservoirs d'essence comportant des tubes reniflards doivent aboutir dans un récupérateur d'une capacité minimale de 250 cm³.

Les bouchons de niveau et de remplissage doivent être étanches, bien vissés et freinés par un fil métallique.

Toute modification concernant le circuit de lubrification (exemple : montage d'un radiateur) est soumise à l'approbation du Commissaire Technique. Les durites allant ou partant du radiateur d'huile doivent être connectées par vissage.

La durite transparente est interdite pour les circuits d'huile sous pression. Seules sont acceptées les durites qualifiées « Hydrocarbure » (reconnaissable à leur couleur noire).

Pédales de frein et sélecteurs de vitesses ne doivent pas avoir d'arêtes vives et leurs extrémités bouchées si tubulaires.

Repose-pieds : La longueur minimum des repose-pieds doit être de 65 mm et présenter des extrémités arrondies (diamètre minimum 16 mm). Les repose-pieds peuvent être du type rabattable, mais dans ce cas devront être équipés d'un dispositif pour que le retour à la position normale soit automatique. Ils sont munis d'une protection à leurs extrémités en une demi-sphère pleine d'un rayon de 8 mm au moins.

Une dérogation peut être accordée dans le cas d'une moto possédant un démarrage par KICK et dont le fonctionnement est incompatible avec un repose-pied rabattable automatiquement. Les repose-pieds non repliables en acier ou alu doivent comporter un embout fabriqué dans un matériau tel que téflon, plastique dur ou équivalent (diamètre minimum de 16 mm), ainsi que le sélecteur et la pédale de frein.

Le kick doit avoir une sécurité supplémentaire pour éviter une ouverture vers l'extérieur en cas de chute (attache type gros élastique).

Colonne de direction, bras oscillant, roulements de roues, ancrages de freins sont sans jeux anormaux.

Câbles de freins en parfait état, correctement dimensionnés. Si des serre-câbles sont utilisés, ils doivent être doublés.

Les roues doivent être correctement rayonnées : pas de rayons manquants, cassés ou rouillés. Pas de jeu anormal.

L'extrémité de l'échappement doit comporter une lèvre, sa sortie doit être horizontale ou inclinée à 10° au maximum sur une longueur d'au moins 30 mm.

Un système d'arrêt immédiat du moteur est obligatoire. Un coupe-circuit ou bouton de masse de couleur rouge fixé au guidon doit être accessible sans lâcher celui-ci. Quel que soit le système adopté, son fonctionnement sera systématiquement vérifié lors du contrôle technique. Le système d'arrêt doit être de type « ON/OFF » même dans le cas d'un bouton de masse.

Un bordage de la bulle de carénage est conseillé.

Les diabolos servant au levage de la moto à l'aide d'une béquille de stand peuvent être en téflon ou aluminium.

D'une manière générale, ce qui n'est pas mentionné : Selle, réservoir, échappement, etc...., doit être solidement fixé (la selle en particulier doit être fixée par des vis au cadre).

Pour les 4 temps un sabot récupérateur d'huile sous le moteur est obligatoire. Le carénage inférieur ou le sabot doivent être construits pour contenir, en cas d'incident moteur, au moins la moitié de la totalité de l'huile et du liquide de refroidissement du moteur. Aucune ouverture située à moins de 50 mm du bas de carénage n'est autorisée. Tous les trous sous le carénage doivent être bouchés. Aucun bouchon démontable n'est autorisé. Dans tous les cas, le récupérateur doit être au moins de la dimension du carter moteur en longueur et en largeur. L'utilisation d'un tapis environnemental pour chaque moto est obligatoire. Une sanction peut être donnée par le jury de l'épreuve en cours.

ARTICLE 13 – EQUIPEMENTS

Voir « Éléments de sécurité obligatoires » des « Règles générales pour les épreuves de vitesse ».

L'équipement vestimentaire à présenter obligatoirement à tous les contrôles et à chaque manifestation :

*Combinaison cuir homologuée moto d'une seule pièce avec doublure coton, nomex ou en soie (doublure synthétique déconseillée sauf port de sous-vêtement en coton, à manches longues et jambes longues),

*Casque intégral obligatoire, normes FIM, ECE 22/05 ou 22/06,

*Plaque dorsale de protection homologuée EN 1621-2,

*Gants moto en cuir en bon état sans déchirures et à manchettes,

*Bottes moto en bon état et en cuir renforcé.

***Pectorale norme EN 1621-3 obligatoire.**

*Équipement Airbag (combinaison, gilet intérieur ou extérieur)

L'équipement complet doit être représenté après une chute pour un contrôle général de celui-ci.

ARTICLE 14 – TRANSPONDEUR

Le chronométrage se fait par transpondeur. L'utilisation du support d'origine prévu pour le transpondeur est obligatoire (le départ peut être refusé dans le cas contraire).

ARTICLE 15 – RÉCLAMATION

Toute réclamation peut être faite par écrit et remise à la direction de course. Cette réclamation doit obligatoirement être accompagnée d'un chèque de caution de 300€, plus 150€ si cela entraîne un démontage moteur deux temps et 300€ si c'est un quatre temps. (Article des règles générales FFM). La caution supplémentaire versée du fait du démontage sera remboursée si la machine démontée s'avère non conforme, ou versée au pilote contraint au démontage, si la conformité est reconnue. Délai maximum des réclamations : une demi-heure après la publication de la feuille des résultats.

ARTICLE 16 – APPLICATION DU RÈGLEMENT

En s'engageant, les pilotes déclarent connaître parfaitement le règlement particulier, et prennent l'engagement de s'y conformer, ainsi qu'aux les décisions des officiels. Les décisions concernant l'application du règlement sont sans appel.

Tous les cas non prévus au présent règlement sont tranchés par le Jury de l'épreuve, conformément aux dispositions des règles générales CNV et RTS, du règlement particulier, du Code Sportif National de la F.F.M. et de ses annexes, pouvant aller jusqu'à la disqualification. Attention : le départ peut être refusé si la (ou les) motos ne sont pas conformes au règlement en vigueur.

ARTICLE 17 – VÉRIFICATIONS TECHNIQUES – DÉMONTAGE

Toute machine, sur demande du jury de l'épreuve à l'arrivée de la dernière course du week-end en cours, peut être contrôlée notamment au niveau cylindrée moteur pour en vérifier la conformité au règlement dans la catégorie où elle roule. Tout pilote ayant refusé le démontage du moteur peut se voir déclassé de l'épreuve. Tout pilote dont la machine se révèle non-conforme au règlement technique du VMA est sanctionné pour la course de référence. Il peut également faire l'objet d'une comparution devant le Tribunal National de Discipline et d'Arbitrage (TNDA) qui peut infliger une sanction.

Pour tout démontage effectué à la demande du directeur de course ou du délégué qui s'avère conforme, la FFM participera aux frais occasionnés à hauteur d'un maximum de 100€ pour un haut moteur et 200€ pour un haut et bas moteur, sur présentation de la facture.

ARTICLE 18 – RESPONSABILITÉS

Il est rappelé aux concurrents que leur matériel est placé sous leur entière responsabilité durant toute la manifestation. Ils doivent notamment en assurer la surveillance constante et ne pourront en aucun cas invoquer la responsabilité civile du club organisateur en cas de vol ou de dégradation.

ARTICLE 19 – OFFICIELS

Les Officiels seront ceux désignés par la Fédération Française de Motocyclisme.

ARTICLE 20 – PRESCRIPTIONS GÉNÉRALES ET LITIGES

Il est rappelé que tout ce qui n'est pas expressément autorisé et précisé dans ce règlement et dans les règlements précités est strictement interdit.

Contact championnats : Evelyne DESBORDES – 06 72 86 28 58 – vma-2023@outlook.fr

CHAMPIONNAT DE FRANCE VMA ENDURANCE CLASSIC

Ce règlement vient compléter les règles générales sportives et techniques pour les épreuves de vitesse.

ARTICLE 1 - DÉFINITION

La FFM met en compétition, en 2025, avec ses clubs organisateurs, le championnat de France VMA Endurance Classic.

Calendrier prévisionnel 2025

29 et 30 mars	LEDENON.....	MC LEDENON
26 et 27 avril	ALES	MC MOTORS EVENTS
21 et 22 juin	CAROLE	MC MOTORS EVENTS
6 et 7 septembre	PAU ARNOS	MC PAU ARNOS

Chaque épreuve est d'une durée de 4 heures maximum.

NB : un nom spécifique pourra être donné à chaque épreuve pour caractériser le circuit ou l'organisateur du week end.

Les 3 catégories sont les suivantes :

Catégorie CLASSIC F : «à la Française» avec 1 moto et 2 pilotes.

Catégorie OPEN A : «à l'Américaine» avec 2 motos et 2 pilotes.

Catégorie OPEN F : «à la Française» avec 1 moto et 2 pilotes.

ARTICLE 2 – MACHINES ADMISES

Catégorie CLASSIC F : Concerne les motos à moteur 2 ou 4 temps, commercialisées du 01/01/70 au 31/12/1983 au 31/12/1986.

350 à Unlimited.

Minimum 2 cylindres.

Modèle compétition-client ou usine autorisé.

Catégories **OPEN A et OPEN F** : Concernent les motos à moteur 2 ou 4 temps, commercialisées du 01/01/84 au 31/12/1994.

Minimum 400cc à Unlimited.

Minimum 2 cylindres.

Les 400cc 4 temps et 500cc 2 temps sont acceptées jusqu'au 31/12/1995.

Modèle compétition-client ou usine avec refroidissement liquide autorisé.

NB : dans le cas d'une Suzuki 400/500 RG Gamma, il est obligatoire de présenter la facture d'un montage d'une boîte de vitesses renforcée.

Concernant les catégories OPEN, c'est la 1^{ère} année de production du modèle qui est prise en compte pour l'homologation de la moto.

L'année de présentation du premier modèle à un salon de la moto n'est pas prise en compte.

ARTICLE 3 – ENGAGEMENTS

Les pilotes font leurs demandes d'engagement, à compter du **21 janvier 2025** sur internet : <https://ffm.engage-sports.com>. L'engagement est validé par la CNV après réception du règlement CB. Le droit d'engagement est de **650 €** pour les engagements à l'année et des **700 €** pour les engagements course par course transpondeur inclus pour une course de 4 heures. Ce droit d'engagement peut être revu à la baisse ou éventuellement à la hausse dans des cas particuliers (exemple : dans le cas d'une course de moins de 4 heures ou d'une course spécifique).

Les pilotes peuvent adresser leurs demandes de renseignements et d'homologations à l'adresse mail dsituée en bas de ce règlement.

Les engagements sont clos 30 jours l'épreuve et encaissés à cette date. Passé ce délai et pour autant qu'il reste de la place, les engagements seront majorés de 30 €.

Les Endurances VMA Classic sont des manifestations ouvertes aux pilotes à partir de 16 ans révolus.

Les noms des 2 pilotes ainsi que le nom du Team doivent être mentionnés **lors de l'engagement** et confirmés lors du contrôle administratif.

Des engagements restent toujours possibles après les dates de clôture si des places se libèrent en raison de désistements ou s'il reste de la place sur la grille.

Les engagements sont ouverts aux pilotes titulaires d'une licence, NCO, IVM, LUE, ou LJA délivrée par la F.F.M. pour l'année en cours. Les licences LJA ne sont pas acceptées pour les courses à l'étranger.

Les pilotes désirant rouler avec une licence LJA sont classés dans la course où ils roulent mais ne marquent pas de points au Championnat.

Les demandes de licence « une manifestation » doivent être accompagnées d'un certificat médical de moins d'un an rédigé en français. Cette licence LJA doit être prise sur le site de la FFM au minimum 72h avant la course.

Si la course est déclarée **en capacité nationale**, ils les pilotes doivent **être titulaires d'une licence FFM**, annuelle ou « une manifestation ».

Le nombre maximum de teams autorisés pour chaque course est défini par le nombre maximum autorisé pour la grille course « Endurance ». Sont prioritaires :

*Les pilotes inscrits sur la totalité du championnat s'ils maintiennent leur engagement sur toutes les épreuves.

*Ensuite, dans le cas où il y a une liste d'attente, les 15 premiers du championnat en cours sont prioritaires à la date de la clôture des engagements.

*Après la clôture des engagements, si des places restent vacantes, les pilotes sont sélectionnés par ordre des dates d'inscription.

Un engagement non accompagné des droits en vigueur et/ou d'une moto non homologuée, n'est pas pris en compte.

Toutes les motos doivent obligatoirement être homologuées ou ré homologués tous les ans (y compris les photos).

Sur les messages par messagerie, il est indispensable d'indiquer son nom et prénom, la catégorie et son numéro de course (pas de pseudo ni d'homologation par SMS ou en direct sur la messagerie).

En cas de paiement revenu impayé :

Un courriel est adressé au pilote qui dispose alors d'un délai de 7 jours à réception de celui-ci pour régulariser sa situation. Cette régularisation peut intervenir uniquement par paiement CB, avec majoration du droit d'engagement du montant des frais bancaires liés à cet impayé.

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

Pilote souhaitant déclarer forfait :

Le pilote qui ne peut pas se rendre à une épreuve devra prévenir obligatoirement la FFM et la déléguée du

Championnat. Cette déclaration doit obligatoirement être faite par courriel pour être prise en compte.

*Sur tout forfait un droit administratif de 10€ est retenu s'il survient avant la clôture des engagements (30 jours avant la manifestation).

*Sur tout forfait un droit administratif de 320€ est retenu à la date de clôture des engagements (à partir du 30^{ème} jour avant la manifestation) jusqu'au lundi matin précédent la manifestation.

*À partir du lundi matin 8h précédent la manifestation, les droits d'engagement ne sont plus remboursés.

ARTICLE 4 – ARTICLE RÉSERVÉ

ARTICLE 5 – VÉRIFICATIONS

Les vérifications administratives et techniques ont lieu le vendredi (ou jeudi) de 9h à 12h et de 14h à 18h30. Les vérifications se tiennent :

*Pour l'administratif, au secrétariat du VMA,

*Pour le technique, au local technique du circuit (ou barnum spécial du VMA).

Toutes les motos doivent répondre au règlement technique et à l'homologation faite en amont.

La ou les moto(s) doivent être présentées propres avec le bas du carénage enlevé pour la vérification du montage du bac de récupération d'huile et des arrêts des bouchons de vidange des carters moteur et boîte. Le carénage inférieur ou le sabot doivent être construits pour contenir, en cas d'incident moteur, au moins la moitié de la totalité de l'huile et du liquide de refroidissement du moteur. Aucune ouverture située à moins de 50mm du bas de carénage n'est autorisée. Tous les trous sous le carénage doivent être bouchés. Aucun bouchon démontable n'est autorisé.

Le sabot récupérateur d'huile peut-être en alu, polyester, plastique dur. Il doit être fixé solidement. Les rilsans ne sont pas autorisés.

L'équipement vestimentaire à présenter obligatoirement à toutes les courses lors du contrôle technique est le suivant :

*Combinaison cuir d'une seule pièce avec doublure coton, Nomex ou en soie (doublure synthétique déconseillée sauf port d'un sous vêtement à manches longues et jambes longues).

*Casque intégral obligatoire en bon état, aux normes FIM, ECE 22/05 ou 22/06.

*Plaque dorsale de protection homologuée à la norme EN 1621-2.

***Pectorale norme EN 1621-3 obligatoire.**

*Gants moto en cuir en bon état sans déchirures et à manchettes.

*Bottes moto en bon état et en cuir renforcé.

*Équipement Airbag (combinaison, gilet intérieur ou extérieur) obligatoire.

L'équipement de sécurité à présenter obligatoirement à toutes les courses lors du contrôle technique est le suivant :

*Béquille arrière de stand.

*Équipement pompier (casque ou lunettes, gants, bottes, blouson) (pas de synthétique).

*Extincteur (6 kg à poudre, 2kg à CO2) ; pas d'extincteur à eau.

*Système de remplissage (derrick) étanche et dont le flux d'essence s'arrête automatiquement dès que l'on relâche la poignée ou la pression du bidon sur le réservoir.

Tous ces éléments sont à présenter de nouveau dans les stands au moment du départ.

Les équipages peuvent disposer d'une seconde moto, appelé « mulet ». Cette deuxième moto doit avoir la lettre « T » apposée sur la plaque avant. Le « mulet » éventuel doit être soumis également aux opérations de vérifications techniques et doit être de la même catégorie et classe que la machine principale. Le mulet peut être utilisé pour la course dans le cas d'une casse de la machine principale durant les essais chronos. Le « mulet » ne peut plus être utilisé pour remplacer la machine principale à partir du passage du premier concurrent sur la ligne de départ.

Seules les motos passées au contrôle technique peuvent prendre part aux essais chronométrés **et à la course.**

Les numéros doivent ressortir correctement, les commissaires techniques restent seuls juges de la bonne lisibilité de ceux-ci.

Les numéros de course sont donnés par l'organisation du VMA, ou après accord avec un team demandant un numéro précis pour la saison et qui serait libre.

ARTICLE 6 – RÈGLEMENT TECHNIQUE

Les éléments suivants sont interdits :

- Boîte de vitesses à tiroir.
- Moteur sur alimenté (Turbo).
- Cadre Delta Box (uniquement pour la catégorie CLASSIC).
- Fourches inversées (sauf pour la catégorie OPEN).
- Motos de style trail, enduro, monobike ou cross.
- Bi-amortisseurs arrière à bonbonnes séparées, reliées par un tuyau (exception monte ou modèle d'origine sur dossier).

- Maitre-cylindre radial (sauf catégorie OPEN).
- Système de remplissage rapide sous pression (autre que la pression atmosphérique) en essence sur le réservoir.
- Shifter apparent ou non.
- Réservoir d'essence de plus de 24 litres.
- Réservoirs d'essence additionnels.
- Pneus slicks.
- Étriers de frein radiaux.
- Roues en magnésium sont sous la responsabilité du pilote dans toutes les catégories.
- Roues en carbone interdites dans toutes les catégories.

Les éléments suivants sont autorisés :

- Cadres Harris, Armstrong, Spondon, EMC, Germain, Martin, Corki, Seeley, FGMS, Bimota, autres sur dossier (seulement en catégorie Classic).
- Cadres en tube rond ou carré acier ou aluminium (titane interdit).
- Roues de 17 pouces autorisées en CLASSIC à l'avant et à l'arrière si d'origine.
- Frein avant avec 1 ou 2 étriers 4 pistons maxi par étrier (6 pistons si d'origine).
- 1 seul étrier par disque.
- Disques de frein : 320 mm maxi (forme en pétales interdite).
- Fourches : libres (inversée interdite en CLASSIC).
- **Pneus pluie autorisés pour toutes les catégories.**
- Couvertures chauffantes autorisées (par le jury) au cas par cas en fonction de la configuration des box.
- Moteur à injection (si d'origine).
- Ventilateur pour refroidir les moteurs dans les box.

ARTICLE 7 – DÉFINITION DES MACHINES

1 – Moteur

- *Pièces externes respectant l'aspect d'époque.
- *Transmission libre, boîte et rapports libres (nombre de rapports libre).
- *Carburateurs libres (sans assistance électrique).
- *Carter distribution : un carter doit recouvrir au minimum les têtes des courroies et les poulies de distribution (ex : Ducati Pantah). Ces carters peuvent être allégés pour le refroidissement.
- *Le pilote s'engage à respecter le niveau de bruit indiqué à l'article 19 des règles générales pour les contrôles techniques (méthode dynamique). En cas de non-conformité il peut être sanctionné.
- *Il est interdit d'enlever les chicanes d'échappement.

2 – Partie cycle

- *Cadre : les renforts de cadre sont autorisés.
- *Les cadres spéciaux de course sont autorisés.
- *Sur toutes les machines, les accessoires suivants doivent obligatoirement être démontés : béquilles centrales et latérales, clignotants, rétroviseurs, plaque minéralogique.
- *Pneus : toutes marques et types actuels vendus dans le commerce dont les références correspondent à la vitesse maximale de la machine.
- *La largeur des pneus libre.
- *Largeur de jante libre.
- *Diamètre fourche libre.
- ***Diamètre des roues libres pour toutes les catégories.**
- *La séparation des conduites de frein avant doit se faire au-dessus du té de fourche inférieur. Le freinage des vis raccords de freins de type Banjo n'est pas obligatoire et interdit sur des vis non prévues à l'origine. Les motos doivent être équipées d'un frein à commandes indépendantes, pour chacune des deux roues.
- *Le freinage avec des goupilles peut être interdit s'il n'est pas sécurisé.
- *Garde-boue : arrière obligatoire. À l'avant, il est obligatoire mais il peut être absent seulement dans le cas de la présence d'un carénage intégral.
- *Plaques de numéros : 285 mm x 235 mm. Inclinaison maxi 30°, de part et d'autre de la machine, ainsi que sur la face avant. Le tout bien visible pour les chronomètres et les commissaires de piste.
- *Numéros : 140 mm de haut, épaisseur du trait 25 mm, largeur 80 mm, espace entre les numéros 15 mm.
- *Seules les béquilles arrière dites « de stand » sont autorisées pour le béquillage de la machine dans ou devant les box.

Pour les courses ou essais qui se déroulent avec une partie de nuit, les motos doivent être équipées obligatoirement d'un éclairage complet dont le fonctionnement est vérifié lors du contrôle technique.

À l'avant, au minimum un phare (protégé lors de la course de jour). Les phares à LEDS sont autorisés. Les phares en verre doivent posséder une protection sous forme d'un film plastique transparent. Le phare avant est de couleur jaune pour la catégorie « CLASSIC F » et de couleur blanche pour les catégories « OPEN A et F ».

À l'arrière, deux feux rouges indépendants. Les feux rouges à LEDS sont autorisés.

Le feu rouge pour les temps de pluie doit être allumé dès lors que la piste est déclarée Wet.

La direction de l'éclairage arrière doit être parallèle à l'axe de la machine (dans le sens de la marche) et être clairement visible de l'arrière d'au moins 15° à gauche et à droite de l'axe de la machine.

Le feu arrière doit être monté le plus proche possible de l'extrémité arrière de la machine (dosseret de selle). En cas de litige sur la position de montage et/ou de visibilité, la décision du responsable Technique est prépondérante.

Puissance / luminosité équivalente à 6 LED d'une puissance individuelle de 0,8 - 1,8 W

L'alimentation doit être continue, ce feu arrière de sécurité ne doit pas être clignotant sur la piste.

Le clignotement est autorisé dans la voie des stands lorsque le limiteur de vitesse est actif.

L'alimentation du feu arrière de sécurité doit être séparée de celui de la moto.

Le feu arrière doit être alimenté en direct par la batterie. L'interrupteur de commande doit être situé au niveau du guidon.

Le responsable technique peut refuser tout système d'éclairage non satisfaisant à la sécurité.

Tous les cas non conformes seront soumis au jury de l'épreuve.

Les deux feux arrière sont allumés en permanence et par des commutateurs séparés.

Tout le système d'éclairage doit fonctionner en permanence **dès le départ de la course**. Si une panne d'éclairage intervient, le pilote doit s'arrêter à son stand pour faire fonctionner le système complet sous peine d'être mis hors course.

Nota, dans le cas d'un équipage roulant à l'américaine (catégorie OPEN A) la 2^{ème} moto ne peut prendre le relais que si son équipement d'éclairage électrique fonctionne.

ARTICLE 8 – SÉCURITÉ SUR LES MACHINES

Toute machine engagée doit être conforme en tous points aux impératifs de sécurité décrits ci-dessous, à la réglementation générale pour courses de motos de vitesse anciennes ainsi qu'aux règles générales pour les épreuves de vitesse.

Un contrôle technique est pratiqué par un commissaire technique.

*Tous les carters moteurs contenant de l'huile et pouvant être en contact avec la piste à la suite d'une chute, doivent être protégés par un second carter en matériau métallique, acier inoxydable, acier ou titane, carbone. Des plaques contre les chutes en acier ou aluminium sont également autorisées. Tous ces dispositifs doivent être conçus afin de résister aux chocs, frottements abrasifs et dégâts dus à une chute.

*Des couvercles approuvés par la FFM sont autorisés sans restriction pour le matériau.

*Tous ces couvercles doivent être fixés correctement et de façon sûre par les vis de fixation qui équipent également les couvercles originaux du moteur et sur les carters.

*Le Commissaire Technique a le droit d'interdire tout couvercle, s'il est évident que celui-ci n'est pas efficace.

*Les Commissaires Techniques peuvent, à tout moment de la manifestation, effectuer des contrôles sur les motocycles.

*Protection des leviers de frein avant (obligatoire pour toutes les catégories). Les motos doivent être équipées d'une protection du levier de frein avant, afin de le protéger d'un actionnement accidentel en cas de collision avec une autre machine. Ces protections doivent faire l'objet de fabrication en série et être distribuées par un professionnel. Dans le cas d'un montage d'un frein arrière actionné au guidon, le levier de ce frein arrière devra avoir la même protection que le frein avant.

Lorsqu'une machine est munie de reniflards d'huile, la sortie de ceux-ci doit se faire dans un récupérateur qui doit être facilement accessible et qui doit être vide avant tous départs. La capacité d'un récupérateur doit être :

De 250cc pour les reniflards de la boîte de vitesse.

De 250cc pour les moteurs 4 temps démunis d'un système de recyclage permanent.

Les mises à l'air des radiateurs et des carburateurs doivent aboutir dans des flacons (250cc) en matériau approprié.

Les réservoirs d'essence comportant des tubes reniflards doivent aboutir dans un récupérateur d'une capacité minimale de 250cc.

Les bouchons de niveau et de remplissage doivent être étanches, bien vissés et freinés par un fil de fer.

Tous les réservoirs de carburant peuvent être complètement remplis de mousses ignifugées (structure à cellules ouvertes, exemple Explosafe).

Toutes modifications concernant le circuit de lubrification, exemple : montage d'un radiateur, sont soumises à l'approbation du comité technique. Les serflex sont interdits pour le montage des durites.

La durite transparente est interdite pour les circuits d'huile sous pression. Seules sont acceptées les durites qualité « Hydrocarbure » (reconnaisable à sa couleur noire).

Pédales de freins et sélecteurs de vitesses ne doivent pas avoir d'arêtes vives. Extrémités bouchées si tubulaires.

Repose-pieds : la longueur minimum des repose-pieds devra être de 65 mm et présenter des extrémités arrondies (minimum 16 mm). Les repose-pieds peuvent être du type rabattable, mais dans ce cas devront être équipés d'un dispositif pour que le retour à la position normale soit automatique. Ils sont munis d'une protection à leurs extrémités en une demi-sphère pleine d'un rayon de 8 mm au moins ainsi que le sélecteur et la pédale de frein.

Une dérogation peut être accordée dans le cas d'une moto possédant un démarrage par KICK et dont le fonctionnement est incompatible avec un repose-pied rabattable automatiquement.

Le Kick doit avoir une sécurité supplémentaire pour éviter une ouverture vers l'extérieur en cas de chute (attache genre gros élastique).

Les repose-pieds non repliables en acier ou alu doivent comporter un embout fabriqué dans un matériau tel que téflon, plastique dur ou équivalent (diamètre minimum de 16 mm).

Un système d'arrêt immédiat du moteur est obligatoire. Un coupe-circuit ou bouton de masse de couleur rouge fixé au guidon doit être accessible sans lâcher celui-ci. Le système doit être de type « ON/OFF ». Quel que soit le système adopté, son fonctionnement est systématiquement vérifié lors du contrôle technique.

Un bordage de la bulle de carénage est conseillé.

Une protection d'entrée de chaîne secondaire est obligatoire. Elle doit être en Téflon, carbone ou métallique d'une épaisseur minimum de 5mm. Cette protection doit être fixée solidement au bras oscillant au moyen de vis ou rivets (pas de rilsans).

D'une manière générale, ce qui n'est pas mentionné : selle, réservoir, échappement, etc. doit être solidement fixé. La selle en particulier doit être fixée par des vis au cadre.

Pour les 4 temps, un sabot récupérateur d'huile sous le moteur est obligatoire. Dans tous les cas, le récupérateur doit être au moins de la dimension des carters moteur en longueur et en largeur. Il peut-être en alu, polyester, plastique dur. Il doit être fixé solidement.

Le carénage inférieur ou le sabot doit être construit pour contenir, en cas d'incident moteur, au moins la moitié de la totalité de l'huile et du liquide de refroidissement du moteur. Aucune ouverture située à moins de 50mm du bas de carénage n'est autorisée.

L'utilisation d'un tapis environnemental dans le stand pour chaque moto est obligatoire dans tous les cas d'utilisation. Une sanction peut être donnée par le jury de l'épreuve en cours.

Une serviette absorbante doit être mise sur le réservoir autour du trou de remplissage au moment de l'introduction de l'essence.

ARTICLE 9 – EQUIPEMENTS

Voir « Éléments de sécurité obligatoires » des « règles générales pour les épreuves de vitesse ».

Équipements obligatoires à présenter complet avant chaque course et au moment du contrôle technique.

L'équipement et la moto doivent être représentés au contrôleur technique après une chute pour un contrôle général de ceux-ci.

ARTICLE 10 – EQUIPAGES

Le responsable du team doit signaler par écrit le mode de fonctionnement de la course de ses pilotes (à la Française ou à l'Américaine avec 2 pilotes) avant les essais chronos.

Un pilote peut être remplacé avant la course à condition d'avoir participé aux essais chronométrés et avec l'accord de **la direction de course et du jury**, de l'organisation. Un pilote ne peut être inscrit, au même instant sur une autre machine ou dans un autre team.

ARTICLE 11 – SÉCURITÉ GÉNÉRALE

Le responsable du team (ou le pilote au brassard bleu) est responsable de son équipe et reste l'interlocuteur privilégié de l'organisation. Il doit faire respecter le règlement à son équipe.

11.1 Voie de décélération, mur de chronométrage

L'accès à la voie de décélération et au mur de chronométrage est interdit aux enfants, même accompagnés d'un adulte. Les stands ne sont pas accessibles aux enfants de moins de 16 ans ou selon les règlements intérieurs des circuits, des bracelets accreditifs de couleurs différentes suivant les accès qu'ils autorisent sont fournis à chaque team.

L'accès au mur de chronométrage est exclusivement réservé aux personnes munies des passes.

11.2 Pilotes, chef de stand et chronométreurs

Il est toléré, uniquement durant la procédure de départ ainsi que 5 minutes avant l'arrivée, la présence des équipes au complet (dont les membres sont dûment munis de leurs passes) derrière le mur. Chacun reprenant sa place selon les consignes des officiels.

En cas d'utilisation d'une chaise de chronométrage, rien dans sa fixation ne doit dépasser de l'aplomb du mur de protection.

La vitesse dans la voie des stands est limitée (en cas de non-respect il peut être infligé une amende de 75 € pendant les essais et un stop and go de 30 secondes en course sur décision du jury).

11.3 Stand

Les stands sont accessibles sous l'entière responsabilité du chef de stand qui doit s'assurer que toutes les règles de sécurité sont respectées.

Chaque équipe doit posséder un extincteur dans son box. Celui-ci doit être d'une capacité minimum de 6kg pour les appareils à poudre de type A.B.C. ou polyvalente et de 2kg minimum pour les extincteurs de type CO₂ (neige ou mousse carbonique) efficace sur les feux d'hydrocarbures. Rappel : PAS D'EXTINCTEUR À EAU.

Les portes arrière des stands doivent être constamment barrées afin d'éviter l'intrusion du public.

11.4 Interdictions absolues (voir règlement et règles générales CNV)

De fumer dans, derrière et devant les stands et à proximité.

D'utiliser des barbecues.

D'amener un animal même attaché dans les stands.

De stocker de l'essence (30 litres maximum autorisé, derrick inclus par team hors réservoir des motos).

Le stock d'essence doit être mis dans le lieu protégé spécialement prévu à cet effet, à l'abri de tout risque d'incendie et proche d'un extincteur.

L'approvisionnement où est stockée l'essence doit se faire accompagner d'un mécanicien habillé et protégé contre le feu.

L'essence doit être stockée obligatoirement dans des bidons type US ou métallique lors de la course, à l'exclusion de bidons en plastique (exception pour des bidons faits spécifiquement pour contenir de l'essence).

Il est interdit de changer de réservoir pour faire le plein d'essence (pas de ravitaillement par changement du réservoir).

Interdiction de remonter la voie des stands sur la moto avec le moteur en marche.

Interdiction de s'asseoir sur le mur de chronométrage.

ARTICLE 12 – BRIEFING

Les teams représentés par le team manager plus les pilotes figurant sur la fiche d'engagement doivent obligatoirement assister en totalité au briefing, sous peine d'une pénalité « Stop and go » de 30 secondes ou d'une amende de 75€.

L'heure et le lieu du briefing sont communiqués lors des vérifications techniques.

ARTICLE 13 – PASSES ET BRASSARDS

Il y a une couleur spécifique pour les bracelets des acteurs de l'endurance. Toute personne n'ayant pas ce bracelet de la bonne couleur est priée de sortir des boxes.

Chaque équipage reçoit 4 bracelets par team pour les mécaniciens plus 2 bracelets pour les pilotes et 2 « parkings » véhicules lors des contrôles administratifs. Un seul véhicule est admis derrière les stands (lorsque c'est possible en fonction de la place).

Chaque pilote reçoit un bracelet et un brassard qu'il doit porter pendant toute la durée des essais et de la course. La couleur du brassard n'a pas de relation avec l'ordre du départ de la course. Les brassards doivent être rendus en même temps que le transpondeur lors de la mise en parc fermé à la fin de la course.

ARTICLE 14 – ESSAIS QUALIFICATIFS

Seules les motos passées aux vérifications administratives et techniques avant les essais qualificatifs peuvent participer à la course. Dans le cas de la présence d'un Warm-Up, celui-ci n'est pas obligatoire.

Chaque team bénéficie dans la mesure du possible de deux séances d'essais chronos pour chacun des deux pilotes. Dans le cas d'une course se déroulant partiellement de nuit, il y a au moins une séance d'essais chronos de jour et une de nuit.

La grille de départ est établie en tenant compte de la moyenne du meilleur temps réalisé par chaque pilote du team lors des qualifications.

La grille est constituée comme suit (dans le cas d'un départ type Le Mans) :

En premier les motos ayant un démarreur autonome (ordre des essais chronos).

Ensuite les motos sans démarreur (ordre des essais chronos).

Pour être qualifié, chaque pilote doit avoir au moins effectué un tour chronométré.

Les motos avec kick sont considérées comme ayant un démarreur autonome (à condition que le kick soit assuré par une attache efficace et mise dès le départ).

ARTICLE 15 – CONFIRMATION DE DÉPART

Après les essais chronos, chaque équipage doit obligatoirement confirmer sa participation à la course.

Une fiche spéciale prévue à cet effet est remise lors du briefing.

ARTICLE 16 – DÉPART

La procédure de départ est de 2 types selon le circuit :

*type normal en grille :

Un tour de mise en place puis départ de(s) tour(s) de chauffe. Les motos viennent prendre leurs places sur la piste en grille avec le moteur en marche.

Départ aux feux sur le portique. Extinction feu rouge et départ.

*type « Le Mans » en épis :

Les pilotes quittent la zone devant les stands 15 minutes avant l'heure du départ.

Départ pour 1 tour de formation.

Les motos viennent prendre leurs places sur la piste en épis le long du mur des stands.

Attention : les moteurs ne sont pas arrêtés pour cette procédure de départ des tours de chauffe. Les pilotes restent sur leur moto.

Départ pour 1 tour (ou 2 tours) de chauffe, les motos viennent ensuite reprendre leurs places sur la piste en

épis le long du mur des stands ou en ligne moteurs arrêtés. Ce système de départ peut être modifié.

Un pilote n'ayant pas pu prendre part aux tours de formation ou de chauffe, peut partir de la voie des stands après le départ complet des autres concurrents et sur autorisation du commissaire prévu à cet effet, la voie des stands est fermée.

Les pilotes peuvent prendre le départ et un Stop and Go leur est appliqué par la direction de course.

Dès que les pilotes ont passé la sortie de la voie des stands au départ des tours de chauffe, le feu de la sortie de la voie des stands passe au vert et les éventuels pilotes en attente sont autorisés à rejoindre les tours de chauffe.

5 minutes avant le départ, les pilotes se mettent en face de leurs machines sur l'autre bord de la piste.

Un seul mécanicien ou autre pilote par équipage est autorisé sur la grille pour tenir la machine.

Les pilotes doivent se rendre immédiatement dans le cercle en face de leur machine ; ils peuvent également (sous décision de la direction de course) rester sur leurs machines placées en épis le long du mur (décision prise lors du briefing).

Un officiel se tient devant la grille avec un drapeau rouge.

Tout coureur qui rencontre un problème avec sa machine lors des tours de chauffe peut retourner dans la voie des stands et procéder à des réparations ou changer de machine (prendre le mulet).

Lorsque le Médical Car a pris sa position, un officiel à l'arrière de la grille agite un drapeau vert.

Le Starter donne ensuite l'ordre à l'Officiel se trouvant devant la grille, avec le drapeau rouge, de se diriger sur le côté de la piste.

Une minute avant le départ de la course :

*Présentation du panneau 1 minute sur la grille,

* Tous les coureurs doivent être dans leur cercle ou sur le point blanc en face de leur machine.

Trente secondes avant le départ de la course :

*Présentation du panneau 30 secondes sur la grille + feux rouges allumés (sauf si le drapeau national est utilisé pour le départ de la course).

*Extinction des feux rouges ou drapeau national abaissé (doit être précisé dans les règlements particuliers) pour donner le départ de la course.

*Chaque coureur court vers son motocycle, lui seul peut mettre le moteur en marche (toute aide extérieure est interdite) et commence la course.

*Les machines sans démarreur autonome sont placées après les machines munies de démarreurs dans l'ordre du temps des qualifications. Même si la machine en était munie lors des essais chronos.

*Deux mécaniciens au maximum ou le 2ème pilote plus un mécanicien peuvent aider à pousser la moto.

ARTICLE 17 – ARRÊT AU STAND ET CHANGEMENT

*Tout changement ou arrêt au stand doit se faire devant le stand attribué à l'équipage.

*Le pilote poussant sa machine dans la voie des stands peut se faire aider par deux mécaniciens.

*Lorsqu'un pilote utilise la piste de décélération pour rejoindre son emplacement, il doit circuler sur celle-ci à une allure réduite, 40 km/h maximum sur les petits circuits et 60 km/h maximum sur les grands circuits (sauf indication contraire).

*Un radar est installé dans la voie des stands.

*Quatre personnes accréditées peuvent travailler sur la machine.

*Pour partir des stands, deux mécaniciens peuvent pousser la machine.

*L'emplacement, l'aire de changement de motos doit impérativement rester propre, balayée et non encombrée après la course. Un tapis anti-pollution est obligatoire dans les box.

*Le ravitaillement en essence se fait obligatoirement par la méthode de derrick dont l'écoulement du flux d'essence cesse automatiquement dès que l'opérateur relâche la commande de remplissage.

*Seule la gravité est autorisée pour remplir les réservoirs (pas d'entonnoir).

*Pour remplir les « derricks », seules les pompes à main sont autorisées.

*Le ravitaillement est interdit à l'intérieur du box.

*Deux personnes doivent effectuer le ravitaillement, vêtues d'une tenue résistante au feu, gants en cuir ou coton, et chaussures en cuir, la tête intégralement recouverte soit d'une cagoule ignifugée et de lunettes, soit d'un casque intégral visière fermée. L'un des deux intervenants doit être muni de l'extincteur pendant toute la durée du remplissage.

*L'utilisation de batterie de démarrage additionnelle est interdite ainsi que tout autre moyen mécanique ou électrique extérieur au véhicule.

Procédure de changement de pilote :

Interdiction d'arriver en roue libre et moteur coupé.

Arrêt de la moto devant le box « à la Française ».

Arrêt de la moto dans le box « à l'Américaine ».

Arrêt du moteur.

Mise sur la béquille de stand de la moto.

Descente du pilote.

Après descente du pilote, enlèvement du transpondeur dans le box dans le cas d'une course à l'Américaine.

Ces mécaniciens peuvent faire les petites opérations suivantes :

Changements de plaquettes de freins.

Réglages freins et embrayage.

Graissage et tension de la chaîne.

Faire les niveaux d'huile moteur et boîte.

Changement des roues.

Réglage rapide du sélecteur ou amortisseur ou fourche.

NB : Pour toute autre raison ou grosse mécanique, la moto doit être rentrée dans le box.

Faire le plein d'essence, devant le stand après toutes autres opérations (NB : il est accepté que le nettoyage de la bulle intervienne après le ravitaillement essence).

Le pilote monte sur la moto.

Un mécanicien enlève la béquille.

Mise en marche du moteur.

Le pilote peut partir. Un ou deux mécaniciens maxi peuvent pousser pour démarrer la moto.

La 2^{ème} moto n'est sortie qu'au maximum 3 tours avant la rentrée du pilote en piste (la moto peut être démarrée pour chauffer le moteur, mais arrêtée quand le pilote entre pour le changement).

NB : Il n'y a pas de temps de roulage imposé.

ARTICLE 18 – STOP AND GO

*Pendant la course, un pilote peut être sanctionné par une procédure de Stop and Go de 30 secondes.

*Le pilote doit respecter la limitation de vitesse dans la voie des stands et ne peut s'arrêter à son stand lors d'une procédure de stop and go.

*Le pilote en est informé par la direction de course, qui présente un panneau « stop » accompagné du numéro de la machine, après que le chef de team ait été prévenu.

*Le pilote dispose alors de 5 tours pour s'arrêter ; s'il ne s'arrête pas, le drapeau noir lui est alors présenté et le pilote ne peut pas repartir (le 2^{ème} pilote peut rouler seul).

*Lors de la fin de la pénalité, le pilote ne peut pas s'arrêter à son box et doit obligatoirement effectuer un tour complet avant de stopper à celui-ci.

*Aucun mécanicien ne peut intervenir lors d'un « stop and go » qui est sous le contrôle de la direction de course.

*Le « stop and go » se fait à l'entrée de la voie des stands et aucun arrêt à son box n'est toléré.

*Dans le cas où un coureur pénalisé n'aurait pas pu effectuer la procédure de « Stop and go » avant la fin de la course, une pénalité d'une minute est ajoutée au temps de course du team.

ARTICLE 19 – ARRÊT SUR LA PISTE

*Il est rappelé (course à la française) qu'un pilote ne peut s'éloigner de sa machine à l'arrêt sur le circuit, la voie d'accès ou la sortie des stands de plus de 10 mètres sous peine de mise hors course (sauf indication donnée par un commissaire pour la sécurité).

*Il est interdit à un pilote pour une cause quelconque de conduire ou pousser sa moto dans la direction opposée au sens de la course.

*En cas de panne sur le circuit pendant la course, les concurrents peuvent utiliser pour revenir aux stands, les itinéraires définis par le directeur de course lors du briefing, en fonction de l'emplacement de la machine au moment de la panne.

*Les concurrents doivent respecter les conditions suivantes :

Obéir aux commissaires.

Ne recevoir aucune aide extérieure durant la durée de leur retour.

Garder leur équipement (surtout le casque) jusqu'au moment où ils atteindront une zone protégée.

*Le pilote en panne peut pousser sa machine jusqu'à une bretelle protégée la plus proche.

*Si la moto tombe en panne devant les stands, le pilote peut sous la protection d'un commissaire rentrer par la sortie des stands et remonter jusqu'à son emplacement, moteur arrêté et sous contrôle d'un commissaire.

*Dans le cas d'une panne d'une moto sur le circuit (course à l'américaine) le pilote peut revenir au box avec le transpondeur pour finir la course avec la seule moto valide.

*Le pilote en panne sur le circuit a la possibilité de demander le camion de ramassage aux commissaires présents qui transmettent la demande à la direction de course.

ARTICLE 20 – ABANDON

Un team ne souhaitant ou ne pouvant plus continuer la course doit obligatoirement faire annoncer son abandon par écrit (feuille d'abandon prévue pour) la signer et la remettre à la direction de course le plus rapidement possible.

Une fois l'abandon signé, il n'est plus possible de se rétracter.

Toute équipe qui ferme son box côté piste en course ou qui laisse son box vide pendant plus de 10 minutes, est considérée comme ayant abandonné.

ARTICLE 21 – CONDUITE EN COURSE

Il est interdit à un pilote de quitter la piste en dehors de la zone des stands.

Si un pilote utilise une échappatoire, il doit se conformer aux instructions des commissaires de piste. Tout dépassement sous drapeau jaune pendant les essais chronos entraîne la perte du meilleur temps du pilote concerné.

Tout dépassement sous drapeau jaune pendant la course est sanctionné d'un « stop and go » de 30 secondes, sauf si le pilote reprend sa place juste après (confirmé par le chronométrage).

Si la direction de course signifie à une machine qu'elle doit s'arrêter, le pilote doit stopper au stand au passage suivant sous peine d'un « stop and go ».

Si un commissaire de piste montre un drapeau noir fixe avec un rond orange, à l'encontre d'une machine, l'arrêt doit être immédiat au poste de commissaire suivant.

ARTICLE 22 – ARRÊT OU NEUTRALISATION DE LA COURSE

22.1 Neutralisation de la course

Si, pendant la course, un incident ou des conditions atmosphériques rendaient impossible le déroulement normal de la compétition, le directeur de course peut décider de neutraliser l'épreuve en faisant entrer sur la piste le ou les safety-cars dont les gyrophares orange sont allumés.

Les pilotes en sont avertis par le panneau SC (présenté à chaque poste de commissaire) qui signifie le début de la procédure. Ils doivent alors ralentir et se ranger derrière le safety car en file indienne sans dépassement. Tout dépassement du safety-Car ou d'un autre concurrent est passible d'une pénalité stop and go de 30 secondes.

Les pilotes peuvent alors rentrer aux stands, mais doivent obligatoirement attendre le passage du safety-car suivant pour reprendre la piste.

La sortie des stands est ouverte 15 secondes après le passage du safety-car (feu vert) et reste ouverte pendant 10 secondes.

Chaque tour derrière le safety-car est comptabilisé.

Lorsque la direction de course décide de relancer la course, les safety-cars éteignent leurs gyrophares dès qu'ils passent devant leurs emplacements respectifs, ils font un tour puis rentrent à leurs emplacements respectifs et la course est alors relancée.

La sortie des stands est à nouveau ouverte 15 secondes après le passage du premier concurrent du groupe qui suivait le safety-car venant de s'effacer.

22.2 Interruption de course

Si la course devait être arrêtée (drapeau rouge) par le directeur de course, l'ensemble des machines doit être mis en parc fermé (son emplacement est indiqué aux responsables des équipes lors du briefing).

Si une machine arrêtée à son stand pour une intervention ne peut être dirigée vers le parc fermé, tous les travaux doivent être arrêtés jusqu'à la reprise de la course.

1. Si moins de 3 tours ont été effectués par le coureur de tête et tous les autres coureurs dans le même tour que le coureur de tête, la course est considérée comme nulle et non avenue. La grille de départ est identique.

2. Si plus de trois tours ont été effectués par le coureur de tête et tous les autres coureurs dans le même tour que le coureur de tête mais moins des 2/3 de la durée initiale de la course un nouveau départ est donné, dans l'ordre du classement établi sur le tour où tous les pilotes dans le même tour que le premier ont franchi la ligne d'arrivée avant l'interruption de la course.

3. Si plus des 2/3 de la durée de la course ont été effectués par le coureur de tête et tous les autres coureurs dans le même tour que le coureur de tête, la course est considérée comme une course complète.

22.3 Nouveau départ

Le nouveau départ a lieu, au plus tôt, 15 minutes après que les teams en ont été informés.

Le pilote ou un mécanicien de chaque team est autorisé à récupérer la moto en parc fermé ; celui-ci est ouvert 5 minutes avant l'ouverture de la sortie du couloir des stands.

Les teams sont autorisés à faire le complément de carburant et un changement de pneus, devant leur box respectif, à l'exception de toutes autres interventions. *Les machines qui se trouvaient dans la voie des stands au moment de l'arrêt peuvent reprendre le départ selon la procédure après le passage du 1^{er} safety-car.

La procédure de départ peut être identique à un départ normal. Toutefois, en cas de conditions particulières, la Direction de course peut, avec l'accord du Jury, décider d'une procédure de départ lancé derrière le safety-car. Dans ce cas particulier, les pilotes prennent place derrière le safety-car dans l'ordre du classement intermédiaire, les uns derrière les autres. Ils ne peuvent pas se dépasser. Le safety-car effectue un tour complet puis s'efface avant la ligne de départ.

Tous les équipages n'ayant pas signifié leurs abandons sont admis au nouveau départ. Le signal d'arrivée est présenté à l'heure où la course aurait dû se terminer.

Le classement est établi sur le tour où tous les pilotes dans le même tour que le premier ont franchi la ligne d'arrivée avant l'interruption de la compétition. Au cas où l'épreuve se déroule en plusieurs parties, le classement se fait par l'addition des tours et des temps effectués dans chacune d'elles.

22.4 Cas particulier d'un arrêt de course sous safety-car

Si l'arrêt de la course au drapeau rouge est intervenu pendant la neutralisation de la course sous safety-car, le nouveau départ s'effectue « lancé soit derrière 1 seul safety-car si la neutralisation a eu lieu sous 1 safety-

car, soit 2 safety-cars si la course a été arrêtée sous 2 safety-cars ».

Le Directeur de Course doit informer toutes les équipes de la procédure de départ (un groupe ou deux groupes avec véhicules de sécurité).

Les machines sont respectivement placées dans l'ordre et derrière le safety-car où elles se trouvaient au moment de l'arrêt de la course, les safety-cars effectuent quelques tours afin de se recalculer et la course est relancée selon la procédure habituelle.

22.5 Cas d'un arrêt complet de la course après un drapeau rouge

Le classement est établi conformément aux dispositions de l'article 30 des règles générales.

ARTICLE 23 – ARRIVÉE

Au terme de la course, le drapeau à damiers est agité sur la ligne de chronométrage « arrivée » sur le pilote classé premier à ce moment de la course, le drapeau continue à être présenté aux coureurs suivants.

Pour être classé à la fin de la course, toutes les motos sont mises en parc fermé (30 minutes au minimum) pour un contrôle de conformité et ne peuvent pas être retirées sans l'autorisation du contrôleur technique sous peine de disqualification.

Après la signature de la feuille de classement par la direction de course, c'est le contrôleur technique qui autorise ou non la libération des machines, au cas où il y aurait une réclamation ou un constat par les techniques.

Le transpondeur et les brassards sont rendus à ce moment-là.

Les 3 premières motos de chaque classe sont contrôlées au sonomètre.

Le club organisateur fournit des coupes aux deux pilotes des trois premiers teams de chaque catégorie.

ARTICLE 24 – CLASSEMENT

24.1 Classement de l'épreuve

Le classement de la course est établi en fonction du nombre de tours parcourus par chaque équipage. Pour être classé, chaque moto doit impérativement avoir passé la ligne d'arrivée dans les 5 minutes après le premier.

Pour être classé, il faut avoir effectué 75% du nombre de tour de sa catégorie.

Attribution des points selon le barème suivant :

- Les pilotes des 15 premiers teams classés dans chaque catégorie.

1 ^{er}	25 pts	6 ^{ème}	10 pts	11 ^{ème}	5 pts
2 ^{ème}	20 pts	7 ^{ème}	9 pts	12 ^{ème}	4 pts
3 ^{ème}	16 pts	8 ^{ème}	8 pts	13 ^{ème}	3 pts
4 ^{ème}	13 pts	9 ^{ème}	7 pts	14 ^{ème}	2 pts
5 ^{ème}	11 pts	10 ^{ème}	6 pts	15 ^{ème}	1 pt

Une attribution spéciale des points est faite après **deux heures de course quelle que soit la durée totale de la course.**

- Les pilotes des 10 premiers Teams classés par catégorie.

1 ^{er}	10 pts	6 ^{ème}	5 pts
2 ^{ème}	9 pts	7 ^{ème}	4 pts
3 ^{ème}	8 pts	8 ^{ème}	3 pts
4 ^{ème}	7 pts	9 ^{ème}	2 pts
5 ^{ème}	6 pts	10 ^{ème}	1 pts

Les licences LJA n'ont pas ce point car non classées au cumul des points pour le championnat.

Les pilotes ayant des licences LJA sont récompensés à la fin d'une course mais ne marquent aucun point au championnat.

24.2 Classement du championnat

Le classement se fait par pilote ; il est le cumul des points pour chaque pilote et pour chaque catégorie.

Les ex-æquo sont départagés en considération du nombre de places de 1^{er}, 2^{ème}, etc... Dans le cas d'ex-æquo non de partageables, le classement du pilote (des pilotes) suivant est (sont) au rang immédiatement supérieur (ex : 1^{er}, 1^{er}, 2^{ème}, 3^{ème}, 3^{ème}, 4^{ème}, etc...). Il peut y avoir 1, 2 ou 3 premiers, 1, 2 ou 3 deuxièmes, etc... Il doit y avoir au moins 5 pilotes classés par classe pour homologuer le classement final.

NB : Un team engagé au début de la saison ou en cours de saison en classe « américaine » peut s'il a un problème avec sa 2^{ème} moto et ne peut pas l'utiliser pour une course ou même pour le reste de la saison,

continuer à marquer ses points dans le même classement « américaine » avec une seule moto. Le contraire n'est pas possible, c'est-à-dire un team engagé à la « française » qui veut rouler à « l'américaine » se voit classé dans les 2 classes où il a roulé précédemment.

ARTICLE 25 – APPLICATION DU RÈGLEMENT

En s'engageant, les pilotes déclarent connaître parfaitement le règlement particulier, et prennent l'engagement de s'y conformer ainsi qu'aux décisions des officiels.

Tous les points non visés par le présent règlement sont tranchés par le jury selon les prescriptions du code sportif national de la FFM et ses annexes.

ARTICLE 26 – SÉCURITÉ/PARC/STAND PARC COUREUR

Les déplacements à moto se font à l'allure d'un piéton au pas, et le port du casque est obligatoire.

Les animaux doivent être tenus en laisse du vendredi matin au dimanche soir.

Suivre les consignes du chef de parc.

Surveiller les enfants.

STANDS

Interdit aux enfants de moins de 16 ans.

Interdit aux personnes n'ayant pas de bracelet d'accès.

Chaque équipage devra posséder au moins un extincteur d'une capacité mini de 6 kg pour les appareils à poudre de type A.B.C. ou d'un extincteur de 2 kg pour les appareils de type CO2,

Pas d'extincteur à eau,

Les animaux sont interdits dans les stands.

L'attribution des stands sera faite par la direction de l'organisation en collaboration avec les teams pour ceux qui veulent être ensemble.

Les chaussures type sandalettes sont interdites dans et devant les stands durant la course ou les essais.

Pantalon long obligatoire (pas de short).

Interdiction de fumer dans et devant les box.

ARTICLE 27 – RENONCIATION À TOUT RECOURS CONTRE LES AUTORITÉS SPORTIVES

Indépendamment des prescriptions du code sportif de la FFM, les pilotes par le fait de leur participation, renoncent à tout droit de recours contre l'organisateur, ses représentants ou préposés, soit par arbitrage, soit devant les tribunaux, soit de toute autre manière non prévue par le code sportif de la FFM et le code discipline et d'arbitrage, pour tous dommages auxquels ils pourraient être exposés en conséquence de tout acte ou omission de la part de l'organisateur, de ses officiels, représentants ou préposés, dans l'application de ce règlement, ou de tout avenant qui pourrait être établi par la suite ou par toute autre cause qui pourrait en découler.

ARTICLE 28 – ANNULATION DE LA COURSE

Si la course ne pouvait avoir lieu pour quelque raison que ce soit, les organisateurs ne sauraient en être tenus pour responsables, et les concurrents de ce fait, ne pourraient réclamer aucune indemnité.

Sauf en cas de force majeure, les concurrents sont informés de sa suppression cinq jours avant la date de la course.

ARTICLE 29 – TRANSPONDEUR

Le chronométrage se fait par transpondeur. L'utilisation du support d'origine prévu pour le transpondeur est obligatoire. Le départ peut être refusé en cas de manque de celui-ci. Il doit être monté à l'avant de la machine suivant une ligne verticale passant par la colonne de direction. Sa position doit être verticale avec le numéro vers le haut.

ARTICLE 30 – RÉCLAMATION

Toute réclamation peut être faite par écrit et remise à la direction de course. Cette réclamation doit obligatoirement être accompagnée d'un chèque de caution de 300 euros, plus 150 euros si cela entraîne un démontage moteur deux temps, et plus 300 euros pour démontage d'un moteur quatre temps.

Délais maxi des réclamations : 30 minutes après la signature du directeur de course de la feuille de proclamation des résultats.

ARTICLE 31 – ASSURANCE

En conformité avec la réglementation, l'organisation a contracté une assurance responsabilité civile en cas d'accident survenant au cours de la manifestation (essais chronos et courses).

ARTICLE 32 – PUBLICITÉ

Toute publicité ou action publicitaire ou promotionnelle dans l'enceinte du circuit doit obligatoirement faire l'objet d'un accord préalable avec l'organisation.

Le montage et l'utilisation d'une caméra embarquée doit être spécifié en même temps que l'engagement avec notification de l'utilisation future des images enregistrées (demande faite à la FFM).

ARTICLE 33 – APPLICATION DU RÈGLEMENT

Tous les cas non prévus au présent règlement sont tranchés par le jury de l'épreuve, conformément aux dispositions des règles générales CNV et des RTS, du règlement particulier, du code sportif national de la F.F.M. et de ses annexes, pouvant aller jusqu'à la disqualification.

La dernière vérification et l'homologation finale de la (ou des) motos se fait sur place lors du contrôle technique, le départ peut être refusé si la (ou les) motos ne sont pas conformes au règlement en vigueur.

ARTICLE 34 – RESPONSABILITÉS

Il est rappelé aux concurrents que leurs matériels sont placés sous leur entière responsabilité durant toute la manifestation. Ils doivent notamment en assurer la surveillance constante et ne peuvent en aucun cas invoquer la responsabilité civile du club organisateur en cas de vol ou de dégradation.

ARTICLE 35 – LAISSER PASSER

Les laissez-passer pilotes ou mécaniciens fournis par les organisateurs ne sont ni vendables, ni cessibles à titre gracieux.

ARTICLE 36 – JURIDICTION

La manifestation se déroule conformément au code sportif de la FFM, aux prescriptions des RTS et au règlement particulier de chaque épreuve.

ARTICLE 37 – OFFICIELS

Les officiels sont ceux désignés par la Fédération Française de Motocyclisme.

ARTICLE 38 – PRESCRIPTIONS GÉNÉRALES ET LITIGES

Il est rappelé que tout ce qui n'est pas expressément autorisé et précisé dans ce règlement et dans les règlements précités est strictement interdit.

Contact championnats : Evelyne DESBORDES – 06 72 86 28 58 – vma-2023@outlook.fr

CHAMPIONNAT DE FRANCE E'TROTT RACING

Ce règlement vient en complément des règles techniques et de sécurité qui s'appliquent spécifiquement aux trottinettes électriques.

ARTICLE 1 – DÉFINITION

La Fédération Française de Motocyclisme met en compétition pour 2025, un cycle d'épreuves intitulé Championnat de France « E'TROTT RACING » pour des machines conforme aux RTS trottinettes électriques.

Une trottinette électrique est composée d'un plateau nommé deck portée par deux roues et d'un guidon suspendu par une colonne. Elle permet de se déplacer, deux pieds posés sur le plateau en position debout. La batterie est située sous le plateau dans le châssis. Le véhicule dispose de deux roues alignées longitudinalement et est posé au sol. Chaque roue est indépendante et peut propulser l'engin.

ARTICLE 2 – CATÉGORIES

Light : Pilotes à partir de **14 ans** révolus le jour de l'épreuve où ils sont engagés.

Trottinette du commerce et prototype d'un poids inférieur **ou égal à 38 kg**.

Plaques rouges – Numéros blancs.

Racing : Pilotes à partir de **14 ans** révolus le jour de l'épreuve où ils sont engagés.

Trottinette du commerce et prototype d'un poids supérieur à 38 kg.

Le poids maximum est de 65 kg conformément aux RTS.

Plaques noires – Numéros blancs.

Racing Equipe : Pilotes à partir de **14 ans** révolus le jour de l'épreuve où ils sont engagés.

Equipe limitée à 2 pilotes : un **light** et un **racing** déclarés avant la première épreuve. **Le changement de pilote est interdit en cours de saison. Le classement se fera sur le cumul du scratch des 2 pilotes.**

Les machines sont pesées dans les conditions dans lesquelles elles terminent la course et/ou les essais. Aucun ajout de quelque sorte que ce soit ne peut être effectué.

ARTICLE 3 – TITRE

Un titre de champion de France est attribué pour chaque catégorie sous réserve qu'il y ait un minimum de 5 pilotes **ou teams** classés sur l'année.

ARTICLE 4 – CONCURRENTS

Les épreuves du Championnat de France E'TROTT RACING sont ouvertes aux pilotes de toute nationalité, titulaires d'une licence FIM, FIM Europe, NCO, NJ, NVE ou une manifestation L.JVE (*) délivrées par la F.F.M. pour l'année en cours.

(*) dans ce cas le participant doit présenter un certificat médical de non-contre-indication à la pratique du sport motocycliste en compétition datant de moins d'un an et une autorisation parentale pour les mineurs.

Les licences une manifestation doivent impérativement être souscrites sur le site fédéral, au plus tard 72h avant le début de la manifestation. Aucune licence ne sera délivrée sur place.

Les concurrents mineurs doivent être obligatoirement accompagnés d'une personne représentant légal ou mandaté.

Chaque équipe permanente doit souscrire une licence team, qui peut être attribuée à une personne de l'équipe (hors pilote). Celle-ci est identifiée comme team manager.

ARTICLE 5 – ARTICLE RÉSERVÉ

ARTICLE 6 – CALENDRIER

Les points permettant d'établir les classements du Championnat de France E'TROTT RACING sont acquis lors des manifestations qui se déroulent aux dates suivantes :

5 et 6 avril	LE MANS	ASM ACO
17 et 18 mai	ESOURCE	Organisateur à venir
7 et 8 juin	PERS	MC des AS
28 et 29 juin	MURET	MCC ALBI
13 et 14 septembre	ALES	MC LYON

L'une ou l'autre de ces courses peut changer de date sous réserve d'accord de la Commission nationale de vitesse. Des épreuves peuvent également être ajoutées ou annulées en cours de saison.

Le calendrier définitif est disponible sur le site www.ffmoto.org

ARTICLE 7 – TRACÉ

Les épreuves se déroulent sur des circuits homologués.

La capacité de la piste est conforme aux RTS.

Si un circuit dispose d'un arrêté fixant le nombre maximum de pilotes admis, ce dernier doit être respecté (en accord avec les RTS).

Les organisateurs doivent faire figurer le nombre maximum de machines admises sur le règlement particulier de l'épreuve.

ARTICLE 8 – ENGAGEMENTS

Les demandes d'engagement doivent être faites uniquement par Internet, via le site : <https://ffm.engage-sports.com/> à partir du **23 janvier 2025**. Les demandes d'engagement doivent être confirmées par un paiement CB.

L'organisateur doit obligatoirement confirmer l'engagement en joignant les horaires prévisionnels, au plus tard 8 jours après la date de clôture des engagements ainsi que la mise à disposition du paddock pour les concurrents.

Les droits d'engagement pour toutes les catégories (location du transpondeur comprise) sont de **135€**.

Les pilotes doivent s'engager au plus tard 30 jours avant la date de l'épreuve. Passé cette date, les engagements sont majorés de 30€ et payables uniquement par CB. Ils sont acceptés dans la limite des places disponibles.

Les pilotes choisissent leur numéro de course au moment de leur inscription, étant entendu qu'un même numéro ne peut être attribué deux fois et est valable pour l'année. Le n° 1 ne peut être attribué qu'au Champion de France (catégorie racing) en titre de l'année précédente.

Pilote déclarant forfait

Pour tout forfait, un droit administratif de **30€**, est retenu et ce, quelle que soit la raison. Cette déclaration doit être faite par email auprès de la F.F.M. Le justificatif doit impérativement lui parvenir avant le début des vérifications administratives. En cas de force majeure, la CNV se réserve le droit d'étudier la demande.

ARTICLE 9 – VÉRIFICATIONS ET BRIEFING

9.1 - Vérifications Administratives

Les pilotes doivent présenter leur licence en cours de validité.

Le transpondeur **qui leur est remis**, est placé sous l'entière responsabilité du concurrent pendant la manifestation et jusqu'à sa restitution. En conséquence, la perte, le vol ou la détérioration est à la charge du concurrent. Il doit être restitué au plus tard une heure après la fin de la course. En cas d'oubli, le pilote doit

l'envoyer dans les trois jours à la F.F.M. ou à l'adresse du responsable du chronométrage. Le support de transpondeur est obligatoire, il est vendu 8€ et reste propriété du pilote. Le transpondeur doit être fixé à l'avant de la machine (sur la colonne de direction) en position verticale, goupille vers le haut.

9.2 - Briefing

Un briefing est organisé avant les essais (les pilotes doivent signer la feuille d'émargement prévue à cet effet). Toute absence entraîne une pénalité de 10 secondes sur le résultat de la première manche. Les mineurs doivent y être accompagnés par leur représentant légal.

9.3 - Promotion

Dans le cas où le Championnat de France E'TROTT RACING a un ou plusieurs partenaires, leurs logos doivent être obligatoirement apposés conformément au plan de stickage. Outre le fait qu'il se voit refuser l'accès de la piste, tout pilote en infraction peut être sanctionné par le jury.

ARTICLE 10 – ESSAIS

L'organisateur doit prévoir **a minima**, deux séances d'essais chronos obligatoires d'une durée maximum de **12 minutes** et **4 courses de 12 minutes** suivant l'organisateur.

ARTICLE 11 – COURSES

Composition, Grille Départ

Le pilote placé en pole position, du côté inverse au sens du premier virage suivant l'homologation du circuit, a un mètre d'avance sur le second et ainsi de suite. Sur une même ligne, l'espace entre chaque machine et chaque extrémité au bord de la piste est de 1 mètre minimum.

L'espace entre le premier pilote de la première ligne et le premier pilote de la seconde ligne est au minimum égal à 4,5 m.

La grille de la course 1 est composée en tenant compte du meilleur résultat obtenu lors de la séance d'essais chronométrés 1.

La grille de la course 2 est composée en tenant compte du meilleur résultat obtenu lors de la séance d'essais chronométrés 2.

Les grilles des courses 3 et 4 sont composées en tenant compte du cumul des résultats des courses 1 et 2.

Le jury se réserve la possibilité de placer en fond de grille un pilote qui n'a pas de temps, après avis du directeur de course.

Pré-Grille

Les machines doivent être présentes, en pré-grille, au minimum 10 minutes avant le tour de **chauffe**.

Courses

Les courses se déroulent en manches de **8 tours maximum**. Un tour de **chauffe** est effectué avant chaque départ. Dans le cas où un pilote n'a pas effectué le tour de **chauffe**, il peut prendre le départ depuis la sortie des stands après le passage du peloton de coureurs sous les ordres du commissaire de sortie de stand en accord avec la direction de course, **une pénalité de 10 secondes est appliquée**. En cas de force majeure, la procédure de départ peut être réduite par la direction de course.

Le départ est donné au feu et à défaut au drapeau national, par le directeur de course, moteur en marche. Tout départ anticipé est sanctionné par une pénalité de temps de 10 secondes. En cas d'interruption de course au drapeau rouge, la procédure appliquée est celle prévue aux articles 6 et suivants des règles générales CNV pour les épreuves de vitesse.

Dans le cas d'une course débutée sur le sec (DRY), et si les conditions météorologiques diffèrent le directeur de course peut faire présenter le drapeau rouge pour un arrêt de course. Si un nouveau départ est donné la course est déclarée course mouillée (WET), il est alors possible de mettre des pneus pluie. Un délai maximum de 20 minutes est accordé pour changer les pneus.

Fin de course

Voir l'article 7 des règles générales CNV.

Drapeau jaune

Le non-respect du drapeau jaune est sanctionné du retrait du meilleur temps lors des essais chronométrés ou d'une pénalité de 10 secondes en course.

ARTICLE 12 – CLASSEMENT

Pour être classé dans la course, le pilote doit avoir accompli au minimum les 75% de la distance parcourue par le vainqueur et franchi la ligne d'arrivée dans un délai de 3 minutes après la présentation du drapeau à damier.

Pour chaque épreuve les points sont attribués aux 15 premiers de chaque manche et de chaque catégorie selon le barème suivant :

1^{er}	25 pts	6^{ème}	10 pts	11^{ème}	5 pts
2^{ème}	20 pts	7^{ème}	9 pts	12^{ème}	4 pts
3^{ème}	16 pts	8^{ème}	8 pts	13^{ème}	3 pts
4^{ème}	13 pts	9^{ème}	7 pts	14^{ème}	2 pts
5^{ème}	11 pts	10^{ème}	6 pts	15^{ème}	1 pt

2 points sont attribués au pilote ayant réalisé le meilleur tour lors de chaque course et au sein de chaque classement. En cas d'égalité, le deuxième meilleur temps et si besoin les suivants sont pris en compte pour les coureurs concernés. Ces points sont ajoutés sur le classement cumulé du championnat.

Le classement du championnat de France est déterminé par le cumul des points obtenus sur l'ensemble des épreuves prévues au calendrier du championnat. En cas d'ex-aequo, ceux-ci sont départagés au nombre de places de premier obtenues sur les différentes épreuves et ainsi de suite pour les places de deuxième.

Les pilotes ne possédant pas de licence annuelle ne sont pas classés au championnat de France.

Si le plateau est incomplet, l'organisateur de l'épreuve peut sur invitation faire participer des pilotes de notoriété ou autres, ils ne peuvent pas marquer des points dans le championnat. La communication est faite aux pilotes lors du briefing.

ARTICLE 13 – RÉCOMPENSES

L'organisateur doit prévoir des coupes pour les trois premiers de chaque catégorie (avec un minimum de 5 pilotes) au cumul de la manifestation.

ARTICLE 14 – RÉCLAMATIONS (TITRE III DU CODE SPORTIF NATIONAL)

Elles doivent obligatoirement être déposées auprès du Directeur de Course dans les délais impartis.

Se reporter à l'article 8 des Règles Générales pour les épreuves de vitesse, étant précisé que le montant du droit de réclamation est de 300€.

Le directeur de course peut faire démonter toute machine de son choix à l'arrivée. Un pilote contraint de démonter ne peut prétendre à une indemnité quelconque (sauf disposition réglementaire particulière).

Tout litige consécutif à un **contrôle** après la manifestation est tranché par la CNV, après avis des commissaires techniques responsables du contrôle. En cas de contestation de la décision, l'instance compétente est le tribunal national de discipline et d'arbitrage.

Lors des épreuves, la FFM se réserve toute possibilité quant aux vérifications et démontage d'une machine, notamment la saisie provisoire de pièces (assemblées ou non) pour contrôle ultérieur. La non-disponibilité temporaire, pour le concurrent de ses pièces, ne peut donner lieu à aucune indemnité ou réclamation. Ces pièces sont remises à la disposition du concurrent le plus rapidement possible. En cas de refus de démontage, le pilote est exclu du classement de l'épreuve.

ARTICLE 15 – OFFICIELS

Sur chaque épreuve, la CNV nomme un directeur de course et un directeur de course adjoint ayant satisfait à un séminaire spécifique ou équivalent, un délégué, un commissaire sportif, un coordinateur, un commissaire technique national et une équipe chronométrage désignée par la F.F.M.

L'organisateur nomme un commissaire sportif et un autre directeur de course au minimum 1^{er} degré ayant satisfait à un séminaire spécifique (cette désignation doit avoir obtenu l'aval de la C.N.V.) et trois aides techniques.

Il appartient au délégué (président du jury) de communiquer à la C.N.V. un rapport détaillé sur le déroulement de l'épreuve.

Les prescriptions du Code Sportif National, et de ses annexes ainsi que celles du présent règlement sont applicables sur ces épreuves.

ARTICLE 16 – RESPONSABILITÉS

Il est rappelé aux concurrents que leurs matériels sont placés sous leur entière responsabilité durant toute la manifestation. Ils doivent notamment en assurer la surveillance constante et ne peuvent en aucun cas invoquer la responsabilité civile du club organisateur en cas de vol ou de dégradation. Ils sont en particulier responsables de leurs accompagnateurs.

Cet article doit figurer au règlement particulier de chaque épreuve.

ARTICLE 17 – LAISSEZ-PASSER

L'organisateur doit fournir un bracelet au pilote, un bracelet pour le mécanicien, un bracelet pour le panneauleur et un bracelet pour le responsable du team. La licence LAP n'est pas obligatoire pour être dans la zone de panneautage à condition d'être porteur de l'accréditation de l'organisation.

Les laissez-passer fournis par les organisateurs ne sont ni vendables ni cessibles à titre gracieux.

SPECIFICATIONS TECHNIQUES GENERALES

Tout ce qui n'est pas autorisé et précisé dans le règlement technique est interdit.

Trotinettes admises

Seules sont admises les trotinettes répondant aux spécifications techniques suivantes :

- Présence de deux roues
- Les moteurs sont situés dans les roues, aucune chaîne ou courroie d'entraînement des roues n'est autorisée
- Longueur maximale de bordure de pneu à bordure de pneu de 1650mm
- Hauteur minimale de la colonne et ses composants, soit la distance entre le deck et les poignées du guidon, de 500 mm minimum
- Largeur maximale du guidon à ses extrémités de 800 maximum
- Largeur maximale du véhicule hors guidon de 450 mm maximum
- Hauteur maximale du deck, entre le sol et le haut du deck, de 400mm maximum
- Taille des roues, soit le diamètre maximal de la roue incluant le pneu gonflé à 2 bars, de 300 mm maximum et 250 mm minimum
- Les axes moteurs ne doivent pas dépasser de l'écrou
- Aucune partie saillante ne doit dépasser la largeur de la trotinette
- Pas de rétroviseur autorisé. Les phares et feux intégrés à la trotinette (non démontables) sont acceptés sur les épreuves diurnes si ceux-ci sont éteints. Les phares et feux non intégrés (démontable) ne sont pas acceptés sur les épreuves diurnes, ils doivent être démontés.
- Les véhicules ayant des moteurs ou contrôleurs à refroidissement liquide sont interdits.
- La batterie peut être changée mais doit garder les mêmes dimensions et son emplacement est dans le deck. Il n'est pas permis de changer de batterie entre les courses, excepté les pièces endommagées (à adapter en fonction des exigences sportives et sous contrôle du délégué technique).

Éléments communs aux 2 catégories :

- Un fusible sur chaque ligne positive alimentant chaque contrôleur peut être présent.
- Le système de freinage peut être modifié.
- Les pneus peuvent être changés par des modèles différents de l'origine.
- Les amortisseurs peuvent être changés.
- L'ajout d'un amortisseur de direction est autorisé.
- Aucun accessoire qui n'a pas pour objectif d'améliorer la sécurité n'est autorisé.
- Pneu plein interdit. Il n'est pas permis de changer un composant du groupe motopropulseur dans son ensemble entre les qualifications et la course, excepté les pièces endommagées (à adapter en fonction des exigences sportives).
- Toute machine ne pouvant satisfaire aux contrôles techniques d'après course dans les 30 minutes qui suivent son entrée au parc fermé, est déclassée de la course.

Equipements

- Les pilotes doivent présenter leur équipement complet en bon état.
- Le casque doit être de type intégral, d'une seule pièce, de moins de 5 ans et homologué (normes ECE 22 05 ou ECE 22 06).
- La combinaison en cuir d'une seule pièce
- Les gants doivent être en cuir.
- La protection dorsale de type EN 1621-2 est obligatoire.
- Chaussures ou bottes montantes protégeant la cheville et la malléole.
- Airbag recommandé.
- **Le protection pectorale de type EN 1621-3 est obligatoire.**

SPECIFICATIONS TECHNIQUES POUR TOUTES LES CATEGORIES

ARTICLE 1 – GÉNÉRALITÉS

Les machines « E'TROTT RACING » sont autorisées à disputer les différents championnats de vitesse n'excédant pas 35 000 watts.

Elles doivent être dans les normes des définitions des RTS spécifiques à la discipline vitesse.

1.1 - Contrôle des machines et identification

Le contrôle technique est obligatoire. Les concurrents ne peuvent participer aux essais officiels qu'après avoir satisfait aux vérifications techniques.

Les pilotes sont seuls responsables de leur machine pendant la durée de l'épreuve.

La trotinette doit être présentée propre, exempte de tous marquages antérieurs.

Les contrôles préliminaires sont des vérifications de sécurité. La conformité de la machine est sous l'entière responsabilité du pilote.

1.2 - Identification des machines

Lorsque les machines ont satisfait aux vérifications dites de sécurité, il est procédé au marquage du cadre de la façon suivante :

- un sticker est apposé sur la colonne de direction.
- un marquage de la batterie et/ou du contrôleur est réalisé.

ARTICLE 2 – RÈGLES TECHNIQUES GÉNÉRALES

2.1 – Leviers

Tous les leviers doivent se terminer par une partie non saillante.

Les trotinettes doivent être équipées d'un protecteur de levier de frein avant et arrière, afin de protéger le levier de frein au guidon d'un actionnement accidentel en cas de collision avec une autre machine. Ces protections doivent faire l'objet de fabrication en série et être distribuées par un professionnel.

2.2 – Commande moteur (s)

Les moteurs doivent s'arrêter d'eux-mêmes lorsque la commande contrôleur moteur(s) est relâchée.

2.3 – Coupe circuit

Les trotinettes doivent être équipés d'un interrupteur ou bouton coupe contact de préférence de couleur rouge en état de fonctionnement, pouvant être actionné sans lâcher le guidon, se trouvant d'un côté ou l'autre du guidon ou demi-guidon à portée de main, facilement accessible, visible et fonctionnel. Il est recommandé que ce coupe-circuit interrompe la rotation du/des moteur(s).

2.4 – Garde-boue

Les garde-boues avant et arrière sont obligatoires par temps de pluie.

2.5 – Guidon

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

Si des protège-mains sont utilisés, ceux-ci doivent être d'une matière résistant aux chutes.

Largeur maximale du guidon a ses extrémités doit être de 560mm minimum et 800 maximum.

2.6 – Plaques numéros

Les plaques comportant les numéros doivent être fixées à l'avant et des deux côtés de la machine de manière à être clairement visibles. **Les numéros à un chiffre (de 1 à 9) doivent être écrits de la façon suivante : 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8 et 9.**

Elles doivent répondre aux clauses du règlement technique et être munies de trois plaques réglementaires portant le numéro de course. Une frontale et deux arrières de chaque côté de la colonne. La plaque de course pour la lecture frontale sera de forme rectangulaire, dimensions minimum en largeur 220 mm x en hauteur 170 mm.

Dimension des chiffres avec une police type Arial 400 gras :

- Hauteur : 60 mm - Largeur : 45 mm
- Epaisseur : 20 mm - Espacement entre deux chiffres : 1,5 mm

Les plaques de course pour la lecture par coté seront de forme rectangulaire, dimensions en largeur 250 mm x hauteur 250 mm.

Dimension des chiffres avec une police type Arial 400 gras :

- Hauteur : 100 mm - Largeur : 70 mm
- Epaisseur : 20 mm - Espacement entre deux chiffres : 2,5 mm

En cas de litige, la décision du responsable technique fait foi.

2.7 – Feu rouge

Toutes les trotinettes doivent avoir un feu rouge fonctionnel monté à l'arrière de la machine. Ce feu doit être allumé dès lors que la piste est déclarée wet.

2.8 – Pneumatiques

Le choix des pneus (marque et type) est libre.

2.9 – Éléments de fixation (attaches diverses)

Les éléments de fixation standard peuvent être remplacés par des éléments de fixation de n'importe quel matériau. La solidité et le type doivent être égaux ou supérieurs à la solidité de l'élément de fixation standard qu'ils remplacent. Les éléments de fixation peuvent être percés pour recevoir des fils de freinage de sécurité, mais des modifications en vue d'un allègement ne sont pas autorisées.

ARTICLE 3 – CHÂSSIS / CADRE

3.1 – Système de pliage

Le système de pliage de la colonne doit être maintenu par une bague boulonnée.

3.2 – Amortisseur de direction

Une butée de direction est recommandée afin de limiter le rayon de braquage en cas de chute. Cette fonction peut être assurée par un amortisseur de direction.

En aucun cas l'amortisseur de direction ne peut servir de dispositif limitatif de verrouillage de direction.

ARTICLE 4 – SYSTÈME DE FREIN

Les trotinettes électriques doivent être équipées au minimum, d'un frein mécanique à commandes indépendantes, pour chacune des deux roues. Les freins actionnés par câbles sont interdits seuls les freins commandés hydrauliquement sont autorisés.

4.1 – Disques de frein

Les disques de frein peuvent être remplacé par l'utilisation d'un kit à disque flottant.

4.2 – Etriers de frein

Les étriers de frein avant et arrière, ainsi que tous leurs points de fixation et toutes les pièces d'ancrage doivent être d'origine ou doivent être validés par le contrôleur technique.

ARTICLE 5 - ROUES

Toutes les dimensions des jantes doivent être identiques à celles mentionnées ci-après :

* roue avant : largeur jante = 1.2" à 5" x diamètre jante = 6" à 7" (et toutes les tailles entre).

* roue arrière : largeur jante = 1.2" à 5" x diamètre jante = 6" à 7" (et toutes les tailles entre).

ARTICLE 6 – SYSTÈME ÉLECTRIQUE

6.1 – Batterie, câblage et commandes électriques

Tous les câbles doivent être isolés et d'une section adaptée. Toutes les trotinettes doivent être équipées d'un port de charge **fémele** type LP 16, XT 90, XT 60 ou GX 16 accessible à l'extérieur de la trotinette ceci afin de permettre au délégué de mesurer la tension de la batterie qui ne devra pas être supérieur à 92,40 Volts soit un montage batterie type 22 S maximum.

6.2 – Equipement supplémentaire

L'utilisation d'équipements électroniques avec technologie IR (infrarouge), GPS ou enregistrement de synchronisation radio est autorisée. En aucun cas, des informations ne doivent être transmises à ou d'une machine en marche.

Les appareils de chronométrage automatique (appareils de chronométrage sur la machine) ne sont pas considérés comme de la télémétrie.

Les appareils de chronométrage automatique ne doivent pas perturber les méthodes et équipements de chronométrage officiel.

Il est permis de monter un ou plusieurs systèmes (tableaux de bord, écrans, etc.)

Les tableaux de bord intégrés avec fonction de traçage électronique, de géolocalisation et d'acquisition de données sont autorisés. L'acquisition de données doit être limitée aux canaux énumérés ci-dessous :

- Tension
- Vitesse
- Autonomie
- Vitesse max
- Puissance
- Température
- Heure
- Temps au tour
- Temps total
- Nombre de tours
- Distance parcourue
- Erreurs

COUPE DE FRANCE SIDE CAR CLASSIC

Ce règlement vient compléter les règles générales sportives et techniques pour les épreuves de vitesse.

ARTICLE 1 - DÉFINITION

La Fédération Française de Motocyclisme met en compétition pour 2025 les Coupes de France Side-Car Classic avec le support de France Side Car Compétition.

Un équipage vainqueur est désigné dans les 3 classes suivantes

- Classique 1
- Classique 2
- Néo Classic

Si moins de 5 concurrents sont engagés au 15 janvier en Classique 1, la catégorie sera regroupée avec la catégorie Classique 2.

Les définitions détaillées des machines figurent dans le règlement technique Sidecar Classic.

Les concurrents s'engagent à participer aux opérations de remerciements et/ou aux opérations médiatiques requises par la FFM ou France Side Car Compétition, et ce même au détriment de leurs propres partenaires.

ARTICLE 2 – ÉPREUVES

Les points permettant d'établir les classements des Coupes de France Side-Car Classic peuvent être acquis lors des manifestations organisées par la F.F.M. et ses Clubs qui se déroulent aux dates suivantes :

29 et 30 mars	LEDENON.....	MC LEDENON
26 et 27 avril	ALES	MC MOTORS EVENTS
31 mai et 1 ^{er} juin.....	CROIX EN TERNOIS.....	ASM CROIX
21 et 22 juin	CAROLE	MC MOTORS EVENTS
6 et 7 septembre	PAU ARNOS.....	MC PAU ARNOS
11 et 12 octobre	LE VIGEANT.....	VVM

L'une ou l'autre de ces courses peut changer de date sous réserve d'accord de la Commission Nationale Vitesse, des épreuves peuvent également être rajoutées ou annulées en cours de saison.

ARTICLE 3 – CONCURRENTS

3.1 - Conditions d'accès

Les pilotes doivent avoir 16 ans révolus le jour de l'épreuve où ils sont engagés et 15 ans pour les passagers.

Si un équipage a un comportement mettant en cause la sécurité sur piste ou la crédibilité de la coupe, une procédure d'exclusion peut être engagée.

3.2 - Licences autorisées

Les équipages de toutes nationalités peuvent courir sous réserve d'être détenteurs d'une licence compétition délivrée par la FFM :

- Licence valable pour l'année en cours (NCO, LUE, VIX ou pour les passagers NCP, LUP, IPS)
- Licence 1 manifestation (LJA + Pass Circuit ou Pass Eco, pour le vendredi).

Les concurrents étrangers de l'union Européenne pourront courir avec des licences UE de leur propre pays lorsque l'épreuve est de capacité européenne. La classification « manifestation ZUE » peut être vérifiée sur le calendrier FIM Europe « Open Calendar ».

ARTICLE 4 – ENGAGEMENTS

4.1 - Engagement sur FFM Engage Sport

L'inscription est à prendre sur le site : <https://ffm.engage-sports.com/> - Championnat de France - Coupe de France à l'Ancienne - Coupe de France Side-Car Classic.

Si besoin, une aide d'utilisation est à disposition en haut de la page : <https://www.france-side-car-compétition.com/saison2025>

Chaque demande d'engagement doit être accompagnée du montant des droits fixés pour 2025 à 285€ comprenant 10€ de droit de transpondeur.

Les engagements sont accessibles à compter du 21 janvier 2025 à 9h00.

Les frais d'inscription de la 1^{ère} course sont débités à l'inscription.

Pour les courses suivantes, les frais d'inscription sont débités environ 30 jours avant la manifestation.

NB 1 : Pour les inscriptions commandées en plusieurs fois, la 1^{ère} course de chaque commande est débitée à chaque inscription.

N B 2 : Seules les cartes bancaires sont acceptées comme moyen de paiement dans Engage Sport

Pour cela, la date de validité de votre carte bancaire doit être postérieure à la date de la dernière course.

NB 3 : Le responsable vitesse à la FFM (voir en fin de document) est à contacter par courriel pour :

- les inscriptions tardives (moins de 15 jours avant la manifestation)
- les changements de passager
- les changements de catégorie
- les changements de Numéro avant la 1^{ère} course.
- les désistements.

4.2 - Numéros de course

Les numéros de course sont gérés via Engage Sport.

Les numéros sont initialisés en début d'année pour les équipages ayant participé à des courses fin 2024.

Les numéros de plaque pour les numéros sont :

- *Néo Classic : plaque noire numéro blanc
- *Classic 1 et 2 : plaque blanche numéro noir

NB : Les numéros sont cogérés avec France Side Car Compétition.

4.3 - Priorité d'accès aux courses

Les priorités d'accès aux courses sont arrêtées le **10 février 2025**.

Selon les critères de priorité et dans la limite du nombre autorisé en course, les équipages passent alors du statut "inscrit" au statut "engagé".

Les critères sont les suivants : nombre d'inscription aux courses et date initiale d'inscription.

Les critères sont appliqués tout d'abord sur les sides conformes puis sur les sides en dérogation (voir article 16 homologation).

En cas d'ex-æquo, le nombre de points au classement de l'année précédente fixe les priorités.

Après le **10 février** seule la date d'arrivée des inscriptions fixe les priorités.

Les derniers équipages inscrits, impliquant un nombre de side-cars supérieur à la capacité maximale en course (capacité maximale définie dans l'homologation du circuit), sont informés de leur position sur la liste d'attente.

4.4 - En cas de paiement revenu impayé

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

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

Attention, un pilote ne peut prendre le départ d'une course sans avoir réglé, au préalable, ses impayés des courses précédentes.

4.5 - Forfaits

L'équipage qui ne participe pas à une manifestation à laquelle il est engagé, prévient et justifie son forfait exclusivement par courriel à la FFM (voir contact en dernière page).

Conditions de désistement :

- 1) Plus de 30 jours avant la manifestation : retenue de 50 euros.
- 2) Entre 9 et 30 jours avant la manifestation : Retenue de 100 euros sur justification (certificat médical, problème familial, casse sur roulage ou course dans les 30 jours précédant la manifestation).

Sans justificatif, 100% du montant de l'inscription est retenue.

- 3) 8 jours avant la manifestation, les droits d'engagement ne sont plus remboursés, ni reportés quelle qu'en soit la raison.

NB : La date de prise en compte est celle du courriel envoyé à la FFM (adresse à la fin du règlement).

4.6 – Documentation

La documentation spécifique side-car est accessible sur le site web : <https://www.france-side-car-competition.com/> :

- Pour s'engager : Onglet "saison2025", en haut de la page : "Guide Engage Sport".
- Pour le choix des licences : Onglet "Club" en haut de page rubrique Moto club
- Pour les guides d'initiation : Onglet "Club" en bas de page

Initiation singes

Maitrison l'huile.

Contrôle Technique : check liste pour préparer sa machine.

Briefing débutant complément des briefings sur course.

Commissaire de piste... pour connaître les conseils donnés aux commissaires qui vous dépanneront.

ARTICLE 5 – DÉROULEMENT DES ÉPREUVES

Chaque épreuve est programmée pour avoir des essais libres le vendredi, une séance d'essai chrono et 2 courses sur le week-end.

5.1 – Vérifications administratives et techniques

Les vérifications des licences sont réalisées en amont, les consignes (heure de briefing, essais libres...) sont envoyées par mail. Elles figurent avec les mises à jour des documents sur Engage Sport.

Les horaires détaillés de chaque manifestation sont établis sur place à la clôture des vérifications en fonction du nombre de séries solos déterminé par le nombre de présents. Ils sont portés dès que possible à la connaissance des concurrents et soumis à l'accord du directeur de course.

Le contrôleur technique vérifie la présence des équipages. Il s'assure que le passager inscrit est le passager présent. En cas de changement, le contrôleur vérifie la validité de sa licence. Le nouvel inscrit se présente au briefing avec sa licence.

Les contrôles préliminaires sont des vérifications de sécurité.

La conformité de la machine est sous l'entière responsabilité du pilote.

Il est remis à chaque pilote, lors de sa première participation, un passeport technique, sa présentation est obligatoire lors des vérifications techniques de chaque épreuve.

Chaque équipage soumet au contrôle sa ou ses machines ainsi que les équipements complets.

NB : Le « mulet » éventuel doit être de la même catégorie que la machine principale.

Le mulet passe le contrôle technique et l'équipage avec le mulet ne marque pas de point pour la Coupe de France.

Le Side-car est présenté avec le carénage enlevé pour la vérification du montage du bac de récupération d'huile et des arrêts des bouchons de vidange des carters moteur et boîte.

NB 1 : Le contrôleur technique se réserve le droit de vérifier la tenue des carènes montées, soit sur demande lors de la vérification technique, soit en pré-grille.

NB 2 : Le Side-car doit être contrôlé de nouveau dans le cas d'une chute d'un accrochage ou casse moteur (essais libres, essais Chronométrés ou course)

L'équipage présentera des équipements conformes aux règles suivantes :

- Combinaisons de cuir 1 pièce
- Casque intégral obligatoire Normes ISO ECE 22/05 ou ECE 22/06 ou FIM de moins de 5 ans.
- Les casques à la norme ECE 22/05 seront au moins admis jusqu'à fin 2026.
- Protection dorsale, rigide et conforme à la norme EN 1621-2
- **Protection pectorale norme EN 1621-3**
- Gants entièrement en cuir en bon état
- Bottes (malléoles protégées) en cuir ou en matériaux synthétiques (homologuées)

Lors d'une manifestation, le départ est refusé aux sides présentant des risques pour la sécurité ou présentant de façon répétitive des corrections non appliquées.

5.2 - Essais chronométrés

L'essai chronométré d'une durée de 20 minutes détermine la place sur la grille de départ des courses.

Les pilotes doivent être présents en pré-grille, au moins 20 mn avant l'heure théorique du départ de leur course, afin de pouvoir répondre à un léger décalage des horaires et de permettre le contrôle des transpondeurs et la vérification technique "en ordre de marche".

Les pilotes ne peuvent prendre la piste qu'à l'issue de ces contrôles.

Pour chaque séance de qualification et pour chaque course, les conditions de piste sont déclarées en pré grille 15 minutes avant le départ du tour de formation, un panneau WET (pluie) ou DRY (sec) est présenté à la pré grille. Une fois la pré grille ouverte, il n'est pas accordé de délai supplémentaire pour changer de roue.

Les essais chronométrés sont obligatoires pour prendre le départ des courses.

Il faut avoir fait au minimum 3 tours pour enregistrer un tour chronométré.

Le jury peut, sur accord du directeur de course, et à la vue du palmarès du pilote, faire rouler un équipage n'ayant pas fait les essais chronos. En course, sauf décision spécifique du directeur de course, cet équipage partira de la dernière ligne.

La règle des 120% du temps des 3 premiers sidecars ne s'applique pas à la Coupe de France Side-Car Classic.

Les résultats des essais chronos serviront pour établir la grille de la 1ère course.

La grille de la 2ème course sera fixée par les résultats de la 1ère course.

De même pour une 3ème course, la grille sera faite à partir des résultats de la 2ème course.

Les participants ayant déclaré forfait pour une course pourront prendre part à une ou plusieurs courses suivantes. Ils partent alors du fond de grille.

Chaque équipage reçoit un transpondeur. **Le transpondeur doit être fixé conformément aux directives du chronométrage.**

En cas de perte ou de casse du transpondeur, celui-ci sera facturé par la société de chronométrage (souvent entre 300 et 700 euros).

5.3- Remplacement de passager

Avant la manifestation : l'unité d'inscription est l'équipage. Le changement de passager reste une exception et doit être déclaré par courriel à FSCC et ce, au plus tard 10 jours avant la manifestation ou au plus vite en cas d'incapacité grave survenue après ce délai.

En cours de manifestation, les demandes de changement de passager, dûment motivées, sont présentées au jury par le représentant FSCC de la manifestation. Le jury soumettra la demande au directeur de course pour accord.

Si le remplacement de passager est prévu, les deux passagers doivent faire des essais de qualification.

Il est possible de changer de passager une fois et une seule durant la manifestation.

Le drapeau noir d'exclusion de course est présenté aux équipages "au départ" avec un passager non inscrit. L'équipage passe alors en jury avec le risque de se voir disqualifié pour la course, voire exclu de la coupe).

5.4 - Courses

Les procédures utilisées sont :

Procédure simplifiée

- Mise en pré-grille,
- Tour de formation,
- Mise en grille (départ au drapeau vert agité),
- Tour de chauffe
- Mise en grille
- Départ à l'extinction des feux rouges ou drapeau tricolore

Procédure réduite

Applicable uniquement aux Classiques si la piste est déclarée sèche (DRY)

- Mise en pré-grille,
- Tour de reconnaissance,
- Mise en grille
- Départ à l'extinction des feux rouges ou drapeau tricolore

La procédure de départ utilisée sera définie au briefing sur proposition du directeur de course.

Voir l'article 3.2 des règles générales pour les épreuves de vitesse.

Pour les side-cars, la grille utilisée est la grille **SIDE CAR**.

Sauf dans le cas où les 2/3 de la course sont effectués, un nouveau départ est donné au minimum 10mn après présentation des drapeaux. Le directeur de course déclare les conditions de piste DRY ou WET.

La procédure de départ est : ouverture de la voie des stands pendant 60 secondes puis application de la procédure simplifiée, telle que définie à l'article 3.2 des règles générales pour les épreuves de vitesse.

ARTICLE 6 - ARRÊT DE COURSE / NOUVEAU DÉPART

Ces aspects de la course doivent être gérés conformément à l'article 6 des règles générales pour les épreuves de vitesse.

Les machines peuvent être réparées durant le temps nécessaire à la remise en place des conditions pour donner un nouveau départ, il n'est pas octroyé de délai supplémentaire.

Dans le cas où il se met à pleuvoir lors d'une course commencée sur une piste déclarée DRY, elle n'est pas systématiquement arrêtée. Toutefois si le directeur de course juge qu'elle doit quel que soit le moment de cet arrêt, aucun départ n'est redonné. Si 50 % au minimum et moins des 2/3 de la distance de la course a été couvert sur le tour où est effectué le classement, la moitié des points est attribuée.

Suite à interruption de la course sur drapeau rouge, sont classés les équipages ayant regagné par leurs propres moyens la pit lane dans les 5mn suivant la présentation du drapeau rouge.

Tout arrêt de course avant le drapeau à damier est soumis à une vérification Technique avant de quitter l'enceinte de la piste.

- Drapeau rouge

Les machines sur la ligne médiane de la PIT LANE sont considérées en parc fermé sous surveillance des OCT disponibles.

Les équipages et accompagnants sont le long des murets, aucune intervention même minime n'est autorisée sur les machines sans l'accord du contrôleur technique.

- Sortie individuelle : en autonome ou en remorquage, le side doit impérativement passer au contrôle technique avant de quitter l'enceinte de la piste.

ARTICLE 7 – DÉPART ANTICIPÉ

Tout coureur ayant effectué un départ anticipé ou volé tel que défini à l'article 5 des règles générales de vitesse est pénalisé.

ARTICLE 8 – ECHELLE DES SANCTIONS

Les sanctions suivantes peuvent être appliquées en cas de non-observation de la réglementation fédérale et notamment de la réglementation technique par le jury ou les instances disciplinaires fédérales:

avertissement,

- sanction pécuniaire,
- pénalité de temps et de points,
- déclasserement de l'épreuve,
- suspension pour une ou plusieurs épreuves
- éviction des Coupes de France Side Car Classic (sanction décidée par le T.N.D.A.).

ARTICLE 9 – PODIUMS, POINTS

Pour être classé, il faut avoir effectué 75% de la course et avoir passé la ligne d'arrivée au maximum 3 minutes après le vainqueur. En cas d'interruption de course voir article 6.

Sur décision du directeur de course, les sidecars pourront être mis en parc fermé à l'issue de la course (durée de 30 minutes maximum) pour un contrôle technique éventuel.

Pour le classement de la coupe, les quinze premiers classés marquent des points dans chaque course selon le barème suivant :

25 – 20 – 16 – 13 – 11 – 10 – 9 – 8 – 7 – 6 – 5 – 4 – 3 – 2 – 1

Les podiums de chaque classe ont lieu à la fin de la dernière course.

Les places sont calculées sur le cumul tour / temps des participants classés sur toutes les courses du week-end.

ARTICLE 10 – CLASSEMENT FINALE DES COUPES DE FRANCE SIDE-CAR CLASSIC

Les classements des Coupes de France Side-Car Classic sont établis dans chaque catégorie, sur les résultats obtenus sur l'ensemble des courses organisées.

Les ex aequo sont départagés en considération du nombre de places de 1^{er}, 2^{ème}, etc. S'il est impossible de les départager ils ont le même classement.

Dans le cas d'un changement de passager au cours de la saison, c'est le passager ayant marqué le plus de points qui apparaît au classement consolidé de la coupe.

ARTICLE 11 – RÉCLAMATION

Les réclamations doivent être déposées conformément à l'article 8 des règles générales pour les épreuves de circuits de vitesse.

Le demandeur, pour déposer sa réclamation, peut demander à être accompagné par le représentant de France Side Car Compétition au jury.

ARTICLE 12 – APPLICATION DU RÈGLEMENT

Tous les cas non prévus au présent Règlement sont tranchés par le Jury de l'épreuve, conformément aux dispositions des règles générales C.N.V., du règlement particulier, du Code Sportif National de la F.F.M. et de ses Annexes.

ARTICLE 13 - OFFICIELS

Le directeur de course, le directeur de course adjoint, le directeur de course stagiaire, les commissaires techniques et les chronométreurs sont désignés par la FFM.

Les commissaires sportifs (deux au minimum) sont désignés par l'organisateur.

Le directeur de course, son adjoint, le directeur de course stagiaire et les commissaires sportifs doivent avoir satisfait à un séminaire fédéral en cours de validité.

La commission désigne pour chaque épreuve un délégué de son choix, si celui-ci est présent, il est de droit le président du jury, si celui-ci est absent, le club doit désigner un troisième commissaire sportif et nommer le président du jury suppléant.

Deux aides commissaires techniques, nommés par le club, doivent impérativement être présents durant toutes les vérifications techniques. Ceux-ci doivent être titulaires de la licence de commissaire technique.

NB : En accord avec la FFM, France Side Car Compétition désigne pour ce qui concerne les side-cars, le représentant au jury et le contrôleur technique.

ARTICLE 14 – RESPONSABILITÉS

Il est rappelé aux concurrents que leur matériel sont placés sous leur entière responsabilité durant toute la manifestation. Ils doivent notamment en assurer la surveillance constante et ne pourront en aucun cas invoquer la responsabilité civile du club organisateur ou des représentants de France Side Car Compétition en cas de vol ou de dégradation.

Les concurrents sont responsables de leurs accompagnateurs et les chiens seront attachés pendant toute la manifestation.

ARTICLE 15 – CIRCULATION DANS LE PARC COUREURS

Pour raison de sécurité, la circulation de tous véhicules dans le paddock doit se faire à l'allure d'un piéton au pas. Les deux roues de service (transport de roues, matériel ou personnel, etc.) doivent être identifiés aux machines pour lesquelles ils sont utilisés, il est recommandé aux pilotes et passagers de porter un casque, ils ne doivent également pas émettre un bruit supérieur à 90dB. La pratique du "deux roues", vélo et tout engin motorisé, par des enfants de moins de 10 ans est interdite dans le paddock. Rappelant que le pilote est responsable de ses accompagnateurs, celui-ci peut être sanctionné par le jury de l'épreuve, la sanction prononcée peut aller jusqu'à l'exclusion de la manifestation.

ARTICLE 16 – HOMOLOGATION DU SIDE CAR

Par principe, tout ce qui n'est pas écrit n'est pas autorisé.

Les demandes spécifiques sont à notifier à France Side-Car Compétition (contact en fin de document).

FSCC définira la classe de rattachement avec ou sans dérogation (voir impact de la dérogation sur les priorités article "4.3")

Principe de l'homologation du side-car par France Side-Car Compétition (FSCC).

Chaque équipage doit s'assurer que son **side-car** est bien **conforme** au **règlement technique** et doit l'inscrire dans la bonne classe.

En cas de doute, contacter FSCC (contact en fin de document) qui vous mettra en relation avec la personne compétente.

Sur site, le contrôleur technique se réserve le droit de remettre en cause l'homologation ou de demander des évolutions immédiates ou pour les courses suivantes.

En particulier, seront acceptés, des machines ayant un intérêt particulier ou historique certain, la documentation sur cet intérêt historique devra être fournie par le pilote.

REGLEMENTATION TECHNIQUE SIDE CAR CLASSIC

Les règles générales pour les contrôles techniques sont applicables ainsi que les articles suivants.

ARTICLE 1 – MODÈLES ET CYLINDRÉE PAR CLASSE

Side-cars "Sortie Avant" avec ouverture sur les "Sortie Arrière" en Néo Classic.

Pour les side-cars Classiques, il est important de conserver l'apparence ancienne des machines afin de répondre à l'attente des spectateurs avertis.

Article 1.1 - Catégorie Classique 1

- Année modèle < 31/12/72
- Moteur 4T « jusqu'à 750cc »
- Moteur 2T « jusqu'à 500cc »
- Empreinte au sol max. de 130 mm excepté roues 10 pouces : 165 mm maxi.

Article 1.2 - Catégorie Classique 2

- Année modèle < 31/12/72
- Moteur 4T « supérieur à 750cc » et « jusqu'à 1000cc » Honda four jusqu'à 836cc
- Moteur 2T « supérieur à 500cc » et « jusqu'à 750cc » hors Konig
- Pour les 1000cc, maxi 2 soupapes, carburateur et allumage d'origine
- Empreinte au sol max. 165 mm

Article 1.3 - Catégorie Néo Classic :

Les limitations de cette catégorie Néo Classic sont les suivantes :

1.3.1 - Sortie avant année modèle < 31/12/77

- BMW jusqu'à 1070cc
- Honda jusqu'à 1000cc
- Vincent jusqu'à 1330cc
- Harley Davidson jusqu'à 1300cc
- Kawasaki jusqu'à 1015cc
- Konig jusqu'à 700cc
- Twins (<1000cc) avec kits 4 soupapes Weslake/Nourish

Pour les 4 cylindres japonais :

- restriction à 2 soupapes par cylindre
- carburateur de diamètre 35 mm max
- cylindrée d'origine + cotes de réparation "constructeur".
- refroidissement Air

1.3.2 – Sortie avant - Année modèle post 1977 :

Par dérogation, marquent les points en Néo Classic :

- Twins (<1000cc) équipés de kits 4 soupapes Krauser
- DUCATI à courroie, refroidissement à air, 2 carburateurs concentriques (diamètre max 40).
- DUCATI 900cc sont stock.
- GUZZI (< ou = 1000cc), 2 soupapes/cylindres.
- Modèle à "cylindres ronds" ou "cylindres carrés".

- Empreinte au sol max. 165 mm

1.3.3 - Sortie arrière :

- Châssis d'époque en parfait état ou copie neuve

ET

- Châssis court, moteur devant le pilote,
- Moteur 600 cc - 4 cylindres
- Cylindrée d'origine + cotes de réparation "constructeur".

- Modèles éligibles :
 - Honda CBR PC 19 & PC 25
 - Kawasaki GPZ et ZZR 1ere génération
 - Yamaha FZR de 1989 à 1994
 - Suzuki GSX 600F

ARTICLE 2 – GUIDON - FOURCHE

Les guidons en aluminium ou alliage soudés sont interdits.

La largeur du guidon doit être de 450mm au minimum, avec un angle de braquage minimum de 20° de chaque côté de l'axe.

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

Des butées rigides, autre que des amortisseurs de direction, doivent être fixées afin d'assurer un espace minimum de 20mm entre le carénage et les extrémités du guidon ou de tout autre système de direction, y compris tous les accessoires qui y sont fixés.

Les fixations d'amortisseur, d'axes de roue et le bras oscillant des fourches Earles doivent être freinés.

ARTICLE 3 – FREINS

Commandes hydrauliques.

Les side-cars doivent être munis du système de frein suivant : un système principal avec au moins deux circuits indépendants l'un de l'autre. Un des circuits doit agir sur au moins deux des trois roues.

Les vis de fixation des étriers de frein devront être arrêtées par un fil métallique de sécurité.

Seuls les disques de freins en matériau ferreux sont autorisés. Lors des vérifications techniques le contrôleur doit pouvoir accéder facilement au système de frein (maître-cylindre, biellettes de commandes, etc.)

Un frein peut être monté sur la roue du side. Il doit être couplé avec un frein agissant sur l'une des roues du motorcycle.

- Les étriers doivent avoir au maximum, 2 pistons.

- Le freinage avec deux circuits indépendants commandés au pied est recommandé (Il ouvre aussi la possibilité de courir en Angleterre et en Belgique...).

- Ne sont pas acceptés :

- les disques flottants (les sides ayant des disques flottants lors du championnat RSCM 2019 seront acceptés par dérogation).
- les disques « pétale »
- les maître-cylindres radiaux

ARTICLE 4 – SYSTÈME D'ÉCHAPPEMENT

Les tuyaux d'échappement doivent être conformes aux normes existantes concernant le contrôle du bruit.

Le tuyau doit expulser les gaz horizontalement et vers l'arrière, à un angle maxi de 30° par rapport à l'axe de la machine, et son extrémité doit avoir un diamètre constant sur une distance de 30 mm.

Le pot d'échappement ne doit pas dépasser la largeur du side-car, ni l'aplomb arrière du plateau du side-car.

Les extrémités des pots d'échappement doivent être disposées de telle façon qu'il soit impossible au cas où deux véhicules se heurtent de s'accrocher.

Spécificités Classique :

- Le positionnement des pots doit respecter la sécurité du passager et des autres concurrents.

- Le contrôleur technique est juge pour accepter le montage

ARTICLE 5 – PROTECTION

Si la transmission primaire est exposée, elle doit être munie d'un garde chaîne comme mesure de sécurité. Ce garde chaîne doit être conçu de telle façon qu'en aucun cas le pilote ou le passager n'entre en contact accidentellement avec la chaîne ou les pignons. Il doit être conçu pour éviter que le pilote ne se blesse les doigts.

Un garde chaîne est exigé si la transmission secondaire n'est pas protégée par le carénage.

Les véhicules doivent être munis d'une protection solide et efficace entre le pilote et le moteur. Cette protection doit empêcher que le corps du pilote ou ses vêtements soient en contact direct avec les flammes qui peuvent s'échapper ou avec d'éventuelles fuites d'huiles et de carburant.

Sur les side-cars "sortie arrière", les roues doivent être protégées afin d'en éviter le contact.

- La roue du panier doit être totalement recouverte à hauteur de la plateforme. Un aménagement est possible pour contrôler la pression de la roue.

- La roue motrice doit être recouverte à hauteur de la plateforme du côté panier.

- La roue motrice, sur les châssis courts, doit être protégée à l'arrière et à l'opposé du panier jusqu'au niveau de l'axe de roue arrière. Des aménagements sont possibles pour évacuer la chaleur des freins.

Les fixations ainsi que la tenue et rigidité des carénages sont vérifiées lors du contrôle technique. Le contrôleur peut les vérifier jusqu'en pré-grille.

La carène F2 et Classic (introduction verticalement ou horizontale) doit obligatoirement être arrêtée par gouille.

Le fond plat doit être fixé : attention que le trou dans le poly ne se fragilise pas.

ARTICLE 6 – COUPE-CIRCUIT - DÉMARREUR

Il doit être installé un coupe-circuit relié au pilote, actionné au moyen d'un fil non élastique d'une longueur maxi de 1 m.

Les coupe-circuits doivent interrompre le circuit primaire d'allumage et les pompes à essence.

Le démarreur est obligatoire : la machine doit être équipée d'un démarreur électrique et doit à tout moment, être capable de repartir sans aide auxiliaire.

Une dérogation peut être accordée uniquement à certains side-cars « CLASSIC » ou side-cars équipés de moteurs anciens (année modèle avant <2000). Un lanceur auxiliaire, est admis uniquement en pré-grille.

Si la procédure de départ est interrompue avec "arrêt moteur" par la direction de course, les équipages n'ayant pas instantanément redémarré lors du signal de la direction de course partent du fond de grille.

Pour jouer son rôle en cas d'urgence, le bouton de mise en marche du démarreur doit préférentiellement être directement accessible sans que les mains du pilote quittent le guidon.

ARTICLE 7 – RÉCUPÉRATEUR

Les règles suivantes sont l'objectif : le contrôleur technique est juge pour accepter le montage.

1) La capacité minimale d'un bocal récupérateur pour la boîte de vitesses, le réservoir d'essence et le radiateur de refroidissement d'eau est de 250cc. Pour les moteurs 4 Temps, démunis d'un système de recyclage permanent, le récupérateur doit avoir une capacité de 1000cc.

2) Un bac récupérateur doit être fixé sous le moteur. Les dimensions de ce bac doivent être de 100 mm supérieurs aux bords extérieurs du carter moteur. Un retour (déflecteur) à l'avant du moteur doit avoir une hauteur minimale de 150 mm.

Ce bac d'une capacité de 5 litres minimum doit être totalement étanche.

De la mousse de rétention dans le fond du bac est obligatoire.

Le passage de chaîne, s'il nécessite de réduire la hauteur du bac ou fond plat, doit être protégé par un système à balais ou à mousse afin de conserver l'étanchéité maximum du bac.

ARTICLE 8 – PNEUS

Spécificité classique

- Couvertures chauffantes interdites
- Sortie Avant : les pneus slicks et slicks retaillés ne sont pas autorisés.
- Sortie Arrières : Pneus slicks retaillés largeur limitée à 6.2

ARTICLE 9 – GARDE AU SOL

La garde au sol mesurée sur toute la longueur et largeur du véhicule prêt pour la course, complètement chargé coureur, passager et carburant ne doit pas être inférieure à 62 mm lorsque le guidon est dans la position de ligne droite.

ARTICLE 10 – FEU DE PLUIE

Le feu rouge doit être fixé à l'arrière du cadre principal entre le pneu arrière et le side (plateau) situé entre 10 et 30 cm du sol.

Le feu tourné vers l'arrière avec un angle maximum de 5° par rapport à l'axe du side car, doit être visible quel que soit le déplacement du passager. Ce feu doit être à leds non clignotant et comporter au moins 9 leds. L'alimentation est à fil ou à pile.

ARTICLE 11 – ANNEAU DE REMORQUAGE

Non applicable en classique.

ARTICLE 12 – NUMÉROS

Les numéros doivent être de chaque côté et à l'avant sur le nez de la carène, au centre.

Les numéros pour les side cars « vitesse circuit » sont identiques pour la Coupe de France Side-car Classic et les courses RSCM.

- Néo Classic ont **numéro blanc sur fond noir**.
- Classic 1 et 2 ont **un numéro noir sur fond blanc**.

Les N° attribués sont, par défaut, ceux utilisés sur la saison 2024, le n°1 étant réservé au championnat de France FSBK de l'année N-1.

Un numéro, de 2 à 999, quelle que soit la catégorie du side-car, est attribué à un pilote pour l'année

ARTICLE 13 - BOUCHON DE VIDANGE ET CIRCUIT D'HUILE

- Tous les bouchons de vidange, niveau et remplissage doivent être étanches et bien vissés, les tuyaux d'alimentation d'huile doivent être correctement et solidement fixés.

- Les filtres à huile externes doivent être rendus indesserrables par un fil métallique de sécurité.

- Tous les raccords, bouchons, écrous concernant les huiles du moteur, de la boîte de vitesse ou de la transmission doivent être freinés par un fil métallique de sécurité.

Les contrôleurs techniques sont seuls juges de l'efficacité du système.

- Les manomètres mécaniques sont au tableau de bord et monté sur amortisseur de vibrations (joint torique ou silent bloc adapté).

ARTICLE 14 - NIVEAU SONORE

Le niveau sonore doit être conforme à l'article 19 des règles générales pour les contrôles techniques.

ARTICLE 15 – RÈGLES ADDITIONNELLES POUR LES CLASSIQUES

Châssis

- Le châssis est tubulaire (ou un modèle d'origine ou réplique d'ancien).
- Titane & magnésium sont interdits.

Carénage / habillage

- Carbone et Kevlar sont autorisés. Le side doit néanmoins conserver son "visuel ancien" (Carbone et kevlar seront recouverts sur les parties visibles).

Boite de vitesse

- 5 vitesses maximum autorisées
- Néo Classic sortie arrière : 6 vitesses maximum autorisées.

Carburateur

- A guillotine interdits.
- Injection autorisée uniquement sur 500cc BMW ou URS

Allumage

- Allumage électronique autorisé.

Suspensions

- La roue avant doit être prise dans une fourche et suspendue par amortisseur(s). Par voie de conséquence les triangles et pivots ne sont autorisés sur la roue avant que pour les sides en configuration d'origine.
- Amortisseurs 1 voie maximum
- Bombonnes séparées non autorisées.

Contacts

FFM - 01 49 23 77 25 - abouilly@ffmoto.com

Information sur le site : <https://www.france-side-car-competition.com/>

France SIDE CAR COMPETITION – secretariat.FSCC@gmail.com (contact "side-car" et homologation)

CHAMPIONNATS DE FRANCE DE MOTOCROSS

REGLEMENT GENERAL 2025

ARTICLE 1 - DIFFERENTS CHAMPIONNATS

La F.F.M. met en compétition pour 2025 les Championnats, Coupes et Trophées 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. Coupe de France Mx National 125cc**
Cylindrée 125cc 2 Temps
- 7. Coupe de France Mx National 250cc**
Classe 2 et 250cc 2 temps
- 8. Coupe de France Mx National 450cc**
Classes 3 et 4
- 9. Championnat de France Mx Féminin**
Classes 2, 3 et 4
- 10. Championnat de France Mx 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**

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

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

ARTICLE 2 - ORGANISATION GENERALE

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

2.1 - Règlements Particuliers et Rapport de Clôture :

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

2.2 - Amende Financière :

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

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

2.3 - Signalisation et Accueil :

- 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 panneateur (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 panneateurs.

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

En l'absence de visite préalable, les circuits sur lesquels seront organisées pour la première fois des épreuves de championnat ou de coupe de France, seront visités par un expert sécurité de la Fédération.

Cette visite idéalement réalisée dans le cadre d'une épreuve l'année précédente, ou à défaut, au moins trois mois avant la date de l'épreuve. Les instructions données par l'expert devront être strictement respectées.

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

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

- Longueur minimum : 1.400 mètres (**sauf coupes de France Mx**).
- Largeur minimum : 5 mètres utilisables (6 mètres en sidecar et quad).

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

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

Pour les championnats et les coupes de France solo, les départs seront donnés, si nécessaire, sur deux lignes.

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

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

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

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

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

prévoir dans le cas de piste glissante, la possibilité de déviation des parties de terrain rendues difficiles, la longueur du circuit ne devenant pas inférieure à 1.300 mètres.

s'il s'agit d'un terrain poussiéreux, prévoir un système d'arrosage couvrant tout point du circuit qui pourraient souffrir de la poussière, même lorsqu'il s'agit de montées ou de descentes.

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

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

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

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

ARTICLE 5 - INSTALLATIONS**5.1 – Parc-Coureurs :**

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

Il sera plat et suffisamment grand pour recevoir une centaine de coureurs et ne devra en aucun cas être fermé à clef.

Le club devra prévoir :

- des sanitaires (3 au minimum ; 6 au 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.
- un panneau d'affichage.
- une sono, de préférence indépendante, fonctionnelle dès 14h00 la veille des épreuves.
- une aire de nettoyage comportant au minimum 20 points d'eau est obligatoire.

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

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

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

5.2 – Zone d'Essais :

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

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

Les coureurs ou les mécaniciens ne peuvent tester leurs motocycles que dans la zone d'essais désignée. Les essais dans le parc-coureurs sont interdits.

Seuls les motocycles présentés aux vérifications techniques et approuvés pour la manifestation sont autorisés dans la zone d'essais.

Ces tests ne font pas partie du programme officiel de la manifestation et sont effectués aux risques et périls des coureurs et/ou des mécaniciens.

La zone d'essais désignée doit être utilisée uniquement pour effectuer des tests.

Les coureurs et les mécaniciens sont responsables de porter au minimum un casque, des bottes et des gants à chaque fois qu'ils testent un motocycle dans la zone d'essais. L'utilisation d'équipements de protection supplémentaires est recommandée.

Les coureurs et les mécaniciens doivent se conduire de manière responsable et s'assurer qu'ils ne mettent pas en danger ou ne causent aucun dommage à quiconque dans le parc.

Toute course et conduite agressive ou imprudente dans la zone d'essais est en tout temps interdite et sera pénalisée.

Les coureurs seront tenus responsables de tout préjudice et/ou dommage causé par eux ou par les mécaniciens dans la zone d'essais.

5.3 – Parc d'Attente :

- Le club devra prévoir 1 commissaire sportif et 1 commissaire technique responsable du parc d'attente assistés d'une personne.
- Le parc d'attente sera prévu à proximité de la ligne de départ, de façon à ce que les coureurs puissent y accéder sans avoir à emprunter la piste. Une pendule avec les secondes en état de marche sera placée bien en évidence à l'entrée du parc (heure fournie par le service de chronométrage).
- Il devra être clos et ne posséder qu'une seule entrée afin d'interdire son accès aux personnes étrangères à l'organisation.
- Il devra être aménagé de manière à ce que les coureurs puissent y poser leur machine (boîtes séparés avec des barrières en bois ou métalliques). Les machines devront obligatoirement stationner dans les boîtes.
- L'organisateur devra prévoir des plaques numérotées qui y seront posées avant le début de la manifestation.
- Un mécanicien par pilote y sera admis.
- Une cabine WC est obligatoire.

5.4 - Grille de départ :

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

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 chronométrés 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 chronométrés (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) sont passibles d'une amende supplémentaire de 50 €.

ARTICLE 6 - COUREURS

6.1 - Coureurs admis :

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

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

6.2 – Ages des coureurs :

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

Pour les coureurs féminins, l'âge maximum sera repoussé d'un an dans les championnats de France Minivert 50cc, Minivert 65cc, Minivert 85cc, Mx Espoirs 85cc et Junior.

6.3 – Numéros de course :

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

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

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

Recommandation :

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

6.4 – Comportement et obligations des coureurs :

- À 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) motorcycle(s) et/ou équipement(s) au contrôle technique.
- Il est de la responsabilité des coureurs d'assister à tous les briefings et d'être au courant de toutes les informations données.
- Tout comportement antisportif, agressif ou imprudent d'un coureur ou de ses accompagnateurs envers d'autres concurrents, mécaniciens, personnel d'équipe et officiels ou d'autres participants (personnel de l'organisateur, personnel médical, presse, public etc.) sur ou hors de la piste pourra être sanctionné par le jury.
- Les coureurs sont responsables de leurs accompagnateurs, lors de toute activité organisée sous l'égide de la Fédération, sur la piste ainsi que dans les enceintes administratives et sportives (parc-coureurs, zone panneautage etc.).
- Il est interdit aux coureurs et à un de ses accompagnateurs de conduire un véhicule motorisé et/ou vélo sur la piste en-dehors des heures des séances d'essais de qualification officielles et manches.
- Les coureurs n'ont pas le droit de s'arrêter sur la piste durant les essais et les manches.
- La communication radio ou l'utilisation de télémetrie 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 motorcycles 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 ayant gagné un avantage, même sans avoir gagné une position.
- Il convient au directeur de course de déterminer si le coureur a gagné un avantage en quittant la piste accidentellement et en la reprenant.
- Les machines jugées trop bruyantes (en raison de la rupture ou à la destruction de la ligne d'échappement) pendant les essais et les courses seront arrêtées par le directeur de course de sa propre initiative ou à la demande du délégué du championnat.
- Les coureurs peuvent entrer dans le parc mécanique pour recevoir de l'aide, modifier, ajuster ou remplacer toute pièce de leur équipement de sécurité ou motocycle.
- Aucun remplacement d'équipement de sécurité, ravitaillement ou service mécanique ne peut s'effectuer sur la piste.
- Les coureurs doivent toujours entrer dans le parc mécanique par l'entrée. Quand un coureur "manque" l'entrée, il doit continuer dans la direction de la piste pour un autre tour. Entrer dans le parc mécanique par la sortie sera considéré comme une tentative pour obtenir un avantage en coupant le parcours ce qui sera sanctionné par la disqualification des essais et des manches respectifs.
- Les coureurs qui entrent dans le parc mécanique doivent rouler d'une façon disciplinée. Ils ne doivent pas rouler à une vitesse excessive ou dépasser d'autres coureurs.
- Les coureurs qui coupent leur moteur dans le parc mécanique peuvent recevoir de l'aide pour redémarrer leur motocycle.
- Lors du tour de reconnaissance les coureurs ne sont pas autorisés à entrer dans le parc mécanique. Les ajustements, réparations ou ravitaillements doivent être effectués dans le parc d'attente. Entrer dans le parc mécanique pendant le tour de reconnaissance sera considéré comme une tentative d'obtenir un avantage, sanctionnée par la disqualification de la manche en question (sauf en supermotard).
- Les coureurs qui rentrent au parc-coureurs lors d'une manche ne pourront pas reprendre la manche.
- Un pilote peut changer de motocycle tant qu'il n'est pas entré dans le parc d'attente. La sanction pour violation de cette règle est la disqualification.
- Lors du tour de reconnaissance, les coureurs qui ne réussissent pas à retourner au parc d'attente avant le départ de la manche, ne pourront participer à la manche en question.
- Si un coureur a des problèmes mécaniques dans le parc d'attente et qu'il ne réussit pas à réparer son motocycle avant que les coureurs ne se rendent à la grille de départ, il devra suivre les instructions des officiels.
- Une fois que la grille a été abaissée, il peut accéder à zone de départ et reprendre la manche. La sanction pour violation de cette règle est la disqualification de la manche en question.
- Si un coureur a des problèmes mécaniques sur la grille de départ, il doit attendre de l'aide jusqu'à ce que la grille ait été abaissée. Une fois que la grille a été abaissée, il peut recevoir de l'aide par son (ses) mécanicien(s) à la grille. La sanction pour violation de cette règle est la disqualification de la manche en question.
- Lors du franchissement de la ligne d'arrivée, le coureur doit toujours être en contact avec le motocycle.
- Une fois la ligne d'arrivée franchie, les coureurs doivent continuer jusqu'à ce qu'ils soient dirigés et libérer la piste aussi rapidement que possible. Il n'est pas permis de ralentir brusquement ou de s'arrêter dans cette zone à moins d'en avoir reçu l'ordre d'un officiel.
- Lorsqu'un pilote s'arrêtera au cours d'une manche ou ne prendra pas le départ d'une manche en invoquant des raisons de santé ou un incident mécanique, le délégué pourra faire examiner le pilote par le médecin de service ou contrôler la machine par le commissaire technique.
- Un coureur présent à une manifestation et qui ne participe pas aux essais et/ou aux manches et/ou qui quitte la manifestation doit toujours informer le directeur de course des raisons de sa non-participation.
- **Il est strictement interdit aux pilotes et à leurs accompagnateurs de circuler dans l'enceinte du circuit avec un véhicule thermique ou électrique (mini moto, draisienne, vélo, trottinette, etc.).**

6.5 - Nombre de coureurs admis :

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

- 40 pour les classes solos Elite Inter MX1 / MX2 ;
- 45 pour la classe solo de la Coupe de France Mx National 125cc ;
- 45 pour la classe solo de la Coupe de France Mx National 250cc ;
- 45 pour la classe solo de la Coupe de France Mx National 450cc ;
- 30 pour la classe du Championnat de France Sidecar Cross Elite ; plus 4 réserves ;
- 40 pour les classes des Championnats de France Junior, Mx Espoirs 85cc, Mx Féminin,
- 40 pour les classes Minivert 50cc, 65cc et 85cc ;
- 30 pour la classe Quad Cross Elite ; plus 2 réserves
- 40 (45) pour les classes des Championnats de France Mx Vétéran et 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, Mx Espoirs 85cc, Coupes de France Mx Nationaux 125cc/ 250cc/450cc et Quad Cross Elite : 100 €.**
- Supermotard Elite S1, S2, Vétéran/Féminine, Challenger:
Engagement à l'année : 120 € (par épreuve).
Engagement à l'année possible à ce tarif jusqu'au 16 février 2025 inclus.
Engagement à l'épreuve : 140 €
- Supermotard S3/S4 :
Engagement à l'année : 90 € (par épreuve).
Engagement à l'année possible à ce tarif jusqu'au 16 février 2025 inclus.
Engagement à l'épreuve : 110 €
- Minivert 50cc et **Découverte Supermotard** : 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. 6 jours avant la manifestation, les engagements seront majorés d'un droit supplémentaire de **20€** (sauf pour les championnats de France quad). Plus aucune demande d'engagement ne sera acceptée dans les 3 jours précédents la manifestation.

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

En cas de paiement revenu impayé :

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

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

Pilote souhaitant déclarer forfait :

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

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

Le forfait devra obligatoirement être fait par écrit, e-mail ou courrier. Aucun remboursement ne sera effectué si le forfait intervient après la clôture des engagements soit le 3ème jour 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 accordée 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 : Coupe de France Mx National 450cc, le club n'aura pas le droit d'organiser une course avec des machines des classes 3 et 4 ; Coupe de France Mx National 250cc, le club n'aura pas le droit d'organiser une course avec des machines de la classe 2) le même week-end (sauf accord du délégué). Cette règle ne s'applique pas pour les courses de ligue « Open ».

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

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

8.1 – Sécurité :

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

Sur le circuit seront présents :

- un médecin (2 urgentistes 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 1^{ère} manche et un intervalle de 45 mn minimum devra être respecté entre chaque manche (hors supercross ou autres dispositions prévues dans les règles particulières).

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

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

8.4 – Tests de départs :

Se référer aux règles particulières de chaque championnat.

8.5 – Essais libres et tours de reconnaissance :

Lors du premier tour des essais libres et lors des tours de reconnaissance, les commissaires devront présenter un drapeau jaune fixe.

8.6 – Essais et Manches Qualificatives :

Se référer aux règles particulières de chaque championnat.

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

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

8.7 – Départ :

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

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

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

Jusqu'à H moins 7, 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.

8.7.2 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.

8.7.3 Procédure de départ :

Le départ sera donné obligatoirement à la grille par le directeur de course ou son assistant. Le mécanisme

de déclenchement de la grille devra être masqué à la vue de tous.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

8.7.4 Faux départ :

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

8.7.5 Durée des manches :

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

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

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

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

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

8.8 – 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, coupe ou trophée, le barème des «points-championnats» sera le suivant (sous réserve de dispositions propres prévues dans les règles particulières) :

Place	Points	Place	Points	Place	Points	Place	Points
1	50	13	28	25	16	37	4
2	44	14	27	26	15	38	3
3	40	15	26	27	14	39	2
4	38	16	25	28	13	40	1
5	36	17	24	29	12	41	1
6	35	18	23	30	11	42	1
7	34	19	22	31	10	43	1
8	33	20	21	32	9	44	1
9	32	21	20	33	8	45	1
10	31	22	19	34	7		
11	30	23	18	35	6		
12	29	24	17	36	5		

Championnats de France Side-car Cross Elite et Quad Cross Elite :

Place	Points	Place	Points	Place	Points	Place	Points
1	35	9	17	17	9	25	1
2	30	10	16	18	8	26	1
3	26	11	15	19	7	27	1
4	24	12	14	20	6	28	1
5	22	13	13	21	5	29	1
6	20	14	12	22	4	30	1
7	19	15	11	23	3		
8	18	16	10	24	2		

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.

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

- S'être qualifié pour les manches.

Championnats 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, Coupe et Trophée, les prix d'arrivée devront être attribués conformément au barème établi par la commission pour l'année 2025 et indiqué dans les règles particulières de chacun d'eux. Les prix d'arrivée devront être obligatoirement versés le soir de l'épreuve **½ heure après la dernière manche du championnat concerné**. Les pilotes auront jusqu'à 20 heures pour retirer leurs primes (sauf dans le cas d'un pilote blessé). Si les pilotes ne viennent pas retirer leurs primes, les clubs n'auront plus l'obligation de leur verser.

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

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

8.9 – 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 motocycle ;
- 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 1ère 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 65cc, Poussin 65cc féminin, Pupille 65cc, Benjamin, Benjamin 85cc féminin, Minime, Mx Féminin scratch, Mx Féminin 125cc, Sidecar Cross Elite.

Mx Vétéran : Bronze, Argent, Or, Platine

Supercross : Sx 1, Sx 2, Sx Junior, Sx Espoirs 85cc

Montée Impossible : Proto et Féminine

Quad : Elite

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

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

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

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

Supermotard : Challenger

Mx : National 450cc, National 250cc, National 125cc

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

ARTICLE 10 - APPLICATION DU REGLEMENT

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

Tous les points non prévus au présent règlement seront étudiés par la Commission de Motocross de la F.F.M.

Toute contestation ou litige s'y rapportant sera soumis au Tribunal National de Discipline et d'Arbitrage.

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

ARTICLE 11 – SIGNIFICATION DES DRAPEAUX

NATIONAL	Signal du départ d'une course.
VERT	Piste libre.
DRAPEAU ROUGE	Signal d'interruption d'une manche ou d'une séance d'essai.
JAUNE (FIXE) MAINTENU	Danger, ralentir et défense de dépasser. Pour ne pas risquer de lui faire perdre sa signification, l'usage du drapeau jaune immobile ne devra pas excéder le temps nécessaire au dégagement de la piste.

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)	Pour le concurrent portant ce numéro, le pilote doit sortir de la piste et ne pourra plus repartir.
A DAMIERS NOIRS ET BLANCS (AGITE)	Signal d'arrêt à la fin de course ou de fin de séance d'essai.
Les dimensions des drapeaux doivent être d'environ 750 x 600mm. Pour les épreuves se déroulant la nuit, des panneaux rétro réfléchissants de couleurs identiques remplaceront les drapeaux.	

ARTICLE 12 – ENVIRONNEMENT

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

Obligations :

- Dans le paddock, sous chaque machine, un tapis environnemental est obligatoire. Toute infraction sera pénalisée par une amende de 50 €.
- Prévoir et disposer de containers en nombre suffisant dans le paddock pour les huiles et carburant usagés ou autres matières toxiques. Les pneus usés restent à la charge des coureurs.
- 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.

REGLEMENT TECHNIQUE 2025 **CHAMPIONNATS DE FRANCE DE MOTOCROSS**

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 1^{er} 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 1^{er} degré ou 2^{ème} degré et 2 aides licenciés.

Il devra prévoir un espace clôturé, suffisamment vaste, à l'écart des zones de passage intense et distant de tout obstacle (5m : végétal ; 10m : solide), disposant d'une entrée aménagée en couloir permettant le passage des machines une à une pour éviter toute bousculade. Il y aura un abri couvert avec électricité pour permettre les vérifications (ou éventuellement le démontage des motos).

Il faudra également prévoir un espace dit «d'intervention» destiné aux mécaniciens pour effectuer les réparations éventuelles.

1.2 - Horaires :

Se reporter aux règles particulières de chaque championnat.

1.3 - Contrôles :

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

ARTICLE 2 – EQUIPEMENTS ET VETEMENTS DE PROTECTION OBLIGATOIRES

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

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

2.1 - Vêtements et protections :

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

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

2.2 - Protections dorsale et pectorale :

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

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

2.3 - 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	E11 - UK	E22 - Russie	E34 - Bulgarie
E2 - France	E12 - Autriche	E23 - Grèce	E37 - Turquie
E3 - Italie	E13 - Luxembourg	E24 - Irlande	E40 - Macédoine
E4 - Pays-Bas	E14 - Suisse	E25 - Croatie	E43 - Japon
E5 - Suède	E16 - Norvège	E26 - Slovénie	E45 - Australie
E6 - Belgique	E17 - Finlande	E27 - Slovaquie	E46 - Ukraine
E7 - Hongrie	E18 - Danemark	E28 - Biélorussie	E47 - Afrique du Sud
E8 - Rep. Tchèque	E19 - Roumanie	E29 - Estonie	E48 - Nouvelle Zélande
E9 - Espagne	E20 - Pologne	E31 - Bosnie-Herzégovine	
E10 - Yougoslavie	E21 - Portugal	E32 - Lettonie	

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

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

Le **J** (comme ci-contre) concerne les jets ou demi-jets, dépourvus de protection maxillaire.Le **P** assure d'un seuil minimal de protection de la mâchoire.

A l'opposé, NP (protection maxillaire non intégrale) précise que la mentionnière n'a pas répondu au test spécifié. Quant à la dernière série de chiffres, elle désigne le numéro de série de production.

ARTICLE 3 – NUMEROS DE DOSSARD

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

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

La hauteur du chiffre doit être de 20 cm minimum.

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

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

ARTICLE 4 – CLASSES :

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

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

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

Liste des machines électriques autorisées à rouler en Championnat de France Motocross

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

Marque	Modèle	50cc	65cc	85cc	125cc	MX2/SX2	MX1/SX1
KTM	SX-E5	X					
Husqvarna	EE5	X					

Gas Gas	MC-E5	X					
Stark Future	Stark Varg*					X 48cv	X 60cv

*Les motos Stark Varg doivent respecter les limites de puissance fixées ci-dessus. Ce bridage doit être réalisé par le Commissaire technique de la manifestation lors des contrôles préalables via le « Race Mode ». Cette liste est susceptible d'être modifiée à tout moment et toutes les machines électriques doivent être conformes aux RTS de la discipline Motocross ainsi qu'aux dispositions applicables du Règlement technique des championnats de France.

ARTICLE 5 - PLAQUES NUMEROTEES

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

Pendant, 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

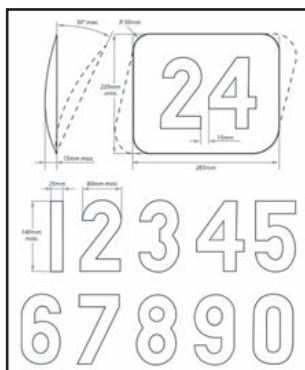
La couleur du fond doit être mate et les chiffres lisibles et peints en couleur mate antireflet.

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).

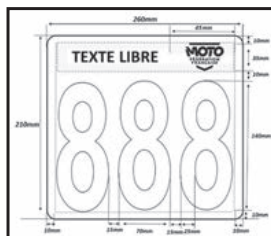


Les chiffres doivent être clairement lisibles. Les numéros à bordure et réfléchissants sont interdits. Les dimensions minimales suivantes doivent être respectées sur la plaque numéro frontale :

- 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 : 45 mm ; Hauteur : 35 mm



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 2025.

Le niveau sonore des motocycles devra respecter les normes sonores suivantes **pour toutes les classes** :

Contrôle préliminaire	Limite de conformité en fin de course
111 dB/A (109+2)	112 dB/A (111+1)

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

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

En cas de dépassement, perte de 5 positions (voir article 8.9 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 extinc-teur aux normes en vigueur.

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

Ce carburant sans plomb doit être conforme aux spécifications suivantes :

Propriété	Unités	Min	Max
RON		95.0	102.0
MON		85.0	90.0
Oxygène	%m/m		3.7
Benzène	% v/v		1.0
Plomb	G/l		0.005
Densité à 15°C	Kg/m3	690.0	785.0

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

Analyses de carburant :

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

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

ARTICLE 9 – PNEUS

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

ARTICLE 10 – CONTROLE DES MACHINES ET IDENTIFICATION

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

- Les concurrents ne pourront participer aux essais libres ou officiels qu'après avoir satisfait aux vérifications techniques.
- Les concurrents devront se présenter avec leur(s) moto(s) propre(s) en état de marche, conforme(s) aux règlements, les numéros de course posés, les plombages antérieurs enlevés, les marques de peinture effacées ou recouvertes. Ils devront obligatoirement être en possession de leur livret technique et/ou fiche technique remplie.
- Ils devront également présenter leur équipement de course : casque – maillot de course avec leur numéro - protections dorsale et pectorale et leurs protections coudes/épaules/genoux pour les catégories 50cc, 65cc, 85cc et « 125cc Junior ».
- Le guidon doit être équipé d'une protection rembourrée sur la barre transversale. Les guidons sans barre transversale doivent être équipés d'une protection rembourrée située au milieu du guidon, recouvrant largement les brides du guidon.
- Les extrémités exposées du guidon doivent être bouchées avec un matériau solide, ou recouvertes de caoutchouc.
- Les machines doivent être munies d'un coupe-circuit monté à gauche ou à droite du guidon pouvant arrêter le moteur (il devra pouvoir être actionné sans lâcher la poignée). Les coupe-circuits actionnés par un fil non élastique d'un mètre maximum relié au pilote sont autorisés.
- Un garde chaîne doit être installé afin de protéger le pignon de transmission à la sortie de la boîte de vitesse.

10.1 - Identification des machines :

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

- Le numéro de course du pilote sera inscrit sur la douille de direction.
- Marquage du système d'échappement complet.
- Marquage des cylindres (marque distinctive pour la 2^{ème} machine).
- Ces marquages devront être réalisés du même côté, à l'aide d'un pinceau, d'un marqueur peinture (bombe proscrire) 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 permuer 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 30 mn après l'ouverture du parc fermé, sauf pour les machines choisies pour le démontage. Passé ce délai, les surveillants du parc fermé ne seront plus responsables des machines qui resteront.

10.5.2 - Démontage :

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

10.5.3 – Machines dangereuses :

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

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

CHAMPIONNAT DE FRANCE 24 MX TOUR **REGLES PARTICULIERES 2025**

La Fédération Française de Motocyclisme met en compétition pour 2025 les championnats de France Elite Inter MX1/MX2, Junior et Mx Espoirs 85cc.

Un titre de champion de France sera décerné dans chacune des catégories suivantes :

- a) Elite Inter Mx 1 (classes 3 et 4)
- b) Elite Inter Mx 2 (classe 2 et 250cc 2 Temps)
- c) Junior (125cc 2 Temps)
- d) Mx Espoirs 85cc (de 66cc à 85cc)

Age des pilotes :

Elite Mx 1 et Elite Mx 2 : Minimum 15 ans

Junior : Minimum : 13 ans ; Maximum : 17 ans

La limite d'âge minimum débute à la date anniversaire du coureur. Pour la limite d'âge maximum les pilotes ne devront pas avoir 18 ans au cours de l'année (né au plus tard en 2008).

Mx Espoirs 85cc : Minimum : 11 ans ; Maximum : 15 ans

La limite d'âge minimum débute à la date anniversaire du coureur. Pour la limite d'âge maximum les pilotes ne devront pas avoir 16 ans au cours de l'année (né au plus tard en 2010).

Equipement :

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

Pour les autres obligations se référer au règlement Technique Mx.

Délégués :

Elite Mx1/Mx 2 : Cassin Jérôme : 06.81.93.75.13

Junior/Mx Espoirs 85cc : **Giacomi Thibault : 06.42.18.73.76**

Laissez-passer permanents :

Les teams officiels (2 pilotes minimum) auront la possibilité d'obtenir 5 laissez-passer permanents (**2 avec accès aux zones mécanique et panneautage et 3 avec accès à l'enceinte générale**). Pour cela ils devront adresser au Service Motocross de la FFM le formulaire de demande de laissez-passer au maximum quinze

jours avant la 1^{ère} épreuve. Plus aucun laissez-passer ne sera délivré après cette date.

ARTICLE 1 - COUREURS ADMIS

Elite Inter Mx 1 / Mx 2 :

Les pilotes doivent être en possession d'une licence NJ3, NCO, LUE, Inter ou Inter Jeune, délivrée par la FFM.

Les inscriptions seront clôturées 3 jours avant l'épreuve. Toutefois, 5 places dans chaque catégorie seront disponibles pour les pilotes de notoriété jusqu'au vendredi midi précédant l'épreuve.

Les inscriptions seront limitées à 40 pilotes pour la catégorie Mx 1 et à 85 pilotes pour la catégorie Mx 2. En cas de dépassement dans la catégorie Mx 2, la sélection sera faite en tenant compte de la notoriété des pilotes par la Commission Nationale de Motocross, pour la catégorie Mx 1 se référer à l'article 3.

Si le plateau n'est pas complet et/ou si la piste peut accueillir 45 pilotes, les clubs auront la possibilité d'inviter des pilotes « Wild-Card » (5 maximum par catégorie si la grille est pleine). Ces pilotes peuvent être titulaires d'une licence à la journée ou d'une licence de leur fédération nationale accompagnée d'une autorisation de sortie si l'épreuve est inscrite au calendrier de la FIM ou de la FIM Europe. Ces pilotes ne marqueront pas de point dans le championnat et ne toucheront pas les primes d'arrivée mais seront classés à l'épreuve.

Dans tous les cas, la priorité sera donnée aux pilotes titulaires d'une licence annuelle FFM.

Junior :

Peuvent prétendre participer à ce championnat tous les coureurs titulaires d'une licence délivrée par la FFM Inter Jeune, LUE, NJ et NCO.

Mx Espoirs 85cc :

Peuvent prétendre participer à ce championnat tous les coureurs titulaires d'une licence délivrée par la FFM Inter Jeune, LUE, NJ et NCO, en possession du guidon d'or pour les pilotes âgés de 11 ans et du CASM à partir de 12 ans.

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

Droit d'engagement :

Pour toutes les catégories, le droit d'engagement pour 2025 est fixé à : **100 €**.

Les 3 premiers pilotes des championnats de France Nationaux 125cc, 250cc et 450cc de l'année précédente, verront leurs engagements pris en charge s'ils s'engagent à la totalité d'un championnat de France Elite à la condition de ne pas s'engager dans une catégorie de cylindrée inférieure. Tout pilote déclarant forfait sur une épreuve (sauf raison médicale justifiée) pourra voir le reste de ses engagements annulés.

Pilote souhaitant déclarer forfait :

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

Un droit administratif de 10€ sera retenu.

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

Parc-coureurs :

Le parc-coureurs sera divisé en 4 parties :

- Parc-coureurs A : Il sera réservé en priorité aux structures des teams. Il sera autorisé aux pilotes de stationner à la contre face des véhicules de leur team sur les sites dont la superficie le permettra, sinon un seul véhicule « mécanique » sera admis dans chaque stand du parc et ensuite aux pilotes de l'Elite. Un plan sera établi et les pilotes devront le respecter sous peine de sanctions.
- Parc-coureurs B : Il sera réservé aux pilotes du Junior
- Parc-coureurs C : Il sera réservé aux pilotes du Mx Espoirs 85cc
- Parc-coureurs D : Il sera réservé aux pilotes des teams avec des camping-cars, voitures etc.

Placeur : Logeais Emmanuel ; Tel. : 06.29.76.07.81 ; E-mail : manu.oleron@live.fr

ARTICLE 2 - NUMEROS DE COURSE ET PLAQUES-NUMEROS

Numeros de course :

Les numéros de course seront déterminés par la liste émise par la FFM et valables pour toute la saison 2025 (voir article 6.3 du règlement Général Motocross).

Plaques Numéros :

Un espace de 50 mm de haut sur la plaque frontale devra rester libre pour intégrer le logo de la FFM ainsi que le logo du sponsor titre du Championnat.

Cette règle s'appliquera à l'ensemble des pilotes sans exception.

Toutefois, une dérogation pourra être accordée aux pilotes justifiant avec preuve à l'appui (contrat valide pour la saison en cours) d'un partenariat avec une marque concurrente. Afin d'obtenir une attestation de dérogation, les pièces justificatives devront être envoyées avant la première épreuve par e-mail à l'adresse suivante alerousseau@ffmoto.com.

A l'issue de chaque épreuve, une plaque rouge sera remise au leader du classement provisoire Mx 1, Mx 2, Junior et Mx Espoirs 85cc. Le pilote en tête de ce classement devra s'assurer de porter une plaque frontale rouge et numéros blancs lors de l'épreuve suivante.

Se référer au règlement Technique Motocross pour les autres obligations (couleur des fonds de plaques, forme des numéros etc.).

ARTICLE 3 – QUALIFICATION DES PILOTES

Elite Mx 1

Les engagements seront validés un mois avant chaque épreuve.

En priorité seront sélectionnés les pilotes s'étant engagés sur la totalité des épreuves comme suit :

- Pour la 1^{ère} épreuve, seront sélectionnés en priorité les pilotes ayant été classés au même championnat de France la saison dernière. En fonction du nombre de pilotes à sélectionner, la commission se réserve le droit de choisir 5 pilotes à sa convenance.
- Pour les épreuves suivantes, seront sélectionnés en priorité les pilotes ayant marqué au minimum un point dans le championnat en cours au jour de la validation des engagements.

Dans la limite des places disponibles le plateau sera complété comme suit :

- En fonction du nombre d'épreuves où les pilotes sont inscrits
- En fonction de la date d'inscription.

Attention, tout pilote engagé à l'année et déclarant forfait sur une épreuve (sauf raison médicale justifiée), ne sera plus prioritaire lors de la sélection pour les épreuves suivantes et pourra voir ses engagements annulés.

Elite Mx 2 :

La sélection des pilotes s'effectuera comme suit :

↻ Jusqu'à 43 pilotes :

- 1 séance d'essais libres
- 1 séance d'essais chronométrés (obligatoires pour tous les pilotes)

↻ De 44 à 86 pilotes : 2 Groupes

Les pilotes seront répartis entre deux groupes «A» et «B» en fonction de leur classement (classement de l'année précédente pour la 1^{ère} épreuve et classement provisoire pour les autres épreuves). Les pilotes non classés viendront ensuite par ordre numérique.

- 1 séance d'essais libres
- 1 séance d'essais chronométrés Groupe A (18 pilotes qualifiés)
- 1 séance d'essais chronométrés Groupe B (18 pilotes qualifiés)
- 1 manche de repêchage (4 pilotes qualifiés)

Si le repêchage ne peut être organisé, les 4 dernières places seront attribuées en fonction des temps réalisés lors des essais chronos. A savoir : Les 2 premiers pilotes de chaque groupe.

Si le nombre de pilotes à diviser est un nombre impair, le groupe A comprendra un pilote de plus que le groupe B. Les changements de groupe sont interdits.

Les groupes seront définitifs dès le samedi de l'épreuve à 19h00.

Les pilotes arrivant dans la nuit devront avertir le délégué avant 19h00 afin d'être intégrés dans les groupes. Sans nouvelle de leur part, ils seront placés dans les groupes en dernier.

Junior et Mx Espoirs 85cc :

Dans les 2 championnats, la sélection des pilotes s'effectuera comme suit :

↻ Jusqu'à 43 pilotes :

- 1 séance d'essais libres
- 1 séance d'essais chronométrés

↻ De 44 à 86 pilotes : 2 Groupes

Les pilotes seront répartis entre deux groupes «A» et «B» en fonction de leur classement (classement de l'année précédente pour la 1^{ère} épreuve et classement provisoire pour les autres épreuves). Les pilotes non classés viendront ensuite par ordre numérique.

- 1 séance d'essais libres
- 1 séance d'essais chronométrés Groupe A (18 pilotes qualifiés)

- 1 séance d'essais chronométrés Groupe B (18 pilotes qualifiés)
- 1 manche de repêchage (4 pilotes qualifiés)

Si le repêchage ne peut être organisé, les 4 dernières places seront attribuées en fonction des temps réalisés lors des essais chronos. A savoir : Les 2 premiers pilotes de chaque groupe.

➔ De 87 à 120 pilotes : 3 Groupes

Les pilotes seront répartis entre trois groupes «A», «B» et «C» en fonction de leur classement (classement de l'année précédente pour la 1ère épreuve et classement provisoire pour les autres épreuves). Les pilotes non classés viendront ensuite par ordre numérique.

- 1 séance d'essais libres
- 1 séance d'essais chronométrés Groupe A (12 pilotes qualifiés)
- 1 séance d'essais chronométrés Groupe B (12 pilotes qualifiés)
- 1 séance d'essais chronométrés Groupe C (12 pilotes qualifiés)
- 1 manche de repêchage de 15 mn + 1 tour (4 pilotes qualifiés)

Les pilotes retenus pour ce repêchage seront ceux figurant de la 13ème place à la 25ème place des essais chronométrés des groupes A, B et C. Soit au total 39 pilotes. Au-delà de la 26ème place, les pilotes seront éliminés.

Toutefois, s'il y a moins de 10 pilotes au départ ou pour une raison imprévue la manche de repêchage ne peut se dérouler, les 4 dernières places seront attribuées en fonction des temps réalisés lors des essais chronos. A savoir : Le premier pilote de chaque groupe. Le 4ème pilote qualifié sera celui qui aura réalisé le meilleur temps au classement scratch des 3 groupes.

Les changements de groupe sont interdits.

Si le nombre de pilotes à diviser est un nombre impair, le Groupe A comprendra un pilote de plus que le Groupe B.

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

Essais chronométrés :

Les essais chronométrés sont obligatoires pour tous les pilotes.

Procédure pour le test de départ :

Pour toutes les catégories, les pilotes auront la possibilité de faire un test de départ. Le test de départ est facultatif. Les départs collectifs sont interdits.

Le test de départ se fera avant les séances d'essais chronométrés.

Un test se fera sur les grilles métalliques et sous les ordres du directeur de course.

Tous les pilotes devront revenir dans le parc d'attente en utilisant le couloir sous peine de sanction.

ARTICLE 4 - EPREUVES ET PRIX

Elite Mx 1 et Mx 2 :

- Durée :

Chaque épreuve de championnat de France Elite se disputera en deux manches de 25mn plus 2 tours par catégorie.

Les manches devront être séparées par un intervalle de 45mn minimum.

- Prix d'arrivée :

Catégorie Mx1 :

1^{er}	1.050 €	7^{ème}	250 €	13^{ème}	95 €	19^{ème}	65 €
2^{ème}	850 €	8^{ème}	200 €	14^{ème}	90 €	20^{ème}	60 €
3^{ème}	650 €	9^{ème}	160 €	15^{ème}	85 €	21^{ème} à 40^{ème}	50 €
4^{ème}	500 €	10^{ème}	125 €	16^{ème}	80 €		
5^{ème}	400 €	11^{ème}	120 €	17^{ème}	75 €		
6^{ème}	300 €	12^{ème}	110 €	18^{ème}	70 €		
Soit : 6.285 € x 2 = 12.570 €							

Catégorie Mx2 :

1 ^{er}	750 €	7 ^{ème}	200 €	13 ^{ème}	90 €	19 ^{ème}	60 €
2 ^{ème}	650 €	8 ^{ème}	150 €	14 ^{ème}	85 €	20 ^{ème}	55 €
3 ^{ème}	550 €	9 ^{ème}	110 €	15 ^{ème}	80 €	21 ^{ème} à 40 ^{ème}	50 €
4 ^{ème}	400 €	10 ^{ème}	105 €	16 ^{ème}	75 €		
5 ^{ème}	300 €	11 ^{ème}	100 €	17 ^{ème}	70 €		
6 ^{ème}	250 €	12 ^{ème}	95 €	18 ^{ème}	65 €		
Soit : 5.190 € x 2 = 10.380 €							

Total du plateau Elite : **12.570 € + 10.380 € = 22.950 €**

- Séance de dédicaces :

Les 5 premiers pilotes des classements Mx 1 et Mx 2 et 3 pilotes sélectionnés par la FFM devront se tenir à la disposition du moto-club organisateur pour une séance de dédicaces qui se déroulera à partir de 11h45 le jour de la manifestation. La non-observation de cette obligation entraînera une retenue de 150 € sur les primes d'arrivée du pilote concerné par le club organisateur.

La FFM et les organisateurs mettront à disposition des affiches et des programmes pour l'ensemble des pilotes retenus. Ces derniers pourront venir avec leurs propres supports promotionnels (posters...).

Junior :
- Durée :

Chaque épreuve de championnat de France Junior se disputera en deux manches de 25mn plus 2 tours.

Les manches devront être séparées par un intervalle de 45mn minimum.

- Prix d'Arrivée :

1 ^{er}	200 €	6 ^{ème}	120 €	11 ^{ème}	85 €	16 ^{ème}	60 €
2 ^{ème}	180 €	7 ^{ème}	110 €	12 ^{ème}	80 €	17 ^{ème}	55 €
3 ^{ème}	160 €	8 ^{ème}	100 €	13 ^{ème}	75 €	18 ^{ème}	50 €
4 ^{ème}	140 €	9 ^{ème}	95 €	14 ^{ème}	70 €	19 ^{ème}	45 €
5 ^{ème}	130 €	10 ^{ème}	90 €	15 ^{ème}	65 €	20 ^{ème}	40 €
Soit : 1.950 € x 2 = 3.900 €							

Mx Espoirs 85cc :
- Durée :

Chaque épreuve de championnat de France Mx Espoirs 85cc se disputera en deux manches de 20 mn plus 2 tours. Les manches devront être séparées par un intervalle de 1h10 minimum.

- Prix d'Arrivée :

1 ^{er}	170 €	6 ^{ème}	120 €	11 ^{ème}	85 €	16 ^{ème}	60 €
2 ^{ème}	160 €	7 ^{ème}	110 €	12 ^{ème}	80 €	17 ^{ème}	55 €
3 ^{ème}	150 €	8 ^{ème}	100 €	13 ^{ème}	75 €	18 ^{ème}	50 €
4 ^{ème}	140 €	9 ^{ème}	95 €	14 ^{ème}	70 €	19 ^{ème}	45 €
5 ^{ème}	130 €	10 ^{ème}	90 €	15 ^{ème}	65 €	20 ^{ème}	40 €
Soit : 1.890 € x 2 = 3.780 €							

Total du plateau Junior et Mx Espoirs 85cc : **3.900 € + 3.780 € = 7.680 €**

Soit un plateau total pour le 24 Mx de : **30.630 €**

- Procédure de départ en cas d'arrêt d'une manche au drapeau rouge :

Si une manche de qualification, ou une manche est arrêtée après 3 tours et avant la première moitié du temps imparti, les pilotes se rendront directement au parc d'attente.

Un nouveau départ aura lieu dans les 5 minutes après la présentation du drapeau rouge.

Seuls les pilotes en piste au moment où la manche a été arrêtée seront admis au nouveau départ.

Les pilotes qui sont rentrés au parc-pilotes, ou n'ayant pu rejoindre le parc d'attente avec leur machine, seront exclus du nouveau départ.

Aucun changement de machine ou ravitaillement ne sera accepté.

Pour ce nouveau départ, les pilotes seront alignés de manière échelonnée le long de la ligne de départ, dans leur ordre d'arrivée à la fin du tour précédent l'arrêt de la manche.

Un couloir sera mis en place de manière à ce qu'une seule machine puisse passer.

Dès que les pilotes seront tous présents dans ce couloir, le directeur de course présentera le drapeau vert pour la mise en marche des moteurs.

Lorsque le drapeau vert sera abaissé, le départ sera donné.

Les pilotes devront se suivre à allure modérée jusqu'à la sortie du couloir à hauteur du directeur de course.

Tout dépassement dans le couloir sera sanctionné par la disqualification de la manche.

Si un pilote a des problèmes mécaniques, il perdra sa position de départ. Il pourra néanmoins prendre le nouveau départ derrière tous les autres.

La manche sera recommencée pour la durée du temps restant (hors nombre de tours additionnels).

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.

ARTICLE 5 – CLASSEMENT ET PODIUM

Classement :

Les points seront attribués selon le barème défini à l'article 8.7 du règlement général motocross.

Podium :

Une remise des coupes devra avoir lieu à l'issue de la journée. Les clubs devront récompenser :

- Les 3 premiers du classement journée Mx 1
- Les 3 premiers du classement journée Mx 2
- Les 3 premiers du classement journée Junior
- Les 3 premiers du classement journée Mx Espoirs 85cc

La FFM remettra à l'issue de la journée, la plaque rouge de leader au classement provisoire Mx 1, Mx 2, Junior et Mx Espoirs 85cc.

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

ARTICLE 6 – VIDEOS CAMERAS EMBARQUEES

En application de l'article L333-1 du code du sport, la FFM est propriétaire du droit d'exploitation du Championnat de France Elite Motocross, comprenant notamment les droits de retransmission audiovisuelle.

Toutefois, dans le respect de certaines conditions, des autorisations peuvent être accordées pour toutes exploitations d'image du championnat sur demande auprès de la FFM.

Chaque entité, pilote, team ou autre, mettant en place des moyens de production devra remplir une demande d'autorisation disponible sur demande par e-mail : alerousseau@ffmoto.com. Chaque entité devra être en mesure de pouvoir présenter l'autorisation validée lors de la manifestation.

Aucun moyen de production, caméras embarquées ou autres dispositifs ne sera autorisé sur les motos ou équipements du pilote (casque, botte...).

Seules les caméras embarquées ou autres dispositifs identifiés comme faisant partie des moyens de productions mis en place par la FFM, seront autorisés lors de la totalité de la manifestation (essais libres, essais qualificatifs et manches).

La FFM sélectionnera les pilotes retenus pour porter les caméras embarquées ou autres dispositifs avec leur accord.

ARTICLE 7 – ANALYSES DE CARBURANT

- Si des analyses de carburant sont effectuées à la demande des officiels, les frais inhérents à ce contrôle seront à la charge de la FFM si le carburant prélevé se révèle être conforme. Si les analyses révèlent une non-conformité du carburant utilisé, le pilote en infraction devra assumer le complet paiement des frais afférents au contrôle réalisé, à savoir 400€.

- Si des analyses de carburant sont effectuées à la suite d'une réclamation déposée par un concurrent, les frais inhérents à ce contrôle seront à sa charge si le carburant prélevé se révèle être conforme (montant : 400€). Si les analyses révèlent une non-conformité du carburant utilisé, le pilote en infraction devra assumer le complet paiement des frais afférents au contrôle réalisé, à savoir 400€.

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

ARTICLE 8 – DEROULEMENT ET HORAIRES

Briefing avec les pilotes :

1. - Dans la mesure du possible il y aura un briefing « électronique » des pilotes.

Toutes les informations seront envoyées par courrier électronique aux pilotes et officiels.

Le briefing avec les pilotes sera réduit à une démonstration de la procédure de départ complète.

C'est la responsabilité de chaque coureur et équipe d'assister à la démonstration de la procédure de

départ, d'être au courant de toutes les informations données et de suivre toutes les instructions publiées dans le briefing « électronique ».

Informations Pilotes :

Pendant les épreuves, la Direction de Course enverra toutes les informations utiles aux pilotes et aux accompagnants sur un canal dédié au championnat, dans l'application **Sportity**. Cette application gratuite peut être téléchargée sur Google Play (Android), ou dans l'App Store (Apple).

2. - Toutefois, un briefing avec les pilotes peut avoir lieu à la grille de départ, généralement avant le départ des essais libres.
3. - Dans ce cas, c'est de la responsabilité de chaque coureur et de chaque équipe d'assister à ce briefing, d'être au courant de toutes les informations données et de suivre toutes les instructions publiées.
4. - Il est demandé au directeur de course, aux commissaires sportifs, à un représentant du club, au responsable des commissaires et au responsable des travaux de participer au briefing avec les pilotes.
5. - Lors de ce briefing, des points concernant le circuit, la sécurité et les procédures de course seront abordés.

Ces horaires sont donnés à titre indicatif, les horaires définitifs (suivant le nombre de pilotes présents, plusieurs groupes ou schéma de course différent) seront donnés après les contrôles administratif et technique.

HORAIRES 24 MX TOUR

VENDREDI

14h00 à 21h00	Ouverture du Paddock
14h00 à 19h30	Contrôle Administratif (Junior + Mx Espoirs 85cc)
15h00 à 19h30	Contrôle Technique (Junior + Mx Espoirs 85cc)
17h00	Visite du Circuit
17h30	Essais de la grille de départ
19h00	Réunion du jury

SAMEDI

06h45	Ouverture du Paddock
10h00 à 18h00	Contrôle Administratif (Elite)
15h00 à 19h00	Contrôle Technique (Elite)
19h00	Réunion du jury
08h00	Briefing commissaires de piste
08h30	Briefing pilotes Mx Espoirs 85cc
09h45	Briefing pilotes Junior
08h45	Mise en place des commissaires de piste et du service médical
09h00 à 09h20	Mx Espoirs 85cc - Groupe A - Essais libres - 20 mn
09h30 à 09h50	Mx Espoirs 85cc - Groupe B - Essais libres - 20 mn
10h00 à 10h20	Junior - Groupe A - Essais libres - 20 mn
10h30 à 10h50	Junior - Groupe B - Essais libres - 20 mn
11h00	Mx Espoirs 85cc - Groupe A – 1 Test de départ et retour au parc d'attente
11h05 à 11h25	Mx Espoirs 85cc - Groupe A - Essais chronométrés - 20 mn - 18 pilotes qualifiés Départ des pilotes suivant le classement provisoire
11h30	Mx Espoirs 85cc - Groupe B – 1 Test de départ et retour au parc d'attente
11h35 à 11h55	Mx Espoirs 85cc - Groupe B - Essais chronométrés - 20 mn – 18 pilotes qualifiés Départ des pilotes suivant le classement provisoire
12h00 à 13h15	Pause repas

Repêchage – Mx Espoirs 85cc

13h30	h-10 - Tour de reconnaissance
13h40	Manche de Repêchage - 15mn + 1 tour - 4 pilotes qualifiés
14h10	Junior - Groupe A – 1 Test de départ et retour au parc d'attente
14h15 à 14h40	Junior - Groupe A - Essais chronométrés - 25 mn - 18 pilotes qualifiés Départ des pilotes suivant le classement provisoire
14h50	Junior - Groupe B – 1 Test de départ et retour au parc d'attente
14h55 à 15h20	Junior - Groupe B - Essais chronométrés - 25 mn - 18 pilotes qualifiés Départ des pilotes suivant le classement provisoire

1^{ère} manche - Mx Espoirs 85cc

15h30	h-10 - Tour de reconnaissance
15h40	Départ de la manche - 20 mn + 2 tours

16h10 à 16h30 Pause – Réfection de la piste

Repêchage – Junior

16h35 h-10 - Tour de reconnaissance

16h45 Manche de Repêchage - 15mn + 1 tour (4 pilotes qualifiés)

2^{ème} manche - Mx Espoirs 85cc

17h15 h-10 - Tour de reconnaissance

17h25 Départ de la manche - 20mn + 2 tours

18h00 Podium Mx Espoirs 85cc

DIMANCHE – 2 Groupes en Mx2

07h50 Mise en place des commissaires de piste et du service médical

07h50 Essais grille de départ et briefing pilotes

08h00 à 08h15 Elite Mx 2 - Groupe A – Essais Libres – 15 mn

08h20 à 08h35 Elite Mx 2 - Groupe B – Essais Libres – 15 mn

08h40 à 08h55 Elite Mx 1 - Groupe A – Essais Libres – 15 mn

09h00 à 09h10 Junior – Warm-Up - 10 mn

9h15 à 9h25 Pause

09h25 Elite Mx 2 - Groupe A – 1 Test de départ et retour au parc d'attente

09h30 à 09h50 Elite Mx 2 - Groupe A - Essais chronométrés – 20 mn - 18 pilotes qualifiés

Départ des pilotes suivant le classement provisoire

09h55 Elite Mx 2 - Groupe B – 1 Test de départ et retour au parc d'attente

10h00 à 10h20 Elite Mx 2 - Groupe B - Essais chronométrés - 20 mn - 18 pilotes qualifiés

Départ des pilotes suivant le classement provisoire

10h25 Elite Mx 1 - 1 Test de départ et retour au parc d'attente

10h30 à 10h50 Elite Mx 1 - Essais chronométrés - 20 mn

Départ des pilotes suivant le classement provisoire

1^{ère} Manche - Junior

10h55 h-10 - Tour de reconnaissance

11h05 à 11h35 Départ de la manche - 25mn + 2 tours

Repêchage – Elite Mx 2

11h40 h-10 - Tour de reconnaissance

11h50 à 12h10 Manche de Repêchage - 15mn + 2 tours - 4 pilotes qualifiés

12h30 Séance de dédicaces – Pilotes Elite Mx 1 et Mx 2

12h10 à 13h25 Pause repas

DIMANCHE – 1 Groupe en Mx2

08h30 Mise en place des commissaires de piste et du service médical

08h30 Essais grille de départ et briefing pilotes

08h45 à 09h00 Elite Mx 2 – Essais Libres – 15 mn

09h05 à 09h20 Elite Mx 1 – Essais Libres – 15 mn

09h25 à 09h35 Junior - warm up - 10 mn

09h40 à 09h55 Pause

10h00 Elite Mx 2 - 1 Test de départ et retour au parc d'attente

10h05 à 10h25 Elite Mx 2 - Essais chronométrés – 20 mn

Départ des pilotes suivant le classement provisoire

10h30 Elite Mx 1 - 1 Test de départ et retour au parc d'attente

10h40 à 11h00 Elite Mx 1 - Essais chronométrés - 20 mn

Départ des pilotes suivant le classement provisoire

1^{ère} Manche - Junior

11h10 h-10 - Tour de reconnaissance

11h20 à 11h50 Départ de la manche - 25mn + 2 tours

11h45 Séance de dédicaces – Pilotes Elite Mx 1 et Mx 2

11h55 à 13h15 Pause repas

DIMANCHE APRÈS-MIDI

1^{ère} Manche - Elite Mx 2

13h30 h-10 - Tour de reconnaissance

13h40	Départ de la manche - 25mn + 2 tours
1 ^{ère} Manche - Elite Mx 1	
14h20	h-10 - Tour de reconnaissance
14h30	Départ de la manche - 25mn + 2 tours
2 ^{ème} Manche - Junior	
15h15	h-10 - Tour de reconnaissance
15h25	Départ de la manche - 25mn + 2 tours
2 ^{ème} Manche - Elite Mx 2	
16h05	h-10 - Tour de reconnaissance
16h15	Départ de la manche - 25mn + 2 tours
2 ^{ème} Manche - Elite Mx 1	
16h55	h-10 - Tour de reconnaissance
17h05	Départ de la manche - 25mn + 2 tours
17h45	Podium Junior / Elite Mx 1 / Elite Mx 2
18h15	Réunion du jury

HORAIRES ELITE MX 1 ET MX 2

SAMEDI

08h00	Ouverture du Paddock
10h00 à 18h00	Contrôle Administratif
15h00 à 19h00	Contrôle Technique
19h00	Réunion du jury

DIMANCHE - 2 groupes en Mx2

07h15	Briefing commissaires de piste
07h45	Mise en place des commissaires de piste et du service médical
07h55	Essais grille de départ et briefing pilotes
08h00 à 08h15	Elite Mx 2 - Groupe A – Essais Libres – 15 mn
08h20 à 08h35	Elite Mx 2 - Groupe B – Essais Libres – 15 mn
08h40 à 08h55	Elite Mx 1 - Groupe A – Essais Libres – 15 mn
09h00 à 09h15	Libre organisateur
09h20	Elite Mx 2 - Groupe A – 1 Test de départ et retour au parc d'attente
09h25 à 09h45	Elite Mx 2 - Groupe A - Essais chronométrés – 20 mn - 18 pilotes qualifiés Départ des pilotes suivant le classement provisoire
09h50	Elite Mx 2 - Groupe B – 1 Test de départ et retour au parc d'attente
09h55 à 10h15	Elite Mx 2 - Groupe B - Essais chronométrés - 20 mn - 18 pilotes qualifiés Départ des pilotes suivant le classement provisoire
10h20	Elite Mx 1 - 1 Test de départ et retour au parc d'attente
10h25 à 10h45	Elite Mx 1 - Essais chronométrés - 20 mn Départ des pilotes suivant le classement provisoire
10h50 à 11h15	Libre organisateur
11h15 à 11h25	h-10 - Tour de reconnaissance
	Elite Mx 2 – Repêchage – 15mn + 2 tours – 4 pilotes qualifiés
11h45	Séance de dédicaces – Pilotes Elite Mx 1 et Mx 2
11h45 à 13h00	Pause repas
13h00 à 13h35	Libre organisateur
1 ^{ère} Manche - Elite Mx 2	
13h40	h-10 - Tour de reconnaissance
13h50	Départ de la manche - 25mn + 2 tours
1 ^{ère} Manche - Elite Mx 1	
14h30	h-10 - Tour de reconnaissance
14h45	Départ de la manche - 25mn + 2 tours
15h20 à 15h30	Pause
Manche des non qualifiés - Elite Mx 2 (minimum 15 pilotes)	
15h35	h-10 - Tour de reconnaissance

15h45 Départ de la manche - 15mn + 2 tours

16h05 à 16h40 Libre organisateur

2^{ème} Manche - Elite Mx 2

16h50 h-10 - Tour de reconnaissance

17h00 Départ de la manche - 25mn + 2 tours

2^{ème} Manche - Elite Mx 1

17h40 h-10 - Tour de reconnaissance

17h50 Départ de la manche – 25mn + 2 tours

18h25 Remise des prix

HORAIRES JUNIOR / MX ESPOIRS 85CC

SAMEDI

08h00 Ouverture du Paddock

08h00 à 18h00 Contrôle Administratif

09h00 à 18h30 Contrôle Technique

19h00 Réunion du jury

DIMANCHE - 2 groupes dans chaque catégorie

07h15 Briefing commissaires de piste

07h30 Mise en place des commissaires de piste et du service médical

07h40 Essais grille de départ et briefing pilotes

07h45 à 08h05 Mx Espoirs 85cc - Groupe A - Essais libres - 20 mn

08h10 à 08h30 Mx Espoirs 85cc - Groupe B - Essais libres - 20 mn

08h35 à 08h55 Junior - Groupe A - Essais libres - 20 mn

09h00 à 09h20 Junior - Groupe B - Essais libres - 20 mn

09h25 Mx Espoirs 85cc - Groupe A - 1 Test de départ et retour au parc d'attente

09h35 à 09h55 Mx Espoirs 85cc - Groupe A - Essais chronométrés - 20 mn - 18 pilotes qualifiés

Départ des pilotes suivant le classement provisoire

09h55 Mx Espoirs 85cc - Groupe B - 1 Test de départ et retour au parc d'attente

10h05 à 10h25 Mx Espoirs 85cc - Groupe B - Essais chronométrés - 20 mn - 18 pilotes qualifiés

Départ des pilotes suivant le classement provisoire

10h25 Junior - Groupe A - 1 Test de départ et retour au parc d'attente

10h35 à 11h00 Junior - Groupe A - Essais chronométrés - 25 mn - 18 pilotes qualifiés

Départ des pilotes suivant le classement provisoire

11h00 Junior - Groupe B - 1 Test de départ et retour au parc d'attente

11h10 à 11h35 Junior - Groupe B - Essais chronométrés - 25 mn - 18 pilotes qualifiés

Départ des pilotes suivant le classement provisoire

Repêchage – Mx Espoirs 85cc

11h40 h-10 - Tour de reconnaissance

11h55 Manche de Repêchage - 15mn + 1 tour - 4 pilotes qualifiés

12h15 à 13h35 Pause repas

Repêchage – Junior

13h40 h-10 - Tour de reconnaissance

13h50 Manche de Repêchage - 15mn + 1 tour (4 pilotes qualifiés)

1^{ère} manche - Mx Espoirs 85cc

14h15 h-10 - Tour de reconnaissance

14h25 Départ de la manche - 20mn + 2 tours

1^{ère} Manche - Junior

15h00 h-10 - Tour de reconnaissance

15h10 Départ de la manche - 25mn + 2 tours

15h45 à 16h00 Pause - Réfection de la piste

2^{ème} manche - Mx Espoirs 85cc

16h10 h-10 - Tour de reconnaissance

16h20 Départ de la manche - 20mn + 2 tours

2^{ème} Manche - Junior

16h55 h-10 - Tour de reconnaissance
 17h10 Départ de la manche - 25mn + 2 tours

17h45 Remise des prix

CHAMPIONNAT DE FRANCE MINIVERT

REGLES PARTICULIERES 2025

ARTICLE 1 - COUREURS ADMIS

Peuvent prétendre participer au championnat tous les coureurs titulaires d'une licence délivrée par la FFM Inter Jeune, LUE, NJ. Ils devront être en possession du guidon de bronze pour les 50cc et du guidon d'or ou du CASM (à partir de 12 ans) pour les autres catégories.

Un titre de champion de France sera attribué dans les catégories suivantes :

- Poussin 65cc
- Pupille 65cc
- Benjamin 85cc
- Minime 85cc
- **Poussin 65cc - catégorie Féminine 65cc***
- **Benjamin 85cc - catégorie Féminine 85cc***

* Si plus de 5 pilotes sont classés

Pour la catégorie 50cc, les pilotes seront classés uniquement à l'épreuve. Aucun titre ne sera attribué en fin d'année.

Les épreuves des différents Championnats de France FFM sont ouvertes aux pilotes de nationalité étrangère titulaires d'une licence annuelle délivrée par la FFM. Ils pourront figurer au classement cumulé du cycle d'épreuves auquel ils participent et concourir pour le titre de champion de France.

Age des pilotes :

- 50cc : Minimum 6 ans au jour de l'épreuve ; Maximum 8 ans (ne pas avoir 9 ans le jour de l'épreuve).
- Poussin 65cc : Minimum 7 ans au jour de l'épreuve ; Maximum 9 ans au 31 décembre 2025
- Pupille 65cc : Minimum 10 ans dans l'année ; Maximum 11 ans au 31 décembre 2025
- Benjamin 85cc : Minimum 9 ans au jour de l'épreuve ; Maximum 11 ans au 31 décembre 2025
- Minime 85cc : Minimum 12 ans dans l'année ; Maximum 13 ans au 31 décembre 2025

Tout pilote de la catégorie Poussin 65cc ou Benjamin 85cc peut demander à participer à la catégorie d'âge supérieure au sein de la même cylindrée. Cette demande sera étudiée par la commission nationale de motocross. En cas de changement de catégorie d'âge en cours de saison, les points acquis dans la catégorie d'âge inférieure ne seront pas reportés.

Machine :

Toutes les machines doivent avoir la cylindrée aux normes constructeurs.

La cylindrée imposée est :

- 50cc maximum, thermique centrifuge et électrique ;
- 65cc maximum ;
- 85cc maximum

Des démontages inopinés et des contrôles techniques pourront être effectués sur les épreuves.

Pour toutes les catégories, les plaques numérotées des machines (numéros aux normes FFM) devront être :

- Minivert 50cc et 65cc : plaque BLEUE/numéros BLANCS
- Minivert 85cc : plaque BLANCHE/numéros NOIRS

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.

Les machines des catégories 65cc et 85cc devront posséder la cylindrée d'origine, le diamètre des roues, 12 pouces arrière en 65cc et 14 ou 16 pouces arrière en 85cc, le reste étant libre.

Equipelement :

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

Pour les autres obligations se référer au règlement Technique Mx.

Délégué :

Comas Christophe : 06.72.80.50.28

ARTICLE 2 - NUMEROS DE COURSE

Les numéros de course seront déterminés par la liste émise par la FFM et valable pour toute la saison 2025 (voir article 6.3 du règlement Général).

ARTICLE 3 - FORMULE

Le championnat de France Minivert 2025 se disputera au cours des épreuves de classement inscrites au calendrier.

ARTICLE 4 – SELECTION DES PILOTES

Pour la catégorie 50cc, le nombre de pilotes est fixé à 40. Si plus de 40 pilotes sont inscrits, ils seront sélectionnés comme suit :

1. En fonction du nombre d'épreuves où les pilotes sont inscrits ;
2. En fonction de la date d'inscription

Pour les catégories Poussin et Pupille 65cc et Benjamin et Minime 85cc, le schéma de sélection des pilotes sera pris en fonction du nombre de pilotes présents. La décision sera prise par le jury de l'épreuve après les contrôles administratif et technique.

Jusqu'à 40 (43 en fonction de la capacité de la piste) pilotes dans toutes les catégories 65cc et 85cc :

- 1 séance d'essais libres
- 1 séance d'essais chronométrés

De 41/44 à 80 pilotes dans une des catégories 65cc et 85cc :

Les pilotes seront répartis entre deux groupes «A» et «B» en fonction de leur classement (classement de l'année précédente pour la 1ère épreuve et classement provisoire pour les autres épreuves). Les pilotes non classés viendront ensuite par ordre numérique.

Si le nombre de pilotes à diviser est un nombre impair, le Groupe A comprendra un pilote de plus que le Groupe B. Les changements de groupe sont interdits.

- 1 séance d'essais libres et chronométrés Groupe A - 20 pilotes qualifiés ;
- 1 séance d'essais libres et chronométrés Groupe B - 20 pilotes qualifiés ;

Les pilotes non qualifiés pourront participer à une (ou deux) manche(s) de non qualifiés ou intégrer la catégorie d'âge inférieur au sein de leur cylindrée. Dans ce dernier cas, ils entreront en grille après les pilotes qualifiés et ne marqueront aucun point au championnat.

Dans les catégories 65cc et 85cc, si le nombre de pilotes n'était pas suffisant (minimum 20 pilotes) (exemple : Poussin et Pupille ou Benjamin et Minime) les deux catégories seraient regroupées.

ARTICLE 5 – DEROULEMENT DES EPREUVES

Essais Libres et Chronométrés :

Catégorie 50cc :

- 1 séance d'essais libres de 10 mn
- 1 séance d'essais chronométrés de 10 mn

Catégories 65cc et 85cc :

- 1 séance d'essais libres de 15 mn
- 1 séance d'essais chronométrés de 15 mn

Mise en grille :

La mise en grille pour les manches s'effectuera en fonction des résultats des essais chronométrés (voir article 5.4 - Grille de départ).

Manches :

Catégorie 50cc :

- 2 manches de 8 mn + 1 tour

Catégorie Poussin 65cc :

- 2 manches de 12 mn + 1 tour

Catégories Pupille 65cc et Benjamin 85cc :

- 2 manches de 15 mn + 1 tour

Catégorie Minime 85cc :

- 2 manches de 20 mn + 1 tour

Consolante :

- 1 et/ou 2 manche(s) de 12 mn + 1 tour

Les manches devront être séparées par un intervalle de 1h20 minimum.

ARTICLE 6 - HORAIRES

Samedi :

- 08h00 – 12h15 : Contrôles Administratif et Technique
- 10h00 : Visite du circuit
- 12h45 : Briefing pilotes

Les horaires sont donnés à titre indicatif. Les horaires définitifs seront établis après le contrôle administratif.

13h00	14h15	85cc Benjamin – Groupe A	Essais Libres	15 min
13h20	13h35	85cc Benjamin – Groupe B	Essais Libres	15 min
13h40	13h55	65cc Pupille – Groupe A	Essais Libres	15 min
14h00	14h15	65cc Pupille – Groupe B	Essais Libres	15 min
14h20	14h30	50cc	Essais Libres	10 min
14h35	14h50	65cc Poussin – Groupe A	Essais Libres	15 min
14h55	15h10	65cc Poussin – Groupe B	Essais Libres	15 min
15h15	15h30	85cc Minime – Groupe A	Essais Libres	15 min
15h35	15h50	85cc Minime – Groupe B	Essais Libres	15 min
15h55	16h10	85cc Benjamin – Groupe A	Essais Chronos	15 min
16h15	16h30	85cc Benjamin – Groupe B	Essais Chronos	15 min
16h35	16h50	65cc Pupille – Groupe A	Essais Chronos	15 min
16h55	17h10	65cc Pupille – Groupe B	Essais Chronos	15 min
17h15	17h25	50cc	Essais Chronos	10 min
17h30	17h45	65cc Poussin – Groupe A	Essais Chronos	15 min
17h50	18h05	65cc Poussin – Groupe B	Essais Chronos	15 min
18h10	18h25	85cc Minime – Groupe A	Essais Chronos	15 min
18h30	18h45	85cc Minime – Groupe B	Essais Chronos	15 min

Dimanche :

07h50	08h00	85cc Benjamin - Consolante	Test de départ + Warm-up	10 min
08h05	08h15	85cc - Benjamin	Test de départ + Warm-up	10 min
08h20	08h30	65cc Pupille - Consolante	Test de départ + Warm-up	10 min
08h35	08h45	65cc Pupille	Test de départ + Warm-up	10 min
08h50	09h00	50cc	Test de départ + Warm-up	10 min
09h05	09h15	65cc Poussin - Consolante	Test de départ + Warm-up	10 min
09h20	09h30	65cc Poussin	Test de départ + Warm-up	10 min
09h35	09h45	85cc Minime - Consolante	Test de départ + Warm-up	10 min
09h50	10h00	85cc - Minime	Test de départ + Warm-up	10 min
10h05		85cc Benjamin - Consolante	Tour reconnaissance	
10h15	10h30		1 ^{ère} Manche	12 min + 1 T
10h35		65cc Pupille - Consolante	Tour reconnaissance	
10h45	11h00		1 ^{ère} Manche	12 min + 1 T
11h05		65cc Poussin - Consolante	Tour reconnaissance	
11h15	11h30		1 ^{ère} Manche	12 min + 1 T
11h35		85cc Minime - Consolante	Tour de reconnaissance	
11h45	12h00		1 ^{ère} Manche	12 min + 1 T
12h05		50cc	Tour reconnaissance	
12h15	12h30		1 ^{ère} Manche	8 min + 1 T
Pause				
13h20		85cc Benjamin	Tour reconnaissance	
13h30	13h50		1 ^{ère} Manche	15 min + 1 T
13h55		65cc Pupille	Tour reconnaissance	
14h05	14h25		1 ^{ère} Manche	15 min + 1 T
14h30		65cc Poussin	Tour reconnaissance	
14h40	14h55		1 ^{ère} Manche	12 min + 1 T

15h00		85cc Minime	Tour reconnaissance	
15h10	15h35		1 ^{ère} Manche	20 min + 1 T
15h40		50cc	Tour reconnaissance	
15h50	16h00		2 ^{ème} Manche	8 min + 1 T
16h05		85cc Benjamin	Tour reconnaissance	
16h15	16h35		2 ^{ème} Manche	15 min + 1 T
16h40		65cc Pupille	Tour reconnaissance	
16h55	17h15		2 ^{ème} Manche	15 min + 1 T
17h20		65cc Poussin	Tour reconnaissance	
17h30	17h45		2 ^{ème} Manche	12 min + 1 T
17h50		85cc Minime	Tour reconnaissance	
18h00	18h25		2 ^{ème} Manche	20 min + 1 T
18h30		Remise des prix		
18h50		Réunion de Jury		
20h00		Fin de la manifestation		

Le club devra prévoir une coupe pour les 3 premiers du classement de la journée de chaque catégorie (en 50cc les 3^{èmes} du scratch et les 3^{èmes} en électrique, 3^{èmes} féminines au scratch). Soit un total de 27 coupes.

Pour les points non précisés au présent règlement, se reporter au règlement Général Motocross et au règlement Technique Motocross.

COUPES DE FRANCE MX NATIONALES **125cc/ 250cc/450cc** **REGLES PARTICULIERES 2025**

ARTICLE 1 - COUREURS ADMIS

Peuvent prétendre participer à ces coupes tous les coureurs titulaires d'une licence délivrée par la FFM, Inter, LUE, NJ ou NCO et non classés dans les 10 premiers d'un Championnat de France Elite des 3 dernières années. Toutefois, si le plateau n'est pas complet une semaine avant l'épreuve, il pourra être complété avec ces pilotes. Ils seront classés uniquement à l'épreuve et pourront prétendre aux prix d'arrivée.

Le pilote ayant remporté consécutivement deux fois le titre de champion de France et vainqueur de coupe de France ne sera plus autorisé à participer au championnat concerné. Cette règle s'appliquera à partir des classements de 2023.

Les 3 premiers pilotes des championnats de France Nationaux 125cc, 250cc et 450cc de l'année précédente, verront leurs engagements pris en charge s'ils s'engagent à la totalité d'un championnat de France Elite à la condition de ne pas s'engager dans une catégorie de cylindrée inférieure. Tout pilote déclarant forfait sur une épreuve (sauf raison médicale justifiée) pourra voir le reste de ses engagements annulés.

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

Un titre de vainqueur sera attribué dans les catégories suivantes :

- National 125cc
- National 250cc
- National 450cc

Age des pilotes :

- National 125cc : Avoir 18 ans au cours de l'année
- National 250cc : Minimum : 13 ans en 125cc 2 temps et 15 ans en 250cc
- National 450cc : Minimum : 15 ans

Cylindrées :

- Catégorie « National 125cc » : 125cc 2 Temps
- Catégorie « National 250cc » : Classe 2 et 250cc 2 Temps
- Catégorie « National 450cc » : Classes 3 et 4

NOTA - En ce qui concerne les coupes Mx National 250cc et Mx National 450cc :

- a) Les pilotes devront opter pour une classe lors de la première épreuve de classement et n'auront plus la possibilité d'en changer dans la suite du championnat.
 b) En cas de changement de machine entre les manches, le pilote devra repartir avec une machine de la même classe que celle choisie à la manche précédente.

Délégués :

National 125cc : Guédon Marc : 06.79.46.92.70

National 250cc : Malric Patrick : 06.20.12.20.83

National 450cc : Quincé-Léger Leslie : 06.25.58.61.16 et **Blaudy Bruno : 07.60.80.35.79****ARTICLE 2 - NUMEROS DE COURSE**

Les numéros de course seront déterminés par la liste émise par la FFM et valable pour toute la saison 2025 (voir article 6.3 du règlement Général).

ARTICLE 3 - FORMULE

Les coupes Mx Nationaux 2025 se disputeront au cours des épreuves de classement inscrites au calendrier.

ARTICLE 4 – SELECTION DES PILOTES

Le nombre de pilotes acceptés sera limité à un maximum de 45 pilotes.

Des qualifications seront organisées lors de la 1^{ère} épreuve.

A l'issue de la 1^{ère} épreuve, les 20 premiers pilotes du classement provisoire seront qualifiés d'office pour l'ensemble du championnat à condition qu'ils soient engagés sur la totalité des épreuves du championnat avant l'épreuve de qualification.

Pour les autres épreuves, les engagements seront validés, dans la mesure du possible, un mois avant chaque épreuve.

En priorité seront sélectionnés les pilotes s'étant engagés sur la totalité des épreuves comme suit :

- Les 20 pilotes qualifiés lors de la 1^{ère} épreuve s'ils répondent aux critères cités précédemment ;
- Les pilotes ayant marqué au minimum un point dans le championnat en cours au jour de la validation des engagements.

Dans la limite des places disponibles le plateau sera complété comme suit :

- En fonction du nombre d'épreuves où les pilotes sont inscrits
- En fonction de la date d'inscription.

Attention, tout pilote engagé à l'année et déclarant forfait sur une épreuve (sauf raison médicale justifiée), ne sera plus prioritaire lors de la sélection pour les épreuves suivantes et pourra voir ses engagements annulés.

Dans le cas où l'épreuve de qualification ne pourrait être organisée, la sélection des pilotes pour la 1^{ère} épreuve sera la suivante :

- Les pilotes ayant été classés au même championnat de France National en 2024, s'ils sont engagés sur la totalité des épreuves du championnat.

Dans la limite des places disponibles le plateau sera complété comme suit :

- En fonction du nombre d'épreuves où les pilotes sont inscrits
- En fonction de la date d'inscription.

La commission se réserve, en toute hypothèse, le droit de choisir 5 pilotes à sa convenance.

ARTICLE 5 – QUALIFICATIONS LORS DE LA 1^{ERE} EPREUVE**☞ Jusqu'à 45 pilotes :**

- 1 séance d'essais libres
- 1 séance d'essais chronométrés

☞ De 46 à 90 Pilotes : 2 Groupes :

Les pilotes seront répartis entre deux groupes «A» et «B» en fonction de leur classement de l'année précédente. Les pilotes non classés viendront ensuite par ordre numérique.

- 1 séance d'essais libres Groupe A ;
- 1 séance d'essais libres Groupe B ;
- 1 séance d'essais chronométrés qualificatifs Groupe A (20 pilotes qualifiés) ;
- 1 séance d'essais chronométrés qualificatifs Groupe B (20 pilotes qualifiés) ;

1 manche de repêchage (5 pilotes qualifiés)

Les changements de groupe sont interdits.

Si le nombre de pilotes à diviser est un nombre impair, le Groupe A comprendra un pilote de plus que le Groupe B.

ARTICLE 6 - EPREUVES ET PRIX

- Test de départ :

Un test de départ sera effectué avant les essais chronométrés.

Les pilotes seront mis derrière la grille dans l'ordre du classement et sous l'autorité du directeur de course chaque pilote effectuera un test de départ et retournera en parc d'attente pour prendre le départ des essais chronométrés.

Nota : si les pilotes sont sur 2 lignes la 1^{er} ligne effectuera son test et la 2^{ème} ligne se mettra en place pour effectuer selon la même procédure le test de départ.

- Durée :

Chaque épreuve de Championnat National se disputera en deux manches d'une durée de 25 minutes plus un tour. Les manches devront être séparées par un intervalle de 45mn minimum.

- Prix d'arrivée :

Chaque coureur percevra les prix d'arrivée suivants :

1 ^{er}	160 €	6 ^{ème}	100 €	11 ^{ème}	67 €	16 ^{ème}	55 €
2 ^{ème}	140 €	7 ^{ème}	90 €	12 ^{ème}	65 €	17 ^{ème}	52 €
3 ^{ème}	130 €	8 ^{ème}	82 €	13 ^{ème}	63 €	18 ^{ème}	50 €
4 ^{ème}	120 €	9 ^{ème}	76 €	14 ^{ème}	60 €	19 ^{ème}	47 €
5 ^{ème}	110 €	10 ^{ème}	70 €	15 ^{ème}	58 €	20 ^{ème}	45 €
Soit : 1.640 € x 2 = 3.280 €							

ARTICLE 7 - HORAIRES

HORAIRES SUR 1 JOUR – 1^{ERE} EPREUVE

La veille de l'épreuve :

- 15h00 - 20h00 : Contrôles Administratif et Technique
- 16h00 : Visite du circuit

Le jour de l'épreuve :

➤ Jusqu'à 45 pilotes :

- 08h00 : Briefing Commissaires
- **08h45** : Briefing Pilotes
- 09h00 - 09h20 : Essais libres 20 mn
- 11h00 - 11h05 : Test de départ
- 11h10 - 11h30 : Essais chronométrés 20 mn (pour l'entrée en grille)

➤ De 46 à 90 Pilotes :

- 07h30 : Briefing Commissaires
- **08h00 : Briefing Pilotes - Groupe A**
- **08h15 – 8h35** : Essais libres 20 mn - Groupe A
- **08h30 : Briefing Pilotes - Groupe B**
- **08h40 – 9h00** : Essais libres 20 mn - Groupe B
- **09h45 – 09h50** : Test de départ - Groupe A
- **09h55 – 10h15** : Essais Chronométrés Qualificatifs 20 mn - Groupe A
- **10h20 – 10h25** : Test de départ - Groupe B
- **10h30 – 10h50** : Essais Chronométrés Qualificatifs 20 mn - Groupe B
- **11h50 – 12h10 : Manche de repêchage – 15mn + 1 T**

Manche :

- 14h05 : H -10 Tour de reconnaissance
- 14h15 : 1^{ère} Manche 25 mn + 1 T
- 16h10 : H -10 Tour de reconnaissance
- 16h20 : 2^{ème} Manche 25 mn + 1 T
- 20h00 : Fin de la manifestation

HORAIRES SUR 2 JOURS – 1^{ERE} EPREUVE

La veille de l'épreuve :

- 09h30 - 13h00 : Contrôle Administratif
- 09h30 - 14h30 : Contrôle Technique
- 11h00 : Visite du circuit

➤ Jusqu'à 45 pilotes :

- 14h15 : Briefing Commissaires
- **15h15** : Briefing Pilotes
- 15h30 - 15h50 : Essais libres 20 mn
- 17h00 - 17h20 : Essais chronométrés 20 mn (pour l'entrée en grille)

⇒ De 46 à 90 Pilotes : 2 Groupes :

- 13h45 : Briefing Commissaires
- **13h50 : Briefing Pilotes - Groupe A**
- **14h00 – 14h20** : Essais libres 20 mn - Groupe A
- **14h25 : Briefing Pilotes - Groupe B**
- **14h35 – 14h55** : Essais libres 20 mn - Groupe B
- **16h30 – 16h50** : Essais chronométrés qualificatifs 20 mn - Groupe A
- **16h55 – 16h15** : Essais chronométrés qualificatifs 20 mn - Groupe B
- **17h30 – 17h50 : Manche de repêchage 15 min + 1 T**

Le jour de l'épreuve :

- 10h00 – 10h05 : Test de départ
- 10h05 - 10h25 : Essais Libres 20 mn
- 14h05 : H -10 Tour de reconnaissance
- 14h15 : 1^{ère} Manche 25 mn + 1 T
- 16h10 : H -10 Tour de reconnaissance
- 16h20 : 2^{ème} Manche 25 mn + 1 T
- 20h00 : Fin de la manifestation

HORAIRES SUR 1 JOUR – A PARTIR DE LA 2^{ÈME} EPREUVE**La veille de l'épreuve :**

- 15h00 - 20h00 : Contrôles Administratif et Technique
- 16h00 : Visite du circuit

Le jour de l'épreuve :

- 08h00 : Briefing Commissaires
- **08h45** : Briefing Pilotes
- 09h00 - 09h20 : Essais libres 20 mn
- 11h00 - 11h05 : Test de départ
- 11h10 - 11h30 : Essais chronométrés 20 mn (pour l'entrée en grille)
- 14h05 : H -10 Tour de reconnaissance
- 14h15 : 1^{ère} Manche 25 mn + 1 T
- 16h10 : H -10 Tour de reconnaissance
- 16h20 : 2^{ème} Manche 25 mn + 1 T
- 20h00 : Fin de la manifestation

HORAIRES SUR 2 JOURS - A PARTIR DE LA 2^{ÈME} EPREUVE**La veille de l'épreuve :**

- 09h30 - 13h00 : Contrôle Administratif
- 09h30 - 14h30 : Contrôle Technique.
- 11h00 : Visite du circuit
- 14h15 : Briefing Commissaires
- **15h15** : Briefing Pilotes
- 15h30 - 15h50 : Essais libres 20 mn
- 17h00 - 17h20 : Essais chronométrés 20 mn (pour l'entrée en grille)

Le jour de l'épreuve :

- 10h00 – 10h05 : Test de départ
- 10h10 - 10h30 : Essais Libres 20 mn
- 14h05 : H -10 Tour de reconnaissance
- 14h15 : 1^{ère} Manche 25 mn + 1 T
- 16h10 : H -10 Tour de reconnaissance
- 16h20 : 2^{ème} Manche 25 mn + 1 T
- 20h00 : Fin de la manifestation

Pour les points non précisés au présent règlement, se reporter au règlement Général Motocross et au règlement Technique Motocross.

CHAMPIONNAT DE FRANCE MX FEMININ

REGLES PARTICULIERES 2025

ARTICLE 1 - COUREURS ADMIS

Peuvent prétendre participer à ce championnat tous les coureurs titulaires d'une licence délivrée par la FFM.

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

Un titre de Championne de France sera attribué dans les catégories suivantes :

- Mx Féminin scratch
- Mx Féminin 125cc

Un classement spécifique sera effectué pour la catégorie 125cc. Pour être classés, les pilotes devront être âgés au maximum de 20 ans (ne pas avoir 21 ans au cours de l'année).

Age des pilotes :

Minimum 13 ans en 125cc 2 temps et 15 ans pour les autres cylindrées.

Cylindrée :

Classes 2, 3 et 4

Les cheveux longs doivent obligatoirement être attachés dans le casque.

Délégués :

Lainey Cyrille : 06.21.72.63.22

Le Gad Fabienne : 07.57.48.56.80

ARTICLE 2 - NUMEROS DE COURSE

Les numéros de course seront déterminés par la liste émise par la FFM et valable pour toute la saison 2025 (voir article 6.3 du règlement général motocross).

Couleurs des plaques numérotées : Plaque Bleue/numéros Blancs.

Plaque-Numéro avant pour les leaders des championnats :

- Scratch : A la 1^{ère} épreuve, une plaque rouge/numéros blancs devra être arborée par la championne de France en titre. A partir de la 2^{ème} épreuve, une plaque rouge/numéros blancs devra être arborée par le leader du championnat.

- 125cc : A la 1^{ère} épreuve, une plaque rouge/numéros noirs devra être arborée par la championne de France en titre. A partir de la 2^{ème} épreuve, une plaque rouge/numéros noirs devra être arborée par le leader du championnat.

ARTICLE 3 – FORMULE

Le championnat de France Mx Féminin 2025 se disputera au cours des épreuves de classement inscrites au calendrier.

ARTICLE 4 – QUALIFICATIONS

La sélection des pilotes s'effectuera comme suit :

➔ Jusqu'à 43

1 séance d'essais libres

1 séance d'essais chronométrés

➔ De 44 à 80 pilotes : 2 Groupes

Les pilotes seront répartis entre deux groupes «A» et «B» en fonction de leur classement (classement de l'année précédente pour la 1^{ère} épreuve et classement provisoire pour les autres épreuves). Les pilotes non classés viendront ensuite par ordre numérique.

- 1 séance d'essais libres Groupe A
- 1 séance d'essais libres Groupe B
- 1 séance d'essais chronométré qualificatifs Groupe A (20 pilotes qualifiés)
- 1 séance d'essais chronométré qualificatifs Groupe B (20 pilotes qualifiés)

Les changements de groupe sont interdits.

Si le nombre de pilotes à diviser est un nombre impair, le Groupe A comprendra un pilote de plus que le Groupe B.

Dans le cas où le nombre de pilotes est inférieur à 40 et en accord avec le délégué, un ou plusieurs pilotes n'ayant pu prendre part aux qualifications pour cause de chute ou de panne de moto, pourront toutefois participer aux courses en se plaçant à la grille derrière les pilotes qualifiés. S'il y a plusieurs pilotes, leur ordre de placement sera pris en fonction des temps réalisés pendant les essais.

ARTICLE 5 – EPREUVES ET PRIX

Durée :

Chaque épreuve de championnat de France Mx Féminin se disputera en deux manches de 20 mn plus 2 tours séparées par un intervalle de 1h10 minimum.

Mise en place à la grille :

- Un seul mécanicien ou panneateur (titulaire d'une licence FFM valide) sera autorisé dans la zone d'attente.
- Avant et au moment du départ, il est interdit à quiconque d'accéder à l'espace situé en avant de la grille.
- Avant et au moment du départ, seuls les pilotes pourront accéder derrière la grille et modifier leur place de départ sans utiliser d'outil (voir article 8.6.3 du règlement général motocross).

Le non-respect de ces prescriptions pourra entraîner une amende de 75 € retenue sur les prix d'arrivée.

- Prix d'Arrivée :

1 ^{er}	160 €	6 ^{ème}	100 €	11 ^{ème}	67 €	16 ^{ème}	55 €
2 ^{ème}	140 €	7 ^{ème}	90 €	12 ^{ème}	65 €	17 ^{ème}	52 €
3 ^{ème}	130 €	8 ^{ème}	82 €	13 ^{ème}	63 €	18 ^{ème}	50 €
4 ^{ème}	120 €	9 ^{ème}	76 €	14 ^{ème}	60 €	19 ^{ème}	47 €
5 ^{ème}	110 €	10 ^{ème}	70 €	15 ^{ème}	58 €	20 ^{ème}	45 €
Soit : 1.640 € x 2 = 3.280 €							

Total du plateau : **3.280 €**

Remise des Prix :

Le club devra prévoir une coupe pour les 3 premiers pilotes du classement de la journée au scratch et en 125cc, soit un total de 6 coupes.

ARTICLE 6 - HORAIRES

HORAIRES SUR 1 JOUR

La veille de l'épreuve :

- 15h00 - 20h00 : Contrôles Administratif et Technique.
- 16h00 : Visite du circuit

⇒ Jusqu'à 43 pilotes :

- 08h00 : Briefing Commissaires
- **08h50 : Briefing Pilotes**
- **09h00 - 09h30 : Tests de départs (5 mn) et Essais libres (20 mn)**
- 11h10 - 11h30 : Essais chronométrés 20 mn (pour l'entrée en grille)

⇒ De 44 à 80 pilotes : 2 Groupes

- 07h30 : Briefing Commissaires
- **08h20 : Briefing Pilotes**
- 08h30 - 09h00 : **Tests de départs (5 mn) et Essais libres (20 mn)** - Groupe A
- **09h00 : Briefing Pilotes**
- 09h10 - 09h40 : **Tests de départs (5 mn) et Essais libres (20 mn)** - Groupe B
- 10h35 - 10h55 : Essais chronométrés qualificatifs 20 mn - Groupe A
- 11h10 - 11h30 : Essais chronométrés qualificatifs 20 mn - Groupe B

Manches :

- 13h50 : H -10 Tour de reconnaissance
- 14h00 : 1^{ère} Manche 20 mn + 2 T
- 15h30 : H -10 Tour de reconnaissance
- 15h40 : 2^{ème} Manche 20 mn + 2 T

HORAIRES SUR 2 JOURS

La veille de l'épreuve :

- 09h30 - 13h00 : Contrôle Administratif
- 09h30 - 14h30 : Contrôle Technique
- 11h00 : visite du circuit

⇒ Jusqu'à 43 pilotes :

La veille de l'épreuve :

- 14h15 : Briefing Commissaires
- **15h20 : Briefing Pilotes**
- 15h30 - 15h50 : Essais libres 20 mn
- 17h00 - 17h20 : Essais chronométrés 20 mn (pour l'entrée en grille)

⇒ De 44 à 80 pilotes : 2 Groupes

La veille de l'épreuve :

- 13h45 : Briefing Commissaires
- **14h50 : Briefing Pilotes**
- 15h00 - 15h20 : Essais libres 20 mn - Groupe A
- **15h20 : Briefing Pilotes**
- 15h30 - 15h50 : Essais libres 20 mn - Groupe B
- 17h00 - 17h20 : Essais chronométrés qualificatifs 20 mn - Groupe A
- 17h30 - 17h50 : Essais chronométrés qualificatifs 20 mn - Groupe B

Manches :

Le jour de l'épreuve :

- 10h00 - 10h30 : Tests de départs (5 mn) et Essais libres (20 mn)

- 13h50 : H -10 Tour de reconnaissance
- 14h00 : 1^{ère} Manche 20 mn + 2 T
- 15h30 : H -10 Tour de reconnaissance
- 15h40 : 2^{ème} Manche 20 mn + 2 T

Pour les points non précisés au présent règlement, se reporter au règlement Général Motocross et au règlement Technique Motocross.

CHAMPIONNAT DE FRANCE MX VETERAN

REGLES PARTICULIERES 2025

ARTICLE 1

Peuvent prétendre participer à ce championnat tous les coureurs titulaires d'une licence délivrée par la FFM LUE ou NCO et âgés de 40 ans au jour de l'épreuve.

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

Délégué :

Liogier André : 06.30.48.95.24

ARTICLE 2

Le championnat est ouvert aux cylindrées de 125cc à 650cc et compte deux catégories pour un nombre de participants limité à 40 chacune :

- **Bronze de 40 à 46 ans et Argent de 47 à 53 ans**
- **Or de 54 à 58 ans et Platine à partir de 59 ans**

La catégorie dans laquelle le pilote évoluera sera déterminée en fonction de son âge lors de son inscription. Tout pilote commençant la saison dans une catégorie ne pourra en aucun cas en changer en cours d'année (sauf pour l'équilibre du plateau).

Si le nombre de pilotes n'était pas suffisant les deux catégories seront regroupées.

En fonction de la capacité de la piste, la Commission Nationale de Motocross se réserve le droit d'accepter dans chaque catégorie des « wild-card » en plus des 40 pilotes sélectionnés.

ARTICLE 3

Le championnat de France Mx Vétéran se déroulera comme suit :

Par catégorie :

- 1 séance de tests de départ de 5 mn
- 1 séance d'essais libres de 15 mn
- 1 séance d'essais chronométrés de 15 mn
- 2 manches de 20 mn + 1 tour par catégorie.
- L'heure du départ de la dernière manche sera au maximum à 17h00.

ARTICLE 4

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

Le parc d'attente sera définitivement fermé lorsque la procédure de départ sera lancée. Les pilotes qui arriveront après la fermeture ne seront pas autorisés à prendre le départ sur décision du directeur de course.

ARTICLE 5

A chaque manche, les points seront attribués selon le barème prévu à l'Article 8.7 du règlement général Motocross.

Un classement scratch sera réalisé pour la catégorie Bronze/Argent et pour la catégorie Or/Platine.

ARTICLE 6

1/ Tous les pilotes et leurs machines devront être en conformité avec la réglementation FFM en vigueur.

2/ Les numéros de course seront déterminés par la liste émise par la FFM et valable pour toute la saison 2025 (voir article 6.3 du règlement Général) :

- Les numéros impairs seront attribués à la catégorie Bronze/Argent
- Les numéros pairs seront attribués à la catégorie Or/Platine

ARTICLE 7

Récompense pour :

- les 3 premiers de la catégorie Bronze
- les 3 premiers de la catégorie Argent
- les 3 premiers de la catégorie Or
- les 3 premiers de la catégorie Platine

ARTICLE 8

Les pilotes pourront faire une demande d'engagement sur internet : www.ffmoto.org. (voir Article 7 du règlement général Mx). Le droit d'engagement est fixé à 80 €.

Les engagements seront validés un mois avant chaque épreuve.

En priorité seront sélectionnés les pilotes s'étant engagés sur la totalité des épreuves comme suit :

- Pour la 1^{ère} épreuve, seront sélectionnés en priorité les pilotes ayant été classés au même championnat de France la saison dernière. En fonction du nombre de pilotes à sélectionner, la commission se réserve le droit de choisir 5 pilotes à sa convenance.
- Pour les épreuves suivantes, seront sélectionnés en priorité les pilotes ayant marqué au minimum un point dans le championnat en cours au jour de la validation des engagements.

Dans la limite des places disponibles le plateau sera complété comme suit :

- En fonction du nombre d'épreuves où les pilotes sont inscrits
- En fonction de la date d'inscription.

Attention, tout pilote engagé à l'année et déclarant forfait sur une épreuve (sauf raison médicale justifiée), ne sera plus prioritaire lors de la sélection pour les épreuves suivantes et pourra voir ses engagements annulés.

ARTICLE 9

9h00	Tests de départ - Vétéran Bronze/Argent	5mn
9h05	Essais Libres – Vétéran Bronze/Argent	15mn
9h25	Tests de départ - Vétéran Or/Platine	5mn
9h30	Essais Libres – Vétéran Or/Platine	15mn
Libre organisateur		
10h25	Essais Chronométrés - Vétéran Bronze/Argent	15mn
10h45	Essais Chronométrés - Vétéran Or/Platine	15mn
Libre organisateur		
13h50	Tour de reconnaissance - Bronze/Argent	
14h00	1 ^{ère} Manche - Bronze/Argent	20mn + 1 tour
14h30	Tour de reconnaissance - Or/Platine	
14h40	1 ^{ère} Manche - Or/Platine	20mn + 1 tour
Libre organisateur		
15h50	Tour de reconnaissance - Bronze/Argent	
16h00	2 ^{ème} Manche - Bronze/Argent	20mn + 1 tour
16h30	Tour de reconnaissance - Or/Platine	
16h40	2 ^{ème} Manche - Or/Platine	20mn + 1 tour
17h30	Remise des prix	

ARTICLE 10

Toutes les opérations de mécanique, vidanges et autres, s'effectueront avec un tapis de sol sous la moto. Toutes les huiles et hydrocarbures devront être récupérés dans des récipients réservés à cet effet et acheminés par vos soins dans des centres de recyclage.

L'ensemble des déchets ménagers devra être collecté dans des sacs plastique et évacué dans des poubelles ou containers mis à disposition sur les terrains ou à votre domicile.

Nous nous devons de rendre le parc-coureurs propre comme nous l'avons trouvé à notre arrivée.

Pour les points non précisés au présent règlement, se reporter au règlement Général Motocross et au règlement Technique Motocross.

CHAMPIONNAT DE FRANCE MX À L'ANCIENNE REGLES PARTICULIERES 2025

La Fédération Française de Motocyclisme met en compétition pour 2025 le Championnat de France de Motocross à l'ancienne.

Un titre de champion de France sera décerné à l'issue de la saison dans les catégories suivantes :

- Vintage :**
 1^{er} Pré 73
 1^{er}Pré 77

Classic – Evolution – Prototype :

1^{er} Classic

1^{er} Evolution-Prototype

Pré-90 – Super Evolution :

1^{er} Super Evolution

1^{er} Pré 90

ARTICLE 1 – COUREURS ADMIS

Peuvent prétendre participer à ce championnat tous les coureurs titulaires d'une licence délivrée par la FFM, Inter, LUE, IAT, NCO, MAT (voir Code Sportif art. 2.2.2.8, machines équipées de frein à tambour avant et arrière). Les licences à la journée ne sont pas acceptées.

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

Délégués :

Farge Jean-Marc : 06.80.48.17.50

Responsable Technique :

Blanc Roger : 06.80.02.97.91

Représentants des pilotes :

Lors de la première épreuve de l'année, les pilotes désigneront un représentant dans chaque catégorie.

Engagements : Voir article 7 du règlement Général Mx

Le nombre d'engagés pour les trois catégories sera en fonction de la capacité de la piste (minimum 40 ; maximum 45).

Le droit d'engagement est fixé à 70 €.

Les engagements seront encaissés 30 jours avant l'épreuve. 6 jours avant la manifestation, les engagements seront majorés d'un droit supplémentaire de 20 €. Plus aucune demande d'engagement ne sera acceptée dans les 3 jours précédents la manifestation.

Sélection des pilotes :

Les engagements seront validés un mois avant chaque épreuve.

En priorité seront sélectionnés les pilotes s'étant engagés sur la totalité des épreuves comme suit :

- Pour la 1^{ère} épreuve, seront sélectionnés en priorité les pilotes ayant été classés au même championnat de France la saison dernière. En fonction du nombre de pilotes à sélectionner, la commission se réserve le droit de choisir 5 pilotes à sa convenance.
- Pour les épreuves suivantes, seront sélectionnés en priorité les pilotes ayant marqué au minimum un point dans le championnat en cours au jour de la validation des engagements.

Dans la limite des places disponibles le plateau sera complété comme suit :

- En fonction du nombre d'épreuves où les pilotes sont inscrits
- En fonction de la date d'inscription.

Attention, tout pilote engagé à l'année et déclarant forfait sur une épreuve (sauf raison médicale justifiée), ne sera plus prioritaire lors de la sélection pour les épreuves suivantes et pourra voir ses engagements annulés.

Numéros de course :

Les numéros de course seront déterminés par la liste émise par la FFM et valables pour toute la saison 2025 (voir article 6.3 du règlement Général Motocross).

ARTICLE 2 – MACHINES ADMISES

- 1. **Vintage :** Machines des origines à l'année modèle 1977.
- 2. **Classic :** Machines à partir de l'année modèle 1978 réunissant d'origine les trois éléments techniques suivants – Refroidissement par air, bi-amortisseurs ou cantilever, freins avant et arrière à tambour.
Evolution : Machines jusqu'à l'année 1984. Refroidissement par air, avec autre système d'amortisseurs que pour la catégorie « Classic » ou refroidissement liquide avec **freins à tambours.**
- Prototype :** Machines répondant à toutes les caractéristiques de la catégorie « Classic ou Evolution » **équipées d'un frein à disque d'origine** ou transformées avec des éléments d'époque.
- 3. **Pré-90 :** Machines à partir de l'année 1985 jusqu'à décembre 1989.
Super Evolution : Machines fabriquées de janvier 1990 à fin 1997 équipées de cadre en acier.

ARTICLE 3 – VERIFICATIONS TECHNIQUES

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

du Motocross.

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

Les motos de courses spéciales prototypes, fabrications artisanales ou autres devront faire l'objet d'un contrôle spécial.

En catégorie « Vintage pré-73 », les motos « répliquas » ou reconstruites seront admises. Elles devront respecter les cylindrées maximales des machines originales.

En dehors de la catégorie « Prototype », les transformations ou adaptations seront autorisées dans le seul cas où elles étaient pratiquées à l'époque. Ce sera au pilote présentant la moto d'en apporter la preuve formelle.

En catégorie Pré-90 : les fourches et amortisseurs de motos modernes bloqué fourche sont interdits. (Le diamètre maximum des fourches est de 45 mm sauf exception des 125 Suzuki RM de 1989 qui avait d'origine des fourches conventionnelles en 46 mm).

En catégorie Super-Evolution : le diamètre des fourches sera au maximum de 47 mm.

Les pouvoirs publics et l'environnement nous imposent des règles très strictes en matière de bruit. Il est demandé aux pilotes de faire l'effort nécessaire pour éviter que l'on nous impose des mesures plus restrictives.

Les machines présentées en échappement libre ne seront pas acceptées.

Dans le cas où une machine serait déclarée non-conforme et à la seule condition qu'elle ne représente pas un danger pour les autres concurrents, elle sera acceptée à participer à la course, dans la limite des places disponibles, sera classée sur l'épreuve mais ne marquera pas de points au classement du championnat tant que le(s) point(s) litigieux ne seront pas remis en conformité.

Les motocycles devront obligatoirement être munis d'un système fiable d'arrêt du moteur. Ce système doit être monté sur la gauche ou la droite du guidon, à portée de main et actionné sans lâcher le guidon par le pilote. Pour des raisons évidentes de sécurité, un commissaire de piste doit être en mesure de couper le moteur en cas d'urgence.

Ce système sera systématiquement testé lors du contrôle technique moteur en marche. Pour les machines équipées d'allumage électronique réputé « à risque » la mise à la masse sera vérifiée en statique avec un appareil de contrôle.

Les guidons doivent être équipés d'une protection rembourrée sur la barre transversale.

Les guidons modernes Pro-taper dit « sans barre » sont interdits.

Protection de sortie de boîte : un carter ou une protection doit être installé afin de se protéger du pignon de transmission à la sortie de la boîte de vitesse.

L'alésage et la course du piston, mesuré en millimètres, seront frappés sur le carter moteur ou à défaut inscrits de manière indélébile afin de déterminer le régime des contrôles sonométriques.

Toute machine dénuée de ces informations pourra être contrôlée au sonomètre selon la méthode « 2m MAX ».

Un pilote disposant de deux machines devra les passer au contrôle technique avec la lettre T sur la plaque à numéros de la deuxième machine. Il pourra effectuer les essais libres et/ou chronométrés avec les deux machines. En cas de changement de machine en cours de manifestation, le pilote devra en informer préalablement le délégué sous peine de déclassement de l'épreuve.

À l'issue du contrôle, la moto sera plombée.

Plaques et Numéros :

- 500cc plaque JAUNE/numéros NOIRS
- 250cc plaque VERTE/numéros BLANCS
- 125cc plaque NOIRE/numéros BLANCS

À la 1^{ère} épreuve, une plaque rouge/numéros blancs pourra être arborée par le champion de France en titre. À partir de la 2^{ème} épreuve, une plaque rouge/numéros blancs pourra être arborée par le leader du championnat.

Equipements de sécurité :

Se référer au règlement Technique Motocross

Les casques Jet homologués ECE 22.06 ou ECE22.05 sont autorisés uniquement dans la catégorie Vintage.

Collège technique :

Le collège technique examinera toute machine suspectée de non-conformité. Il sera composé :

- du délégué fédéral
- du commissaire technique Fédéral

Un rapport sera rédigé et joint au rapport de clôture de l'épreuve.

ARTICLE 4 – DEROULEMENT

Les contrôles administratifs et techniques seront réalisés la veille et le matin de la course avant le début des essais libres.

Schéma idéal de déroulement des manifestations :

Pré-90 - Super Evolution, Classic - Evolution - Prototypes, Vintage.

Le matin :

- 1 séance d'essais libres de 15 mn
- 1 séance d'essais chronométrés de 15 mn.

L'après-midi :

- 2 manches de 20 mn + 1 tour (Pré-90 - Super Evolution)
- 2 manches de 20 mn + 1 tour (Classic - Evolution - Prototype),
- 2 manches de 15 mn + 1 tour (Vintage)

Entre chaque manche « d'anciennes » sera intercalée, si possible, une manche de machines modernes.

ARTICLE 5 – ENTREE EN GRILLE

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

ARTICLE 6 - CLASSEMENT

A chaque manche, les points seront attribués selon le barème prévu à l'Article 8.7 du règlement général Motocross.

ARTICLE 7 – REMISE DES PRIX

Vintage :

- Classement scratch Pré 73 les 3 premiers
- Classement scratch Pré 77 les 3 premiers

Classic - Evolution – Prototypes :

- Classic les 3 premiers
- Evolution Prototype les 3 premiers
- Classement 125cc le premier 125cc

Pré-90 - Super Evolution :

- Classement Super-Evolution les 3 premiers
- Classement Pré-90 les 3 premiers
- Classement 125cc le premier 125cc

La présence à la cérémonie de remise des récompenses est obligatoire pour tous les récipiendaires. Tenue correcte exigée (voir article 8.8 du règlement Général Mx).

ARTICLE 8 – REMISE DES PRIX DU CHAMPIONNAT :

En fin de saison, les différents pilotes seront récompensés :

Vintage :

- Pré 73 les 3 premiers
- Pré 77 les 3 premiers

Classic - Evolution – Prototypes :

- Classic les 3 premiers
- Evolution Prototype les 3 premiers

Pré-90 & Super Evolution :

- Super Evolution les 3 premiers
- Pré-90 les 3 premiers

ARTICLE 9 - DIVERS

Pour tous les points non précisés au présent règlement, se reporter aux RTS Motocross, au règlement Général Motocross et au règlement Technique Motocross.

**CHAMPIONNAT DE FRANCE
SIDECAR CROSS ELITE
REGLES PARTICULIERES 2025**

ARTICLE 1 - COUREURS ET PASSAGERS ADMIS

Peuvent prétendre participer à ce championnat tous les pilotes et passagers titulaires d'une licence NCO, LUE ou Internationale délivrée par la FFM.

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

Classes admises :

Machines au-dessus de 350cc jusqu'à 750cc 2 temps ou de 350cc à 1000cc 4 temps.

Ages :

Pilote : 16 ans minimum

Passager : 15 ans minimum

La limite d'âge minimum débute à la date anniversaire du coureur/passager

Délégué :

Goux Christian : 06.84.69.41.12

Engagements :

15 jours avant chaque épreuve, si le plateau n'est pas complet, les clubs auront la possibilité de faire participer des pilotes de nationalité étrangère titulaires d'une licence à la journée (5 maximum). Ces pilotes « Wild-Card » ne marqueront pas de point dans le championnat et ne toucheront pas les primes d'arrivées mais seront classés à l'épreuve.

ARTICLE 2 - NUMEROS DE COURSE

Les numéros de course seront déterminés par la liste émise par la FFM et valable pour toute la saison 2025 (voir article 6.3 du règlement Général).

ARTICLE 3 - FORMULE

Le Championnat de France de Sidecar Cross Elite 2025 se disputera au cours des épreuves de classement inscrites au calendrier.

ARTICLE 4 – SELECTION DES EQUIPAGES

La sélection des équipages s'effectuera après les essais chronométrés et ensuite 4 «réserves» seront retenues pour leur éventuelle participation aux courses.

➔ S'il y a jusqu'à 30 équipages :

Les essais chronométrés serviront à déterminer l'ordre d'entrée sur la grille de départ.

➔ S'il y a plus de 30 équipages :

Les équipages seront répartis entre deux groupes «A» et «B» en fonction de leur classement (classement de l'année précédente pour la 1ère épreuve et classement provisoire pour les autres épreuves). Les équipages non classés viendront ensuite par ordre numérique.

Les 15 équipages les plus rapides du Groupe A et les 15 équipages les plus rapides du Groupe B seront qualifiés.

Equipages de réserve :

Les 1^{er} et 3^{ème} réservistes seront les équipages ayant obtenu les meilleurs chronos des non qualifiés et les 2^{ème} et 4^{ème} réservistes seront les équipages ayant obtenu les meilleurs chronos des non qualifiés de l'autre groupe.

Les changements de groupe sont interdits.

Si le nombre d'équipages à diviser est un nombre impair, le Groupe A comprendra un équipage de plus que le Groupe B.

Lorsqu'un passager, régulièrement engagé à une épreuve se trouvera indisponible sur blessure, avant ou pendant les séances d'entraînement, le pilote pourra prendre le départ des chronos avec un nouveau passager à la condition que :

- La blessure soit dûment constatée par le docteur de service et le délégué FFM ;
- L'identité du nouveau passager soit régulièrement enregistrée par le club organisateur après contrôle de la licence ;
- Ce nouveau passager ait effectué au moins deux tours de reconnaissance du circuit avec le pilote.

Suite à un accident ou à un problème mécanique, possibilité de reformer un équipage. Le pilote et le passager ont l'obligation d'avoir participé aux essais chronométrés avec leur ancien équipier.

Participation des équipages de réserve :

La décision de faire participer les réservistes aux manches sera prise 5 mn avant chaque départ dans le cas où il manquerait un ou deux équipages dans le parc d'attente.

Un équipage de réserve qui n'était pas autorisé à prendre le départ de la première manche pourra, si nécessaire, prendre le départ dans les autres manches.

Les quatre équipages de réserve devront rester sur l'épreuve jusqu'à la fin de celle-ci.

ARTICLE 5 – EPREUVES ET PRIX

- Départ :

Les départs seront obligatoirement donnés sur 2 lignes de 15 machines.

- Durée :

Chaque épreuve de championnat de France de Sidecar Elite se disputera en deux manches de 25 minutes + 1 tour.

Les manches devront être séparées par un intervalle de 1h15 mn minimum.

- Prix d'arrivée :

Chaque pilote qualifié percevra une prime de qualification de 280 € (140 € pour les équipages de réserve) augmentée des primes d'arrivée ci-dessous :

1	180 €	6	80 €	11	35 €
2	150 €	7	70 €	12	30 €
3	120 €	8	65 €	13	25 €
4	110 €	9	55 €	14	20 €
5	95 €	10	45 €	15	15 €
Soit : 1.095 € x 2 = 2.190 €					

Total du plateau :

8.960 € + 2.190 € = 11.150 €

La paye des pilotes devra se faire **30 min après l'arrivée de la 2^{ème} manche.**

ARTICLE 6 – CHRONOMETRAGE

Le chronométrage de l'ensemble du championnat se fera par transpondeurs. Les pilotes devront respecter l'Article 5.6 du Règlement Général Motocross.

ARTICLE 7 - HORAIRES

Horaires sur 1 jour :

La veille de l'épreuve :

15h00	20h00	Contrôles Administratif et Technique
16h00		Visite du circuit

Le jour de l'épreuve :

1 Groupe :

08h00	08h50	Briefing Commissaires
	08h15	Briefing Pilotes
09h15	09h35	Séance d'essais libres - 20 mn
Libre Organisateur		
11h00	11h30	Essais Chronométrés Qualificatifs - 30 mn
11h35	11h40	Tests de départ
Libre Organisateur		

2 Groupes :

08h30	08h50	Séance d'essais libres Groupe A - 20 mn
08h55	09h15	Séance d'essais libres Groupe B - 20 mn
Libre Organisateur		
10h15	10h35	Essais Chronométrés Qualificatifs Groupe A - 20 mn
10h40	10h45	Tests de départ
10h50	11h10	Essais Chronométrés Qualificatifs Groupe B - 20 mn
11h15	11h20	Tests de départ
Libre Organisateur		
14h00		Tour de reconnaissance
14h10		1 ^{ère} manche – 25 mn + 1 tour
Libre Organisateur		
16h30		Tour de reconnaissance
16h40		2 ^{ème} manche – 25 mn + 1 tour
Libre Organisateur		

Horaires sur deux jours :

La veille de l'épreuve :

11h00	19h00	Contrôles Administratif et Technique
13h00		Visite de la piste
15h30	15h50	1 ^{ère} séance essais libres – 20 mn
17h00	17h20	2 ^{ème} séance essais libres – 20 mn

Le jour de l'épreuve :

07h30	08h15	Contrôles Administratif et Technique
08h00		Briefing Commissaires
08h15		Briefing Pilotes
08h45	09h05	Séance d'essais libres – 20 mn
10h30	10h50	Essais Chronométrés Qualificatifs – 20 mn
10h55	11h00	Tests de départ
Libre Organisateur		
14h00		Tour de reconnaissance
14h10		1 ^{ère} manche – 25 mn + 1 tour
Libre Organisateur		
16h30		Tour de reconnaissance
16h40		2 ^{ème} manche – 25 mn + 1 tour
Libre Organisateur		

La remise des prix devra avoir lieu impérativement à l'issue de l'arrivée de la dernière manche.

Pour les points non précisés au présent règlement, se reporter au règlement Général Motocross et au règlement Technique Motocross.

CHAMPIONNAT DE FRANCE MX DES REGIONS

REGLEMENT GENERAL 2025

ARTICLE 1 - DEFINITION

La Fédération Française de Motocyclisme met en compétition, chaque année, une épreuve de Motocross par équipe de Ligues régionales dénommée :

CHAMPIONNAT DE FRANCE MX DES REGIONS

Dans le cadre du championnat de France Mx des Régions, il sera organisé « La Coupe des Régions Outre-Mer » qui récompensera la meilleure ligue d'Outre-Mer et le « Trophée de France Mx des Régions » qui récompensera la meilleure ligue composée de 9 pilotes.

ARTICLE 2 - EPREUVE

Elle sera réservée aux machines :

- a) Classe 1
- b) Classe 2
- c) Classes 3 et 4

Les clubs organisant le championnat de France Mx des Régions devront prévoir dans le parc-coureurs, un emplacement délimité pour chaque Ligue (minimum 800 m²).

ARTICLE 3 - PILOTES ADMIS

Elle sera réservée aux pilotes titulaires d'une licence compétition FFM ayant marqué au minimum 1 point à un championnat ou un trophée de Ligue ou de zones et **ayant participé physiquement à une de ces épreuves**. Les classements pris en compte seront ceux du week-end précédent la date de clôture des engagements. Les ligues devront fournir une copie des classements lors de l'envoi du bulletin d'engagement.

Les pilotes des ligues d'outre-mer pourront être sélectionnés par leur ligue d'origine même s'ils ne sont pas licenciés dans cette dernière. La seule obligation est qu'ils aient été licenciés dans la ligue concernée au minimum une fois.

Un même pilote ne pourra être inscrit que dans une catégorie.

Ne seront pas autorisés à participer au championnat de France Mx des Régions (hors catégories 65cc, 85cc et Vétéran/Féminin) :

- Les pilotes ayant été classés dans un championnat du Monde ou d'Europe : 2023, 2024, 2025 ;
- Les pilotes ayant été classés dans les 10 premiers des championnats de France Elite : 2023, 2024, 2025 ;
- Les pilotes ayant été classés dans les 5 premiers des championnats de France Supercross Sx1 et Sx2 : 2023, 2024, 2025 ;

Concernant les pilotes non autorisés classés de l'année en cours, si les championnats ne sont pas terminés, il faudra prendre en compte les classements provisoires du week-end précédent la date de clôture des engagements.

L'engagement au championnat de France Mx des Régions étant prioritaire, tout pilote sélectionné ayant accepté sa sélection, sera dégagé d'office de tout engagement antérieur.

Chaque Ligue régionale sélectionnera et engagera elle-même une équipe de 15 pilotes (licenciés dans sa ligue) chargés de la représenter :

- 3 pilotes dans la catégorie 65cc :

Les pilotes devront être en possession du guidon d'or.

Age : minimum : 7 ans ; maximum : 11 ans (les pilotes ne devront pas avoir 12 ans au 1^{er} janvier de l'année en cours).

Cylindrée : 65cc

- 3 pilotes dans la catégorie 85cc :

En fonction de l'âge, les pilotes devront être en possession du guidon d'or ou du CASM.

Age : minimum : 11 ans ; maximum : 15 ans (les pilotes ne devront pas avoir 16 ans au 1^{er} janvier de l'année en cours).

Cylindrée : 85cc

- 3 pilotes dans la catégorie 125cc :

Age : Minimum 13 ans

Cylindrée : 125cc 2T

- 3 pilotes dans la catégorie Open :

Age : Minimum 15 ans

Cylindrée : 1 pilote en 250cc 4T ; 1 pilote en 450cc 4T, 1 pilote cylindrée au choix

- 3 pilotes dans la catégorie 1 Vétérans/1 Féminin/1 pilote Vétérans ou Féminin :

Age : Vétérans : Minimum : 40 ans ; Féminine : Minimum 13 ans

Cylindrée : libre à partir de 125cc

Les ligues participant avec une équipe de 9 pilotes auront l'obligation d'inscrire une équipe dans les catégories 85cc, 125cc et Open.

La gestion des engagements se fera par le secrétariat Motocross de la FFM. Les ligues qui n'auraient pas retourné le bulletin d'engagement accompagné du droit d'engagement de 600 € à la date de clôture auront le droit d'engagement doublé (les ligues d'outre-mer sont exonérées de droit d'engagement).

Les concurrents porteront obligatoirement, **dès les essais chronométrés**, un maillot identique fourni par leur ligue et aux couleurs de leur Ligue, avec les numéros de dossard cités ci-dessous, la publicité est tolérée mais devra être discrète. En aucun cas la publicité ne devra gêner la lisibilité du numéro de course :

Ligues	Numéros		
	1 ^{er} pilote	2 ^{ème} pilote	3 ^{ème} pilote
Catégorie 65cc/85cc/125cc			
Catégorie Open	250cc 4T	450cc 2T	
Catégorie Vétérans/Féminine	Vétérans	Féminine	
Auvergne Rhône Alpes	1	2	3
Bourgogne Franche Comté	4	5	6
Bretagne	7	8	9
Centre Val de Loire	10	11	12
Corse	14	15	16
Grand Est	17	18	19
Guadeloupe	20	21	22
Guyane	23	24	25
Hauts de France	26	27	28
Ile de France	29	30	31
Normandie	32	33	34
Nouvelle Aquitaine	35	36	37
Nouvelle Calédonie	38	39	40
Occitanie	41	42	43
Pays de la Loire	44	45	46

Provence	47	48	49
Réunion	50	51	52
Martinique	53	54	55

Il convient de prévoir des maillots de grande taille, compte tenu qu'ils doivent être portés par-dessus le pare-pierres et la protection dorsale.

Une ligue pourra se voir éliminée si ses pilotes ne portent pas de maillots aux couleurs de la Ligue et avec les numéros ci-dessus.

Laissez-passer minimum à délivrer par ligue :

- Pilotes : 15 (ou 9)
- Mécaniciens : 15 (ou 9)
- Panneauteurs : 15 (ou 9)
- Accompagnateurs (sans accès piste) : 2 par pilote soit 30 (ou 18)
- Délégué : 1 ou 2 selon le nombre de délégués présents
- Accompagnateurs délégués (sans accès piste) : 1 par délégué.

Les bracelets devront être de couleur différente selon les accès autorisés.

Le club prendra en charge les repas de 2 personnes par ligue.

ARTICLE 4 - PARC D'ATTENTE

Un parc d'attente avec accès direct au circuit sera aménagé, comportant un box par ligue participante. Ce box sera suffisamment grand pour contenir 3 machines. Seront admis dans ce box, le manager (ou le délégué de la ligue) et un maximum de deux mécaniciens qui pourront travailler sur n'importe quelle moto de l'équipe.

L'organisateur devra installer à l'entrée du parc d'attente une pendule en état de marche.

Toutes les machines devront s'y trouver 10 minutes avant le départ de chaque course.

ARTICLE 5 - REGLEMENT TECHNIQUE DES MACHINES

La L.M.R. du lieu d'organisation devra obligatoirement désigner en complément 1 commissaire technique 1er degré et le club 2 aides licenciés en complément du commissaire technique désigné par la F.F.M., le coût de ce second commissaire technique et des aides étant à la charge du club organisateur.

Chaque pilote pourra présenter deux machines au contrôle technique. Une marque sera faite de la façon suivante : Une touche de peinture sur la douille de direction avec le numéro de course du concurrent à l'intérieur, marquage du système d'échappement complet et de la culasse.

Le plombage des machines se fera lors du contrôle technique.

Pour les autres cas, se référer au règlement technique motocross.

Les numéros des cadres de toutes les motos, passées par le contrôle technique, devront être relevés.

Un contrôle du plombage des machines sera fait à la mise en pré-parc.

Les plaques numérotées devront être aux couleurs indiquées sur le règlement Technique Mx. **Les pilotes de la ligue victorieuse de l'année précédente devront arborer une plaque rouge/numéros blancs.**

NOTA : en catégorie Open, les pilotes ne pourront pas utiliser une machine de classe différente d'une manche à l'autre. Exemple : 1 pilote qui utilise une machine de classe 3 en 1^{ère} manche ne pourra pas prendre une machine de la classe 2 pour participer à la manche suivante.

Equipement :

Les protections coudes/épaules/genoux : Norme EN 1621-1 sont obligatoires pour les catégories 65cc, 85cc et 125cc (junior).

Pour les autres obligations se référer au règlement Technique Mx.

ARTICLE 6 - PROCESSUS DE L'EPREUVE

Les remplacements de pilotes seront autorisés au plus tard avant la fin du contrôle administratif.

Tout pilote n'ayant pas pris le départ des essais libres et chronométrés de la manifestation ne pourra pas participer aux manches.

En fonction du nombre de ligues présentes, il sera procédé, le vendredi en fin d'après-midi, à un tirage au sort, qui déterminera l'ordre d'entrée sur la piste pour les essais libres et chronométrés identique pour toutes les catégories.

Catégories 65cc et 85cc :

Après les essais chronométrés, les ligues seront classées en fonction des meilleurs temps de leurs 6 pilotes. Ce classement déterminera l'entrée en grille des 2 manches qui sera identique pour les deux catégories. Les ligues inscrites au Trophée seront classées après celles inscrites au Championnat.

Pour les autres catégories :

Après les essais chronométrés, les ligues seront classées en fonction des meilleurs temps de leurs 9 pilotes. Ce classement déterminera l'entrée en grille des 2 manches qui sera identique pour toutes les catégories.

Les ligues inscrites au Trophée seront classées après celles inscrites au Championnat.

L'entrée en grille sera la suivante :

Les coureurs se placeront sur la grille de départ, un par un, en fonction du classement établi après les essais chronométrés. Ils choisissent leur emplacement à la grille en commençant par un coureur de l'équipe la mieux placée, suivi d'un coureur de l'équipe étant la deuxième mieux placée, puis un coureur de la troisième meilleure équipe, et ainsi de suite jusqu'à ce que le premier coureur de chaque équipe qualifiée ait pris sa position. La même procédure sera alors répétée pour le deuxième coureur et le troisième coureur de chaque équipe.

Lors des essais chronométrés, en cas de non-respect des drapeaux, l'équipe du pilote se verra pénalisée de 5 secondes dans la catégorie concernée.

Veille de la manifestation :

Le circuit sera visité le samedi matin et seules les personnes suivantes seront autorisées à y participer :

- le délégué
- les membres du jury
- le responsable sécurité de circuits de la FFM
- le directeur de course
- le responsable de l'entretien de la piste

ARTICLE 7 - CLASSEMENT

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

L'équipe gagnante sera celle qui aura acquis le **minimum** de points en totalisant les cinq meilleurs résultats par catégorie.

En cas d'ex æquo on recherchera l'équipe dont les coureurs ont obtenu le plus grand nombre de premières places puis de deuxième places etc. et s'il y a toujours égalité, on recherchera le plus grand nombre de tours effectués.

Lors de la présentation des équipes, une médaille commémorative sera attribuée à chacun des pilotes et au manager de l'équipe (prévoir environ 220 médailles).

Un trophée sera remis aux pilotes des 3 premières équipes 65cc, 85cc, 125cc, Open et Vétéran/Féminine (soit 45 coupes fournies par le club).

Un trophée sera remis aux pilotes des 3 premières ligues (soit 45 trophées fournies par la FFM).

Le « Trophée des Régions », sera confié à la Ligue Régionale gagnante pour une année. La Ligue en possession du Trophée devra le remettre, l'année suivante, au président du jury lors de la 1^{ère} réunion.

Pour la « Coupe des Régions Outre-Mer », une coupe sera remise aux pilotes de la ligue la mieux classée au classement général (soit 15 ou 9 coupes fournies par le club).

Pour le « Trophée Mx des Régions », une coupe sera remise aux pilotes de la ligue la mieux classée au classement général (soit 9 coupes fournies par le club).

Les coupes devront être identiques pour toutes les catégories et de tailles différentes (1^{er} : grande ; 2^{ème} : moyenne ; 3^{ème} : petite).

La présence des pilotes est obligatoire sur le podium (voir article 8.8 du règlement Général Motocross).

ARTICLE 8 - PARC FERME

Immédiatement après la fin de la seconde manche de chaque catégorie, les machines des 3 premiers devront être placées en parc fermé pendant 30 minutes.

ARTICLE 9 - HORAIRES

L'avant-veille de la manifestation :

Ouverture du parc-coureurs de 14h00 à 21h00.

La veille de la manifestation :

Ouverture du parc-coureurs à 7h30

SAMEDI

8h00 – 13h00	Vérifications administrative et technique
10h 00	Réunion du jury

Essais libres

11h00	65cc	15 mn
11h25	85cc	20 mn

Repas

Essais Chronométrés et Tests de départ		
13h30	65cc	15 mn + 5 mn
14h00	85cc	20 mn + 5 mn

Essais libres		
14h30	125cc	20 mn
15h00	Vétéran / féminine	20 mn
15h30	Open	20 mn

1ère manche		
65cc		
15h55	Tour de reconnaissance	
16h05	Départ	12 mn +1T
85cc		
16h30	Tour de reconnaissance	
16h35	Départ	15 mn +1T

Essais Chronométrés		
17h00	125cc	20 mn
17h30	Vétéran / féminine	20 mn
18h00	Open	20 mn
19h00	Réunion du jury	

DIMANCHE

Warm up		
8h00	65cc	10 mn
8h15	85cc	10 mn

Tests de départ et Essais Libres		
8h30	125cc	3 mn + 12 mn
8h55	Vétéran / féminine	3 mn + 12 mn
9h20	Open	3 mn + 12 mn

2 ^{ème} Manche		
65cc		
9h45	Tour de Reconnaissance	
9h55	Départ	12 mn + 1T
85cc		
10h15	Tour de Reconnaissance	
10h25	Départ	15 mn + 1T

1 ^{ère} Manche		
125cc		
10h50	Tour de Reconnaissance	
11h00	Départ	20 mn + 1T
Vétéran / Féminine		
11h30	Tour de Reconnaissance	
11h40	Départ	20 mn + 1T

Repas		
-------	--	--

13h30	Présentation des Equipes	
1^{ère} Manche		
Open		
14h15	Tour de Reconnaissance	
14h25	Départ	20 mn + 1T
2^{ème} Manche		
125cc		
15h00	Tour de Reconnaissance	
15h10	Départ	20 mn + 1T
Vétéran / Féminine		
15h45	Tour de Reconnaissance	
15h55	Départ	20 mn + 1T
Open		
16h30	Tour de Reconnaissance	
16h40	Départ	20 mn + 1T
17h15	Remise des Prix	
17h45	Réunion de Jury	

ARTICLE 10 - JURY

Une salle de jury indépendante sera prévue pouvant accueillir au moins 30 personnes (minimum 50m² et sonorisée). Elle devra accueillir le jury proprement dit et les délégués des ligues. Ces derniers devront être licenciés.

Le jury sera composé des membres votant suivants :

- le Président, délégué de la Commission de Motocross ;
- au moins 2 commissaires sportifs titulaires du spécifique 2ème degré. (Il est rappelé que ces commissaires sportifs ne doivent avoir aucune autre fonction sur l'épreuve).

Ce jury sera seul habilité à interpréter le présent règlement et à solutionner les éventuelles observations.

Les représentants licenciés désignés par les ligues seront autorisés à participer à titre consultatif aux réunions du Jury.

ARTICLE 11 - PRESCRIPTIONS

Les prescriptions du règlement général des championnats de France Mx, du règlement technique Mx, des Règles Techniques et de Sécurité et du présent règlement seront applicables à la manifestation.

CHAMPIONNAT DE FRANCE QUAD CROSS ELITE **REGLES PARTICULIERES 2025**

ARTICLE 1 – COUREURS ADMIS

Peuvent prétendre participer à ce championnat tous les coureurs âgés de 16 ans, titulaires d'une licence NCO, Internationale ou LUE délivrée par la FFM.

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

Cylindrées : Les cylindrées imposées sont :

250cc à 525cc 2 Temps ou 4 Temps mono ou bicylindre.

Délégué : Pommier Thierry : 06.86.96.13.22

ARTICLE 2 - ENGAGEMENT

2.1 – Numéros de Course :

Les numéros de course seront déterminés par la liste émise par la FFM et valable pour toute la saison 2025 (voir article 6.3 du règlement Général).

Le numéro de course indiqué sur le dossard, le maillot ou la dorsale doit être lisible et identique à celui indiqué sur le motorcycle. Le non-respect de cette règle entraînera la disqualification du pilote pour les essais ou les manches concernés.

2.2 – Engagement :

Voir règlement général motocross ou site internet FFM (www.ffmoto.org).

Le nombre de pilotes engagés par épreuve est limité à 30 (sauf si des qualifications sont organisées lors de la 1^{ère} épreuve). Le montant du droit d'engagement s'élèvera à **100€** par épreuve.

Avec des qualifications en début d'année :

Si des qualifications sont organisées en début d'année, les pilotes qualifiés et les réservistes auront l'obligation d'être présents sur toutes les épreuves du championnat. En cas d'absence, leurs engagements seront automatiquement annulés et ils seront remplacés par les pilotes non qualifiés lors des qualifications en fonction des essais chronométrés.

Sans qualification en début d'année :

En priorité seront sélectionnés les pilotes s'étant engagés sur la totalité des épreuves comme suit :

- Pour la 1^{ère} épreuve, seront sélectionnés en priorité les pilotes ayant été classés au même championnat de France la saison précédente. En fonction du nombre de pilotes à sélectionner, la commission se réserve le droit de choisir 5 pilotes à sa convenance.
- Pour les épreuves suivantes, seront sélectionnés en priorité les pilotes ayant marqué au minimum un point dans le championnat en cours au jour de la validation des engagements (un mois avant l'épreuve).

Dans la limite des places disponibles le plateau sera complété comme suit :

- En fonction du nombre d'épreuves où les pilotes sont inscrits
- En fonction de la date d'inscription.

Attention, tout pilote engagé à l'année ou qualifié et déclarant forfait sur une épreuve (sauf raison médicale justifiée), ne sera plus prioritaire lors de la sélection pour les épreuves suivantes et pourra voir ses engagements annulés.

ARTICLE 3 - FORMULE

Le championnat de France de Quad Cross 2025 se disputera au cours des épreuves de classement inscrites au calendrier.

ARTICLE 4 – DEROULEMENT DES EPREUVES

Des qualifications seront organisées pour qualifier 30 pilotes plus 2 réservistes lors de la 1^{ère} épreuve du championnat si plus de 30 pilotes (maximum 60) sont engagés.

Le schéma de l'épreuve sera le suivant :

Les pilotes seront répartis entre deux groupes «A» et «B» en fonction de leur classement de l'année précédente. Les pilotes non classés viendront ensuite par ordre numérique.

- 1 séance d'essais libres Groupe A ;
- 1 séance d'essais libres Groupe B ;
- 1 séance d'essais chronométrés qualificatifs Groupe A (15 pilotes qualifiés + 1 réserviste) ;
- 1 séance d'essais chronométrés qualificatifs Groupe B (15 pilotes qualifiés + 1 réserviste) ;

Les changements de groupe sont interdits.

Si le nombre de pilotes à diviser est un nombre impair, le Groupe A comprendra un pilote de plus que le Groupe B.

Si le nombre de pilotes engagés est inférieur ou égal à 30 pilotes lors de la 1^{ère} épreuve et à partir de la 2^{ème} épreuve du championnat, le format des courses sera le suivant :

Essais :

Une séance d'essais libres et une séance d'essais chronométrés seront organisées. Les essais chronométrés sont obligatoires pour tous les pilotes et détermineront leur place sur la grille.

Départ :

Les départs seront obligatoirement donnés sur 2 lignes de 15 machines.

Durée :

2 manches de 20 mn + 2 tours séparées par un intervalle de 1 heure minimum ;

ARTICLE 5 – CLASSEMENT – PRIX – RECOMPENSES**5.1 - Classement :**

Pour chacune des manches de championnat, le barème des points sera celui du règlement Général Motocross (classement scratch).

5.2 - Prix :

Chaque coureur qualifié et les deux réservistes percevront une prime de qualification de 30€ augmentée des primes ci-dessous :

1^{er}	200	6^{ème}	90	11^{ème}	50
2^{ème}	160	7^{ème}	80	12^{ème}	40
3^{ème}	140	8^{ème}	80	13^{ème}	35
4^{ème}	120	9^{ème}	70	14^{ème}	30
5^{ème}	100	10^{ème}	60	15^{ème}	25
Soit : 930 € x 2 manches = 2.400 €					

Total du plateau : 960 € + 2.400 € = 3.360 €

Les pilotes auront jusqu'à 20 heures pour retirer leurs primes.

5.3 - Récompenses :

Pour chaque épreuve, les pilotes recevront les récompenses suivantes :

- pour les trois premiers du classement scratch 1 Coupe
- pour le premier Junior* 1 Coupe
- pour la première Féminine 1 Coupe
- pour le premier Vétéran** 1 Coupe

A la fin de la saison, les titres suivants seront décernés :

Champion de France :

- 1^{er} du classement scratch

Vainqueur de Trophée issu du classement scratch :

- 1^{er} Junior*
- 1^{ère} Féminine
- 1^{er} Vétéran**

* Junior : âge maximum 18 ans. Les pilotes ne devront pas avoir 19 ans au cours de l'année.

** Vétéran : âge minimum 40 ans. Les pilotes devront avoir au minimum 40 ans le jour de l'épreuve.

ARTICLE 6 - MOTOCYCLES

Seront admises les machines répondant aux normes suivantes :

Définition :

Un quad est un véhicule à quatre roues et dont les roues arrière assurant la propulsion sont montées sur la même axe rigide horizontal.

- Le moteur ne peut en aucun cas être situé derrière le pilote.
- Un moteur de moto peut être utilisé
- Tout système différentiel de transmission est interdit.
- Le choix du cadre, du moteur, de l'emplacement du réservoir de carburant est libre.
- Les pneus cloutés, chaînés sont interdits.
- Les jantes, que ce soit pour l'avant ou l'arrière, ne peuvent excéder 12 pouces de diamètre.
- Les roues à bâtons et à rayons ainsi que les jantes en carbone sont interdites.
- La largeur hors tout, ne doit pas excéder 1.300 mm, quel que soit la compression de l'amortisseur, mesure prise en charge (pilote sur la machine).
- Le silencieux d'échappement ne doit pas dépasser l'aplomb arrière du quad ou une ligne verticale tangente.
- Le pilote doit être obligatoirement isolé des roues arrière par deux ailes, solidaires ou non l'une de l'autre, réalisées en matière plastique ou en polyester.
- La transmission assurée par une chaîne devra être équipée d'un sabot en matière dur (type téflon et non alu) à sa partie inférieure protégeant la couronne et le disque, pour les machines étant déjà équipé d'un sabot alu, celui-ci devra être recouvert d'un caoutchouc dur d'une épaisseur de 5mm minimum et recouvrir les parties susceptibles de causer des blessures. Un pare choc ou pare buffle devra être mis en place. Dans le cas d'un pare choc, les deux embouts devront être arrondis, diamètre minimum : 15 mm
- Un tube de protection (ou nerf bar) sans partie saillante de section ronde doit être prévu de chaque côté de l'engin. Il devra obligatoirement être fixé en deux points : un au niveau du support d'articulation du bras de suspension inférieur, l'autre sur le support de repose-pied et comporter des sangles ou treillages métalliques fixés sur la tubulure du nerf bar et du châssis. Afin d'empêcher le pied du pilote de toucher le sol accidentellement.
- Afin d'éviter toute intrusion des pieds du pilote entre les roues arrière et les nerfs bars, ceux-ci doivent par construction être relevés à l'arrière de 100 mm minimum ou être équipés d'une protection en métal ou plastique entre ces nerfs bars et les garde-boue arrière.
- Un coupe-circuit interrompant l'allumage du moteur doit être relié au pilote.
- La direction doit être assurée par les roues avant.
- Le guidon doit être équipé d'une protection rembourrée sur la barre transversale. Les guidons sans barre

transversale doivent être équipés d'une protection rembourrée située au milieu du guidon, recouvrant largement les brides de fixation du guidon.

- Les extrémités exposées du guidon doivent être bouchées avec un matériau solide, ou recouvertes de caoutchouc.
- Segment de sortie de boîte obligatoire.
- Segment de protection chaîne obligatoire.
- Pare-choc avant type croix de malte interdit. Aucune partie saillante ne sera acceptée.
- Protection chaîne et disque d'origine autorisée et protections arrière obligatoires (voir schéma).
- La télémétrie est interdite.
- Le port d'une charlotte est obligatoire pour les cheveux longs.
- Les garde-boue doivent être en matériaux souples.
- Les plaques des machines devront être de dimensions réglementaires.
- « Toutes les machines doivent être alimentées par du carburant sans plomb, conforme aux spécifications de la FIM ».
- La capacité du réservoir ne peut excéder 22 litres pour les moteurs 2T ou 4T.
- Les réservoirs ne peuvent dépasser la hauteur du guidon (la parallèle des 2 poignées).
- Contrôle du niveau sonore : se référer à l'article 6 du Règlement Technique Motocross, la mesure sera prise avec le pilote sur la machine.

Plaques des Machines : (se référer à l'Article 5 du règlement Technique Mx)

- Les plaques des machines devront être de dimensions réglementaires.
- La plaque frontale et arrière aura un fond vert, avec numéros blancs, mate.
- La plaque arrière devra être montée derrière le pilote, sur la barre d'appui arrière, et être alignée avec la machine (type drapeau).
- Le support de montage ne doit pas être plus haut que 150 mm.
- La plaque arrière doit être faite d'un matériau flexible et facilement cassable.

TRES IMPORTANT

Dimension de la plaque avant 15 x 20 cm

Dimension de la plaque arrière 18 x 23 cm

Dimension des chiffres 14 cm de haut minimum

Toutes ces dispositions techniques sont applicables à l'ensemble de la discipline quad.

ARTICLE 7 – CONTROLE TECHNIQUE APRES CHAQUE COURSE

Immédiatement après chaque course, un contrôle sonomètre sera effectué sur les machines des 3 premiers pilotes.

Démontage :

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

ARTICLE 8 - HORAIRES

La veille de l'épreuve :

16h00	19h00	Contrôle Administratif et Technique
19h10		Briefing et accueil des pilotes

Le jour de l'épreuve :

1^{ère} épreuve si plus de 30 pilotes engagés :

07h45		Briefing commissaires
08h00	08h55	Libre organisateur
09h00	09h15	Séance essais libres – 15 mn – Groupe A
09h20	09h35	Séance essais libres – 15 mn – Groupe B
09h40	11h10	Libre organisateur
11h15	11h30	Séance essais chronométrés – 15 mn – Groupe A
11h35	11h40	Tests de départ - 5 mn – Groupe A
11h45	12h00	Séance essais chronométrés – 15 mn – Groupe B
12h05	12h10	Tests de départ - 5 mn – Groupe B
12h15	14h25	Libre organisateur
14h30	14h55	1 ^{ère} manche – 20 mn + 2 tours

15h00	16h15	Libre Organisateur
16h20	16h45	2 ^{ème} manche – 20 mn + 2 tours

1^{ère} épreuve si jusqu'à 30 pilotes engagés et les autres épreuves :

07h45		Briefing commissaires
		Libre organisateur
09h20	09h40	Séance essais libres – 20 mn – « Quad Cross »
09h45	11h40	Libre organisateur
11h45	12h05	Séance essais chronométrés – 20 mn – « Quad Cross »
12h10	12h15	Tests de départ - 5 mn – « Quad Cross »
12h20	14h25	Libre organisateur
14h30	14h55	1 ^{ère} manche – 20 mn + 2 tours – « Quad Cross »
15h00	16h15	Libre organisateur
16h20	16h45	2 ^{ème} manche – 20 mn + 2 tours – « Quad Cross »
16h50		Libre Organisateur

TOUT PILOTE EST RESPONSABLE DE SES ACCOMPAGNEURS SUR LE CIRCUIT ET SES ABORDS, AVANT, PENDANT ET APRES LA COURSE

Pour les points non précisés au présent règlement, se reporter au règlement Général Motocross et au règlement Technique Motocross.

**CHAMPIONNAT DE FRANCE
QUAD CROSS DES RÉGIONS
REGLES PARTICULIERES 2025**

ARTICLE 1 - DEFINITION

La Fédération Française de Motocyclisme met en compétition, chaque année, une épreuve de quad cross par équipe de Ligues Régionales dénommée :

CHAMPIONNAT DE FRANCE QUAD CROSS DES REGIONS

Les clubs organisant le championnat de France Quad Cross des Régions devront prévoir dans le parc-coueurs, un emplacement délimité pour chaque Ligue (minimum 150 m²).

ARTICLE 2 - PILOTES ADMIS

Elle sera réservée aux pilotes titulaires d'une licence annuelle FFM.

Chaque Ligue Régionale sélectionnera et engagera elle-même une équipe de trois pilotes (licenciés dans sa ligue) chargés de la représenter.

- a) 1 pilote de plus de 16 ans et de moins de 21 ans ou 1 pilote féminin ou 1 pilote vétéran sans limite d'âge.
- b) 2 pilotes de plus de 16 ans

Les pilotes classés dans les 3 premiers du Championnat de France Quad Cross Elite de l'année en cours ne seront pas autorisés à participer au championnat de France Quad Cross des Régions. Les classements pris en compte seront ceux du week-end précédant la date de clôture des engagements.

L'engagement au Championnat de France Quad Cross des Régions étant prioritaire, tout pilote sélectionné ayant accepté sa sélection, sera dérogé d'office de tout engagement antérieur.

La gestion des engagements se fera par le club organisateur. Les ligues qui n'auraient pas retourné le bulletin d'engagement accompagné du droit d'engagement de 300 € un mois avant la manifestation auront le droit d'engagement doublé. Tout dossier reçu incomplet ne sera pas pris en compte et sera retourné.

Les concurrents porteront obligatoirement un maillot aux couleurs de leur Ligue, avec les numéros de dossard cités ci-dessous, la publicité est tolérée mais devra être discrète. En aucun cas la publicité ne devra gêner la lisibilité du numéro de course :

Ligues	Numéros		
Auvergne Rhône Alpes	1	2	3
Bourgogne Franche Comté	4	5	6
Bretagne	7	8	9

Centre Val de Loire	10	11	12
Corse	14	15	16
Grand Est	17	18	19
Hauts de France	26	27	28
Ile de France	29	30	31
Normandie	32	33	34
Nouvelle Aquitaine	35	36	37
Occitanie	41	42	43
Pays de la Loire	44	45	46
Provence	47	48	49

Il convient de prévoir des maillots de grande taille, compte tenu qu'ils doivent être portés par-dessus le pare-pierre et la protection dorsale.

Une ligue pourra se voir éliminée si ses pilotes ne portent pas de maillots aux couleurs de la Ligue et avec les numéros ci-dessus.

Laissez-passer minimum à délivrer par ligue :

- Pilotes : 3
- Mécaniciens : 3
- Panneauteurs : 3
- Accompagnateurs (sans accès piste) : 2 par pilote soit 6
- Délégué : 1
- Accompagnateurs délégués (sans accès piste) : 1

Les bracelets devront être de couleur différente selon les accès autorisés.

ARTICLE 3 - PARC D'ATTENTE

Un parc d'attente avec accès direct au circuit sera aménagé, comportant un box par ligue participante. Ce box sera suffisamment grand pour contenir 2 machines. Seront admis dans ce box, le manager (ou le délégué de la ligue) et un maximum de deux mécaniciens qui pourront travailler sur n'importe quelle moto de l'équipe.

L'organisateur devra installer à l'entrée du parc d'attente une pendule en état de marche.

Toutes les machines devront s'y trouver 10 minutes avant le départ de chaque course.

ARTICLE 4 - REGLEMENT TECHNIQUE DES MACHINES

La L.M.R. du lieu d'organisation devra obligatoirement désigner en complément 1 commissaire technique 1er degré et le club 2 aides licenciés en complément du commissaire technique désigné par la F.F.M., le coût de ce second commissaire technique et des aides étant à la charge du club organisateur.

Chaque pilote pourra présenter deux machines au contrôle technique. Une marque sera faite de la façon suivante : Une touche de peinture sur la douille de direction avec le numéro de course du concurrent à l'intérieur, marquage du système d'échappement complet et de la culasse.

Le plombage des machines se fera lors du contrôle technique.

Pour les autres cas, se référer au règlement technique motocross.

Les numéros des cadres de toutes les machines, passées par le contrôle technique, devront être relevés.

Un contrôle du plombage des machines sera fait à la mise en pré-parc.

NOTA : Les pilotes ne pourront pas utiliser une machine de cylindrée différente d'une manche à l'autre.

ARTICLE 5 - PROCESSUS DE L'EPREUVE

Les remplacements de pilotes seront autorisés au plus tard avant la fin du contrôle administratif.

L'entrée des pilotes pour les essais libres et chronométrés se fera par tirage au sort en présence des délégués. Après les essais chronométrés, les équipes seront classées en fonction des résultats de leurs 3 pilotes. Ce classement déterminera l'entrée en grille pour les 3 manches.

L'entrée en grille sera la suivante :

Les coureurs se placeront sur la grille de départ, un par un, en fonction du classement établi après les essais chronométrés. Ils choisissent leur emplacement à la grille en commençant par un coureur de l'équipe la mieux placée, suivi d'un coureur de l'équipe étant la deuxième mieux placée, puis un coureur de la troisième meilleure équipe, et ainsi de suite jusqu'à ce que le premier coureur de chaque équipe qualifiée ait pris sa position. La même procédure sera alors répétée pour le deuxième et troisième coureur de chaque équipe.

Veille de la manifestation :

Le circuit sera visité le samedi matin et seules les personnes suivantes seront autorisées à y participer :

- le délégué
- les membres du jury
- un pilote de moins de 21 ans tiré au sort
- un pilote Open tiré au sort

- le directeur de course
- le responsable de l'entretien de la piste

Les vérifications administrative et technique se tiendront la veille de la manifestation de 16h00 à 19h00.

A 18h00 se tiendra une réunion du jury à laquelle seront invités les représentants des ligues présentes. Les questions diverses seront abordées. Un seul représentant par ligue pourra assister aux réunions du jury.

Le jour de la manifestation, il sera organisé :

- 1 Séance d'Essais libres : **20 mn**
- 1 Séances d'Essais chronométrés : 20 mn
- **2 manches** : 20 mn + 2 tours

ARTICLE 6 - PARC FERME

Immédiatement après la fin de la dernière manche, les machines des 3 premiers devront être placées en parc fermé pendant 30 minutes.

ARTICLE 7 - CLASSEMENT

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

Les points correspondant à la place seront accordés à l'issue de la course.

L'équipe gagnante sera celle qui aura obtenu le minimum de points en additionnant les 6 meilleurs résultats des pilotes.

En cas d'ex æquo on recherchera l'équipe dont les coureurs ont obtenu le plus grand nombre de premières places puis de deuxième places etc. et s'il y a toujours égalité, on recherchera le plus grand nombre de tours effectués.

Lors de la présentation des équipes, une médaille commémorative sera attribuée à chacun des pilotes et au manager de l'équipe.

Les 3 premières équipes seront récompensées. Leur présence sera obligatoire sur le podium.

ARTICLE 8 - PRIX D'ARRIVEE

Les prix d'arrivée seront les suivants :

1 ^{ère} équipe	450 €	3 ^{ème} équipe	270 €	5 ^{ème} équipe	150 €
2 ^{ème} équipe	330 €	4 ^{ème} équipe	210 €		

Soit un total de 1.410 €

Les prix devront être payés uniquement en espèces. Les enveloppes devront être remises au délégué lors de la dernière réunion du Jury.

ARTICLE 9 - JURY

Une salle de jury indépendante sera prévue pouvant accueillir le jury et les délégués des ligues. Ces derniers devront être licenciés.

Le jury sera composé des membres votant suivants :

- le Président, délégué de la commission de motocross ;
- au moins 2 commissaires sportifs titulaires du spécifique 2^{ème} degré. (Il est rappelé que ces commissaires sportifs ne doivent avoir aucune autre fonction sur l'épreuve).

Ce jury sera seul habilité à interpréter le présent règlement et à solutionner les éventuelles observations.

Les représentants licenciés désignés par les ligues seront autorisés à participer à titre consultatif aux réunions du Jury.

ARTICLE 10 - PRESCRIPTIONS

Les prescriptions du règlement général des championnats de France, du règlement technique, des Règles Techniques et de Sécurité et du présent règlement seront applicables à la manifestation.

**CHAMPIONNAT DE FRANCE
MONTEE IMPOSSIBLE
RÈGLES PARTICULIÈRES 2025**

ARTICLE 1 – DEFINITION

La FFM met en compétition pour l'année 2025 le Championnat de France Montée Impossible.

Un titre de Champion de France sera attribué à l'issue de la saison dans les catégories suivantes :

- Catégorie Proto
- Catégorie féminine (minimum 5 pilotes)

Les épreuves des différents championnats de France FFM sont ouvertes aux pilotes de nationalité étrangère titulaires d'une licence annuelle délivrée par la FFM. Ils pourront figurer au classement cumulé du cycle

d'épreuves auquel ils participent et concourir pour le titre de champion de France. Ces pilotes pourront également bénéficier des primes de résultat correspondantes.

Participation des pilotes féminins :

Les pilotes féminins sont autorisés à participer au Championnat de France avec des machines de 250cc minimum.

Délégué : Roche Paul : 06.85.81.19.64

ARTICLE 2 – PRESCRIPTIONS GENERALES

La Montée Impossible se déroulera en conformité avec les prescriptions, des règlements nationaux de la FFM, du règlement spécifique de l'épreuve et de ses annexes, auxquels, tous les concurrents s'engagent à se soumettre par le seul fait de leur inscription. Le règlement spécifique de l'épreuve sera disponible sur le site engage-sport deux mois avant les épreuves (sous réserve que les clubs adressent à la FFM leur dossier dans les délais).

ARTICLE 3 – OBJET

La Montée Impossible est une compétition qui consiste à graver à moto une pente dont la déclivité avoisine ou dépasse par endroit les 90%. Toutefois, la présence de paliers pouvant comporter une pente négative est admise.

ARTICLE 4 – LE BUT

Le pilote doit atteindre la ligne d'arrivée le plus rapidement possible sur sa moto.

ARTICLE 5 – LA PISTE

Dimensions :

Longueur : 100 m minimum ; 300 m maximum entre les cellules départ et arrivée.

Largeur : 4 m minimum ; 10 m maximum.

La piste devra obligatoirement être délimitée de chaque côté (fanions, banderoles, plâtre, ...).

Elle pourra être balisée par des piquets souples « style jalons ou porte de ski ». Dans ce cas il devra y avoir 10m maximum entre chaque porte. La piste devra quand même être délimitée au plâtre de chaque côté.

Déclivité : l'ensemble de la Montée devrait être impossible mais chaque obstacle par lui-même doit être franchissable.

ARTICLE 6 – CATEGORIE DE MACHINES

Le championnat de France de Montée Impossible est réservé aux machines considérées comme prototype dans les règlements et par les officiels FFM.

Les motos d'origine ne sont pas admises dans le championnat.

ARTICLE 7 – COUREURS ADMIS – NUMEROS

- Les coureurs admis devront répondre aux modalités du Règlement Général Motocross.

- Les N° de course seront gérés par la FFM. Les numéros de course des pilotes classés l'année précédente seront conservés uniquement la saison suivante.

ARTICLE 8 – ENGAGEMENT

Tout pilote désireux de participer à une épreuve devra faire une demande d'engagement sur le site internet de la FFM (<https://ffm.engage-sports.com>). Voir Article 7 du Règlement Général Motocross.

Le nombre de pilotes est limité à 50 avec un maximum de 60 en fonction des épreuves du Championnat de France. Le nombre total d'engagés par épreuve avec les licences à la journée est limité à 70.

Les engagements des pilotes titulaires d'une licence à la journée seront gérés par les clubs organisateurs.

Le droit d'engagement est fixé : 90€

Les engagements seront ouverts du 3 février au 6 avril aux pilotes souhaitant participer à l'intégralité du championnat.

A partir du 7 avril, les engagements seront ouverts aux autres pilotes.

Les engagements seront validés un mois avant chaque épreuve.

En priorité seront sélectionnés les pilotes s'étant engagés sur la totalité des épreuves comme suit :

- Pour la 1ère épreuve, seront sélectionnés en priorité les pilotes ayant été classés au même championnat de France la saison dernière. En fonction du nombre de pilotes à sélectionner, la commission se réserve le droit de choisir 5 pilotes à sa convenance.
- Pour les épreuves suivantes, seront sélectionnés en priorité les pilotes ayant marqué au minimum un point dans le championnat en cours au jour de la validation des engagements.

Dans la limite des places disponibles le plateau sera complété comme suit :

- En fonction du nombre d'épreuves où les pilotes sont inscrits
- En fonction de la date d'inscription.

Attention, tout pilote engagé à l'année et déclarant forfait sur une épreuve (sauf raison médicale justifiée), ne sera plus prioritaire lors de la sélection pour les épreuves suivantes et pourra voir ses engagements annulés.

Les pilotes souhaitant déclarer forfait devront se référer à l'Article 7 du Règlement Général Motocross.

ARTICLE 9 – OBLIGATIONS ADMINISTRATIVES

Chaque concurrent devra présenter aux vérifications administratives, les documents suivants, en cours de validité :

- 1 pièce d'identité ;
- licence NCO pour le championnat ;

En absence de modalité précisée par le règlement particulier de l'épreuve, tout pilote n'ayant pas procédé à ces vérifications au minimum 1 heure avant l'heure prévue du 1er départ ne pourra pas participer à l'épreuve.

ARTICLE 10 – EQUIPEMENT PILOTES

- Genouillères, coudières et lunettes conseillées.

Tenue obligatoire :

- Casque intégral homologué type Motocross : Europe : ECE 22-06 ou ECE 22-05 'P' - USA : SNELL M 2015 ou 2020 – Japon : JIS T 8133 : 2015.
- Bottes Motocross, enduro ou trial, crantées (les mini-bottes sont interdites) ;
- Protection dorsale : norme EN 1621-2 (Label FFM inclus) ;
- Protection pectorale : norme EN 14021 ou EN 1621-3 (Label FFM inclus) ;
- Gants style motocross ;
- Pantalon motocross ;
- Maillot Motocross (tee-shirts, blousons, sweats ou autres sont interdits ainsi que les inscriptions manuscrites).

ARTICLE 11 – REGLEMENT DE LA COURSE

1. Chronométrage :

- La cellule de départ située à un minimum de 5 mètres et à un maximum de 20 mètres après l'emplacement de départ de la moto sera déclenchée automatiquement par le passage du concurrent.
- La cellule d'arrivée sera située après la ligne matérialisant le sommet.

2. Départ :

- Individuellement
- 1^{ère} épreuve : Ordre inverse du classement du Chpt de France de l'année précédente.
- Autres épreuves : Ordre inverse du classement provisoire du championnat et ordre inverse des numéros en commençant par les pilotes sans point.

En cas d'incident mécanique constaté et signalé à un officiel, un délai maximum pour réparation sera fixé en accord entre le pilote et le délégué après son ordre de départ théorique de la manche considérée. Le pilote qui ne prévient pas les officiels avant son tour prévu de passage ne pourra pas participer à la manche et sera disqualifié de cette manche.

10 mn après que le dernier pilote a effectué sa montée, plus aucun pilote ne pourra participer et la manche sera considérée comme terminée.

Pour la dernière, si les 3 meilleurs pilotes ont effectué leur montée, plus aucun pilote ne sera autorisé à prendre de départ.

Dès qu'un pilote s'élance, le pilote suivant doit IMMEDIATEMENT prendre place sur la ligne de départ sous peine de disqualification. Le run sera considéré comme une manche effectuée si la moto franchit la ligne des cellules après le départ. 2 tentatives avant la ligne des cellules seront considérées comme une manche.

3. Arrivée :

- Le franchissement du sommet sera homologué lorsque le pilote en contact avec la machine aura déclenché la cellule d'arrivée. Pour tout sommet homologué le directeur de course situé sur la ligne d'arrivée devra agiter un drapeau à damiers.

4. Mesures :

- Elles seront effectuées à l'aide d'une lunette laser ou d'un décimètre, le point de repère étant l'axe de la roue avant au moment de l'immobilisation de la moto, accompagnée d'un arrêt moteur. Si la moto ou la roue avant (en montant), sort de la piste, la mesure se fera à l'endroit de la sortie.
- Le délégué décidera avec l'organisateur de la distance de la première partie de la piste ou les pilotes ne seront pas mesurés.
- Dégagement de la piste : le pilote redescendra sa moto au pré parc, par un couloir prévu à cet effet.
- Franchissement de la ligne blanche : Un briefing des commissaires de piste devra être fait par le Directeur de Course pour rappeler l'importance de lever les drapeaux quand la roue avant sort de la piste et non la roue arrière. Voir le nombre de drapeaux.

5. Déroulement :

Un briefing d'avant course, obligatoire pour les pilotes aura lieu à la fin des contrôles. Seront abordés lors du briefing :

Les horaires de départ

Le déroulement de la course

La personne à prévenir en cas de retard d'un pilote

Les points particuliers de l'épreuve

Etc...

- Les départs sont fixés à : 1^{ère} manche : 8h30 ; 2^{ème} manche : 10h30 ; 3^{ème} manche : 14h00 ; 4^{ème} manche : 16h00. Les pilotes devront effectuer leur première montée avec leur propre machine passée au contrôle technique.
- Les pilotes doivent participer à une des deux premières manches pour pouvoir participer aux deux suivantes.
- Règle générale : 4 manches minimum seront organisées et donneront droit aux primes. La meilleure montée sera prise en compte pour le classement de la journée et du championnat. La 4^{ème} manche sera organisée si un minimum de 25 pilotes y participe.
- Exceptionnellement : 3 manches avec l'accord du délégué ou pour circonstances exceptionnelles.
- Toute manche supplémentaire ne sera pas prise en compte pour le classement et ne donnera pas droit aux primes. Un maximum de 6 montées sera autorisé.
- Pas de manche d'essai.
- En cas de nécessité, les manches des pilotes à la journée pourront être supprimées.

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

- S'il s'avère qu'aucune cause valable n'empêche le pilote de participer ou si son arrêt prématuré n'est pas justifié, le coureur en question ne pourra prétendre à aucun prix sur l'épreuve.
- Un pilote équipé de son casque pourra accéder à la piste pendant l'épreuve pour étudier les trajectoires mais il lui est interdit d'accéder à la piste pour, en modifier le tracé, l'état, ou faire des réparations.
- Dès l'arrêt moteur la manche est arrêtée. Pas de redémarrage possible.

7. Si la mise en service du moteur est indispensable pour effectuer les déplacements nécessaires (contrôle technique, accès au parc d'attente, etc.) le pilote doit être en tenue (avec casque) et circuler sans accélération et avec prudence en cas d'abus le pilote sera exclu de la manifestation, coupe-circuit en fonction.

ARTICLE 12 – CLASSEMENT

Le classement de l'épreuve sera établi à la place en prenant en compte pour chaque pilote (sans tenir compte de la cylindrée) la meilleure performance de la journée. La meilleure performance s'entend du pilote ayant parcouru la plus grande distance si aucun pilote n'a réussi à franchir la ligne d'arrivée. Si un ou plusieurs pilotes ont franchi la ligne d'arrivée, sera déclaré vainqueur le pilote ayant gravi la montée dans le temps le plus court. Pour départager les éventuels ex æquo, la 2^{ème} meilleure performance de la journée sera prise en compte et si nécessaire la 3^{ème}.

Le classement de chaque manche et le final de l'épreuve (avec les points marqués de chaque pilote) seront affichés dans les délais réglementaires.

Le classement final du championnat sera obtenu en additionnant les points marqués sur la totalité des épreuves comptant pour le championnat ou sur la meilleure performance de la journée si le championnat comporte une seule épreuve.

Un classement spécifique sera établi pour les pilotes féminins.

A chaque manche, les points seront attribués selon le barème prévu à l'Article 8.7 du règlement général Motocross.

En cas d'ex æquo, on prendra pour chacun, le nombre de places de premier, deuxième, etc.... jusqu'à obtenir une différence entre les pilotes.

ARTICLE 13 – CONTROLE TECHNIQUE

Un commissaire technique sera chargé du contrôle des machines et de l'application du règlement technique. Le contrôle technique sera effectué le samedi uniquement. Une exception sera faite pour les pilotes ayant avertis de leur retard auprès du délégué, du contrôleur technique ou de l'organisateur. Pour ces pilotes, le contrôle aura lieu le dimanche matin. Fermeture du contrôle technique une heure avant le premier départ de la course.

Une attention particulière sera portée, notamment sur le graphisme et l'emplacement des N°, la propreté, l'aspect de la moto et la tenue du pilote (tenue de Motocross). Aucune inscription manuscrite sur la moto ne sera admise. Le non-respect, signalé par le service technique pourra entraîner l'exclusion pour la manche ou l'épreuve par le jury.

En l'absence de modalité précisée par le règlement particulier de l'épreuve, toute machine non présentée au minimum 1 heure avant l'heure prévue du 1^{er} départ ne pourra pas participer à l'épreuve.

Le pilote :

- devra présenter obligatoirement sa propre machine.
- devra au minimum effectuer sa 1^{ère} manche avec la moto passée au contrôle technique.
- pourra présenter 2 machines et utiliser indifféremment l'une ou l'autre à chacune des montées.
- pourra, en cas d'incident, utiliser la machine d'un autre pilote ; cette dernière ne pouvant être utilisée au maximum que par deux pilotes. Dans ce cas la moto devra avoir des plaques interchangeables avec le numéro du pilote qui utilise la machine (numéro barré avec de l'adhésif interdit).

ARTICLE 14 – PARC D'ATTENTE

Il devra être situé le plus près possible de la zone de départ.

Il devra être clos afin d'interdire son accès aux personnes étrangères à l'organisation.

Le club devra prévoir au moins 1 personne responsable du parc d'attente.

Seul 1 mécano (titulaire d'une Licence LAP) par pilote (désigné par le pilote) y sera admis. L'accès au parc d'attente est interdit aux non licenciés et aux moins de 14 ans.

Le même mécano peut assister plusieurs pilotes.

Le club devra prévoir des bracelets de couleurs différentes pour les pilotes et les mécaniciens. Seuls les mécaniciens titulaires d'une licence FFM (LAP minimum) se verront remettre un bracelet.

Cet espace étant un endroit de compétition il n'y sera pas autorisé de chaise, glacière ou autre, les pilotes devront être en tenue de compétition. Tout outillage à moteur thermique est interdit dans le parc d'attente.

Une zone pourra être aménagée dans un endroit privilégié hors du parc d'attente et réservée aux proches du pilote.

Il est strictement interdit de fumer dans le parc d'attente.

ARTICLE 15 – RAVITAILLEMENT

INTERDICTION ABSOLUE DE FUMER

Le stock d'essence devra être mis dans le lieu protégé spécialement prévu à cet effet par l'organisateur, près du parc d'attente à l'abri de tout risque d'incendie et proche d'un extincteur.

Seul un jerrican ou système de remplissage de 30 litres maximum sera autorisé.

Les opérations de ravitaillement doivent intervenir après toutes les interventions de maintenance et avant de rentrer en parc d'attente.

Lors des ravitaillements, le moteur doit être coupé et la machine béquillée, deux intervenants peuvent effectuer le ravitaillement. Ces consignes sont applicables durant toute l'épreuve, la présence d'un extincteur est obligatoire.

ARTICLE 16 – PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

Chaque concurrent devra être en possession d'un tapis de sol absorbant.

Ce tapis devra impérativement être utilisé lors de toute opération de maintenance, de mécanique ou de ravitaillement.

Les concurrents et leur assistance devront veiller particulièrement à conserver l'espace qu'ils utilisent dans les parcs dans le même état qu'ils l'ont trouvé lors de leur arrivée, et évacuer leurs déchets divers dans les containers et poubelles prévus à cet effet par l'organisateur. Le pilote (ou son assistance) ne respectant pas ces consignes sera pénalisé d'une amende pécuniaire de 100 € à chaque infraction constatée.

ARTICLE 17 - DOTATIONS

Pas de prime de départ.

Primes d'arrivée par manche :

1 ^{er}	150 €	6 ^{ème}	60 €
2 ^{ème}	125 €	7 ^{ème}	50 €
3 ^{ème}	100 €	8 ^{ème}	40 €
4 ^{ème}	80 €	9 ^{ème}	30 €
5 ^{ème}	70 €	10 ^{ème} au 25 ^{ème}	20 €

Total plateau : 1.025 € x 4 = 4.100 €

Tout pilote qui ne prendra pas sa prime le jour de l'épreuve devra y renoncer.

Aucune indemnité financière supplémentaire, sous quelque forme que ce soit, ne pourra être sollicitée par le coureur.

La présence des pilotes, en tenue Motocross (maillot, pantalon, bottes), est obligatoire à la remise des prix qui devra être organisée immédiatement après l'arrivée de la dernière manche.

ARTICLE 18 - COUVERTURE D'IMAGE

Les concurrents reconnaissant que l'épreuve de la Montée Impossible organisée par le Moto Club est une opération promotionnelle dont ils peuvent être bénéficiaires par la renommée qu'ils peuvent y acquérir.

Sous le contrôle du club, les médias qui font un écho d'une épreuve par les moyens divers de la presse (radio, vidéo, cinéma, télévision, etc.) font connaître les concurrents et les sponsors. Ceux-ci sont alors incités à aider à nouveau des concurrents à l'occasion d'épreuves ultérieures.

Pour permettre une totale liberté de moyens à cet égard, les concurrents consentent ici expressément que l'organisateur et la FFM, disposent du droit d'utilisation de leur nom et de leur image pour ce qui concerne, de près ou de loin leur participation à l'épreuve de la Montée Impossible.

ARTICLE 19 – RECLAMATIONS

Déposées conformément au règlement Général Motocross.

REGLEMENT TECHNIQUE 2025

Descriptif de la construction :

1 - PARTIE CYCLE

Le cadre sera libre, ne présentant pas de danger par sa forme ou sa section.

La moto devra mesurer 1.700mm au minimum, axe de la roue avant à l'axe de la roue arrière.

Un point d'ancrage de diamètre intérieur mini de 35 mm à l'arrière, à droite du bras oscillant, sera fixé sur la moto pour le remorquage.

2 - BRAS OSCILLANT

La partie avant sera obstruée par le garde boue ou une plaque rigide.

3 - ROUES

Le nombre de roues sera libre mais elles devront être en ligne.

Diamètre de la roue indifférent.

Pneus au choix.

Équipement seul autorisé :

* boulons, en quantité libre, qui seront fixés à l'intérieur du pneu

* godets liés entre eux par une tige, un câble ou une chaîne

* godets moulés dans le pneu

Les clubs auront la possibilité d'interdire les pneus à godets. Ils devront obligatoirement le préciser sur le Règlement Particulier de leur épreuve.

4 - FREINS

Le frein avant est obligatoire et doit être en parfait état de fonctionnement, le frein arrière est conseillé et ils pourront être couplés.

5 - TRANSMISSION

Pas de restriction dans le choix du mode. Tous les pignons et entraînement de chaîne devront être protégés.

Protection de la (ou des) chaîne obligatoire : Guide chaîne type motocross ou tout autre système ayant la même efficacité.

6 - LE GARDE BOUE SUR LA ROUE ARRIERE

Du type enveloppant et d'un seul tenant, il sera réalisé en métal, en fibre de carbone ou plastique et ne sera pas coupant. Son extrémité devra arriver au minimum de l'aplomb de la partie la plus saillante de l'équipement roue/pneu/boulons ou godets. Une sangle ou une poignée non dangereuse avec une garde de 4 cm au minimum par rapport au garde boue est obligatoire pour que les commissaires puissent aider les pilotes dans la descente. Les deux côtés seront fermés (voir schéma 1).

7 - GUIDON - LEVIERS ET REPOSE PIEDS

Le guidon sera bouché aux extrémités et les poignées seront collées. Les leviers de freins et d'embrayage devront posséder la boule de sécurité. Les protections en bouts de guidon et devant les leviers ne devront pas être bloqués. La barre transversale devra être protégée.

Les repose pieds fixes sont interdits. Ils doivent être du type Motocross, repliables et équipés d'un ressort métallique les ramenant à la position horizontale.

8 - PLAQUES NUMEROS

Les plaques latérales et frontales seront du type cross, réservées au numéro de course et de dimensions de 200 x 300 mm.

- Fond plaque couleur : Blanc

- Couleur Numéro : Noir

Les numéros devront être du commerce et de dimension réglementaire.

Le ruban adhésif ou la découpe à la main sont interdits.

9 - MOTEUR

Cylindrée de 601cc minimum sauf pour les moteurs de fabrication artisanale, les moteurs multiples et électriques.

Il pourra bénéficier d'une préparation spéciale ou d'un kit haute performance.

Il devra être équipé d'un démarreur électrique ou d'un système de démarrage par assistance externe électrique, pneumatique ou kick. En cas de démarrage par l'assistance d'une batterie extérieure, la mise en service de celle-ci devra se faire obligatoirement à l'aide d'une prise type Dragster évitant toute étincelle. Si plusieurs moteurs, pas de cylindrée minimum mais les moteurs devront être de caractéristiques identiques. Les accessoires annexes, injection, carburateur, suralimentation, compresseur, filtre à air, allumage et échappement sont libres.

10 - SUSPENSIONS

Les modifications de l'amortisseur et de la fourche, en vue d'améliorer les performances, sont autorisées.

11 - CARBURANT

N'est autorisé que le carburant liquide du commerce exclusivement.

Utilisation possible du système « nitro oxyde liquide ».

12 - SECURITE

La machine sera équipée d'un coupe-circuit attaché au poignet du pilote. Le cordon de ce coupe-circuit ne devra pas dépasser l'extrémité du guidon de plus de 10 cm et être non élastique (type ressort interdit). Dans le cas de plusieurs moteurs, le coupe-circuit devra couper tous les moteurs.

Le bon fonctionnement en sera vérifié lors du contrôle technique et avant chaque départ.

La moto devra être remise en état entre chaque manche au niveau sécurité.

La moto devra être équipée d'un point mort ou d'un support moto permettant, moteur en marche, de lâcher les commandes.

Le pneu avant droit doit être de type moto TT sans apport de pièces métalliques ou autre.

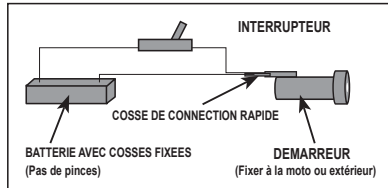
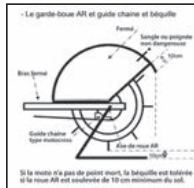
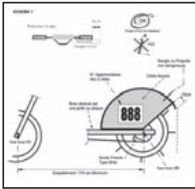
13 – TAPIS ENVIRONNEMENTAL

Les pilotes doivent obligatoirement utiliser un tapis environnemental (dimension : 160 cm x 100 cm minimum).

Se référer au code environnement FFM et au règlement général Motocross.

Toute infraction sera sanctionnée par le jury.

UN CONTROLE TECHNIQUE SERA EFFECTUE PAR UN COMMISSAIRE AGREE ET TOUTE MACHINE ESTIMEE NON CONFORME A CE REGLEMENT SERA EXCLUE D'OFFICE DU CHAMPIONNAT.



Pour les points non précisés au présent règlement, se reporter au règlement Général Motocross et au règlement Technique Motocross.

CHAMPIONNAT DE FRANCE SUPERMOTARD REGLES PARTICULIERES 2025

La FFM met en compétition pour l'année 2025 le Championnat de France Supermotard.

Un titre de Champion de France sera attribué à l'issue de la saison dans les catégories suivantes :

- Elite S1
- S2
- S3
- S4
- Vétéran
- Féminine

Un titre de Vainqueur de Trophée sera attribué à l'issue de la saison dans la catégorie Challenger.

Une catégorie « Découverte Supermotard » sera organisée pour les 50cc et les 65cc. Les pilotes seront classés uniquement à l'épreuve. Aucun titre ne sera attribué en fin d'année.

La Commission de Motocross se réserve le droit d'adapter le règlement en fonction de l'évolution du Championnat et de modifier le calendrier.

Tout changement ou modification décidé par le Jury de l'épreuve devra être affiché avant les séances d'essais libres.

Délégué : Stadler Patrick : 06.62.37.28.47

Informations Pilotes :

Pendant les épreuves, la Direction de Course enverra toutes les informations utiles aux pilotes et aux accompagnants sur un canal dédié au championnat, dans l'application Telegram. Cette application gratuite peut être téléchargée sur Google Play (Android), ou dans l'App Store (Apple), ou sur le site suivant : <https://telegram.org>.

Une fois l'application installée, pour rejoindre le canal d'information du Championnat de France Supermotard, aller sur <https://supermoto.link/telegram>.

ARTICLE 1 - PILOTES ADMIS & MOTOS ADMISES

Sont admis les pilotes titulaires d'une licence délivrée par la FFM pour la saison 2025.

Les épreuves de Championnat, Coupe ou Trophée de France sont ouvertes aux pilotes de nationalité étrangère.

Toutefois, seuls les pilotes étrangers titulaires d'une licence annuelle délivrée par la FFM pourront figurer au classement cumulé du cycle d'épreuves auquel ils participent et concourir pour le titre de Champion de France. Ces pilotes pourront également bénéficier des primes de résultat correspondantes.

● **Catégorie Elite S1**

Les épreuves sont ouvertes à tout type de motocycles solo de 300cc à 750cc, monocylindre ou bicylindre et répondant aux normes de sécurité imposées par le règlement technique de la FFM. Licences admises : Inter, NCO.

Les pilotes s'engageant dans la catégorie Elite S1 n'auront plus la possibilité de s'engager dans une autre catégorie en cours d'année.

Seuls les pilotes figurant sur la liste de notoriété Supermotard établie par la Groupe de travail Supermotard sont autorisés à s'engager dans cette catégorie. Les pilotes figurant sur cette liste de notoriété ne sont pas autorisés à s'engager en catégorie Challenger sauf décision du Groupe de Travail Supermotard pour des raisons de sécurité.

Le Groupe de travail se réserve toutefois la faculté d'accorder des wild-card à des pilotes français et étranger qui ne figureraient pas sur cette liste de notoriété et qui en formuleraient la demande.

● **Catégorie S2 :**

Les épreuves sont ouvertes à tous types de motocycles solo 250 4T et 250cc 2T à partir de 15 ans. Licences admises : Inter, NCO.

A l'issue de la saison, les meilleurs pilotes du S2 auront la possibilité, s'ils le souhaitent, d'intégrer la liste de notoriété Supermotard.

● **Catégories S3 et S4 :**

Les pilotes seront regroupés dans une seule série. Un classement spécifique sera effectué pour chaque catégorie.

Catégorie S3 : Les épreuves sont ouvertes à tous types de motocycles solo 125 2T à partir de 13 ans. Licences admises : NJ, NCO et Inter.

Catégorie S4 : Les épreuves sont ouvertes à tous types de motocycles solo 85cc 2T et 150cc 4T (**grands roues**).

Les pilotes devront être titulaires soit du guidon d'or, soit du CASM (à partir de 12 ans).

Les pilotes devront avoir entre 11 et 15 ans. La limite d'âge minimum débute à la date anniversaire du coureur. Pour la limite d'âge maximum les pilotes ne devront pas avoir 16 ans au cours de l'année (né au plus tard en 2010). Licences admises : NJ et NCO.

● **Catégorie Vétéran/Féminine :**

Vétéran : Les pilotes devront avoir 40 ans au jour de l'épreuve. Les épreuves sont ouvertes à tout type de motocycles solos de 250cc à 750cc, monocylindre ou bicylindre et répondant aux normes de sécurité imposées par le règlement technique de la FFM. Licences admises : NCO et LUE.

Féminine : les épreuves sont ouvertes à tous types de motocycles solo 125 2T à partir de 13 ans et de 250cc à 750cc, monocylindre ou bicylindre à partir de 15 ans. Licences admises : NJ, NCO, LUE et Inter.

● **Catégorie Challenger :**

Les épreuves sont ouvertes à tout type de motocycles solos de 250cc à 750cc, monocylindre ou bicylindre et répondant aux normes de sécurité imposées par le règlement technique de la FFM. Licences admises : NCO et LUE.

Un maximum de 3 séries sera accepté.

Les 15 premiers pilotes de la catégorie S1 de l'année précédente ne seront pas autorisés à participer à la catégorie Challenger.

A l'issue de la saison, les 5 premiers pilotes du classement Challenger intégreront la liste de notoriété Supermotard. Ils ne seront donc plus autorisés à s'engager en Challenger les deux saisons suivantes et obligation leur sera faite d'accéder au championnat Elite S1.

● **Catégorie Découverte Supermotard :**

50cc : Minimum 6 ans au jour de l'épreuve ; Maximum 8 ans (ne pas avoir 9 ans le jour de l'épreuve. Licences admises : NJ1 6-7 ans guidon de bronze et NJ2 8-9 ans guidon d'argent ou or. Machine : Cylindrée maximum : 50cc, thermique ou électrique équipée de pneus piste.

65cc : Minimum 8 ans le jour de l'épreuve ; Maximum 11 ans au 31 décembre 2025. Licences admises : NJ2 8-9 ans et NJ3 10-11ans guidon d'argent ou d'or.

Machine : Cylindrée maximum : 65cc, thermique ou électrique (type Pit bike ou motocross équipée Supermotard).

Pour la catégorie Découverte Supermotard, les Piwi ne sont pas autorisés.

Tout pilote ayant marqué au minimum 1 point en Challenger, Vétéran ou S2 ne sera pas autorisé à changer de catégorie au cours de l'année.

Dans toutes les catégories, le nombre de concurrents admis correspondra à la capacité maximum en course de chaque circuit (minimum 32 et maximum 36).

Tout pilote mineur devra obligatoirement être accompagné d'une personne « représentant légal » ou mandataire, titulaire d'une licence FFM en cours de validité, au minimum de catégorie LAP (assistant pilote).

Tout responsable de Team devra être titulaire d'une licence FFM en cours de validité, au minimum de catégorie LAP (assistant pilote).

ARTICLE 2 - DEMANDES D'ENGAGEMENT

Les pilotes ne peuvent s'engager que dans une seule catégorie, la double monte est interdite, ils devront faire leur demande d'engagement sur le site internet de la FFM. Voir Article 7 du Règlement Général Motocross.

• Pour les catégories Elite S1, S2, Vétéran/Féminine, Challenger :

Les droits d'engagement (frais de transpondeurs inclus) :

Engagement à l'année : 120 €

Pour les engagements à l'année la date limite est fixée au 9 février 2025 inclus.

Engagement à l'épreuve : 140 €

• Pour la catégorie S4/S3 :

Les droits d'engagement (frais de transpondeurs inclus) :

Engagement à l'année : 90 €

Pour les engagements à l'année la date limite est fixée au 9 février 2025 inclus.

Engagement à l'épreuve : 110 €

• Catégorie Découverte Supermotard :

Les droits d'engagement (frais de transpondeurs inclus) :

Engagement : 55 €

En priorité seront sélectionnés les pilotes s'étant engagés sur la totalité des épreuves dans l'ordre des inscriptions. Dans la limite des places disponibles les pilotes seront sélectionnés ensuite en fonction du nombre d'épreuves où ils sont inscrits et de la date d'inscription.

Les engagements seront encaissés 30 jours avant l'épreuve. 6 jours avant la manifestation, les engagements seront majorés d'un droit supplémentaire de 20 €. Plus aucune demande d'engagement ne sera acceptée à partir du 3^{ème} jour précédant la manifestation.

Les pilotes souhaitant déclarer forfait devront se référer à l'Article 7 du Règlement Général Motocross.

Tout pilote ayant pris part à une séance d'essais ne pourra prétendre au remboursement du droit d'engagement.

Les organisateurs recevront 30 jours avant l'épreuve une partie (environ 50%) du montant des engagements des pilotes. Le solde sera perçu dès réception du rapport du délégué de l'épreuve ou au moins dans le mois suivant la manifestation.

Par le fait de s'engager au moins à une épreuve de championnat Supermotard, le pilote accepte en intégralité les prescriptions du code sportif de la FFM, du règlement général motocross, du règlement technique motocross, de ce règlement et du règlement particulier de chaque épreuve.

ARTICLE 3 - VERIFICATIONS ADMINISTRATIVES

Tous les pilotes participant au championnat de France, quelle que soit la catégorie, devront se présenter au contrôle administratif qui sera ouvert le vendredi de 14h00 à 20h00 et le samedi de 7h00 à 9h00.

Aux vérifications administratives, le secrétariat assurera le contrôle :

- Des licences FFM 2025

- De la confirmation d'engagement

- Du contrôle du permis de conduire, du CASM, du Guidon d'Or ou du Guidon d'Argent.

A l'issue du contrôle les pilotes se verront remettre 5 laissez-passer :

- Avec accès stand panneauteurs et mécaniciens : 1 pilote, 2 mécaniciens avec licence LAP ou licence pilote.

- Sans accès piste : 2 accompagnateurs.

Il devra être mentionné sur les laissez-passer les catégories pour lesquelles le pilote est régulièrement inscrit et la spécialité.

Parc-coureurs :

Le parc-coureurs sera divisé en 2 parties :

Parc-coureurs A : Il sera réservé en priorité aux structures des teams et ensuite aux pilotes de la catégorie S1. Un plan sera établi et les pilotes devront le respecter sous peine de sanctions.

Parc-coureurs B : Il sera réservé aux pilotes des autres catégories et aux pilotes des teams avec des camping-cars, voitures etc.

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

Laissez-passer permanents :

Les teams officiels auront la possibilité d'obtenir 5 laissez-passer permanents (**2 avec accès aux zones mécanique et panneautage et 3 avec accès à l'enceinte générale**). Pour cela ils devront adresser au Service Motocross de la FFM le formulaire de demande de laissez-passer au maximum quinze jours avant la 1^{ère} épreuve. Plus aucun laissez-passer ne sera délivré après cette date.

Les journalistes et photographes devront porter une chasuble spécifique au championnat de France Supermotard.

Le chronométrage de l'ensemble du championnat se fera par transpondeurs. Les pilotes devront respecter l'Article 6.5 du Règlement Général Motocross.

ARTICLE 4 - VERIFICATIONS TECHNIQUES

Les opérations de vérifications se dérouleront à partir du vendredi de 15h00 jusqu'à 19h30 et le samedi de 7h30 à 9h00.

Seront vérifiés :

Equipement :

- Contrôle du casque homologué (norme FIM)
- Contrôle de la tenue du pilote combinaison d'une seule pièce (cuir ou kevlar homologué FIM), conforme au règlement des courses sur route) bottes type Motocross (Les demi-bottes sont interdites) et gants en cuir et protection dorsale obligatoire (norme EN 1621-2 ou Label FFM).
- Les maillots de type cross sur les combinaisons sont interdits, seules sont autorisées, les chasubles sans manche, col en V (de façon à voir la fermeture éclair de la combinaison fermée) qui prêtent au corps pour vos supports publicitaires et devront être présentées lors des vérifications techniques.
- Charlotte obligatoire pour les cheveux longs.

Motocycle :

Lors du contrôle technique, chaque coureur doit présenter une moto sous son nom et numéro. Quant au second motocycle il y a deux possibilités :

- Un coureur peut présenter, au contrôle technique, une seconde moto sous son nom et numéro.
- Une équipe ou un groupe de coureurs peut présenter, au contrôle technique, une seconde moto dans l'éventualité qu'elle soit utilisée par plusieurs coureurs, à condition que la moto soit marquée sous les noms et numéros des coureurs. Dans ce cas, l'équipe qui présente la moto doit indiquer au contrôleur technique, les noms et numéros des coureurs ayant le droit d'utiliser cette machine.

Pour être utilisée :

- Lors des essais libres la seconde machine doit être présente dans la zone mécanique avec les numéros de course correspondant.
- Lors des essais chronométrés une seconde machine doit être présente dans la zone mécanique avec les numéros de course correspondant avant le départ des essais chronométrés.
- Contrôle apparent de la marque et de la catégorie d'engagement.
- Caractéristiques de la moto.

Plaques et Numéros :

- Numéro de course, 3 plaques :

Les 3 plaques numéros seront de dimensions 210 mm x 210 mm obligatoire et les numéros de 120 mm minimum de hauteur, les chiffres doivent être lisibles.

- Publicité :

Un espace de 5 cm sur la partie haute de la plaque frontale et sur toute sa largeur devra être laissé libre pour apposer la publicité du partenaire. Seule la publicité du promoteur sera autorisée sur la plaque frontale. Un bandeau de 5 cm à la base des plaques latérales sera réservé aux partenaires du pilote.

À l'issue de chaque épreuve, les pilotes en tête du classement d'un championnat devront s'assurer de porter une plaque frontale rouge et numéros blancs lors de l'épreuve suivante.

● Catégorie Elite S1 :

- Fond blanc numéros noirs

● Catégorie S2 :

- Fond vert numéros blancs

- **Catégorie S3 :**
 - Fond jaune numéros noirs
- **Catégorie Vétérans/Féminine :**
 - Fond noir numéros blancs
 - Fond rose numéros blancs : pour les Féminines
- **Catégorie S4 :**
 - Fond blanc numéros noirs
- **Catégorie Challenger :**
 - Fond vert numéros blancs : 250cc 4T
 - Fond blanc numéros noirs : 450cc 4T
- **Catégorie Découverte Supermotard :**
 - Fond **bleu** numéros **blancs**

Caractéristiques des machines :

- **Toutes les catégories :**
 - Présence du dispositif de sécurité sur les fixations des plaquettes de freins (goupille ou contre-écrou).
 - Freinage apparent des boulons de fixations des étriers de freins.
 - Freinage apparent des bouchons de remplissages d'huiles et d'eau ainsi que des trappes de vidange.
 - Présence d'une protection sur la barre transversale du guidon. Présence d'une protection sur les brides de fixation pour un guidon ne possédant pas de barre transversale. Les extrémités du guidon devront être bouchées ainsi que les poignées.
 - Présence d'un ou plusieurs récupérateurs d'huile étanches même lorsque la moto est couchée, d'une capacité minimum de 0,5 litre correctement fixés ou pour les 4 temps un recyclage fermé ;
 - Un ou plusieurs récupérateurs vides à chaque départ, étanches même lorsque la moto est couchée, doivent être prévus pour l'eau du radiateur et la mise à l'air libre du réservoir d'essence (clapet antiretour du bouchon de réservoir insuffisant).
 - Cache chaîne du pignon de sortie de boîte obligatoire.
 - Les repose-pieds et leurs supports de fixation doivent être **OBLIGATOIREMENT** protégés (*par une matière résistante aux frottements et non abrasive*) ainsi que toutes les parties saillantes de la machine, (pour éviter tout contact direct avec la piste).
 - Les seuls liquides de refroidissement autorisés seront de l'eau ou de l'eau mélangée à de l'alcool éthylique. Si non conforme le pilote sera déclassé de la manche.
 - Roues libres. Les roues avec des jantes à bâtons doivent obligatoirement être équipées de flasques de protections.
 - Freins performants fortement conseillés.
 - Les pneumatiques utilisés ne doivent pas présenter plus 8mm de creux au centre du pneu avant ou arrière (pneus type cross et enduro interdits). Le retaillage des pneus est autorisé.
 - Des couvertures chauffantes pourront être installées en pré-grille ainsi que sur la grille de départ.
 - les machines seront plombées par le Commissaire Technique au niveau du cadre.
 - Contrôle du niveau sonore : selon la Méthode « 2m max ». Le niveau sonore ne devra pas excéder **111 dB/A**, (**109 dB/A + 2 dB/A**) avant le début de la course et **112 dB/A** à l'arrivée de la course (+ 1 dB/A pour la dégradation du silencieux).
 - « Toutes les machines doivent être alimentées par du carburant sans plomb, conforme aux spécifications de la FIM ».
 - Présence d'un coupe-circuit.
 - Sur décision du jury de l'épreuve, des contrôles de cylindrées et de carburant pourront être effectués.
 - La communication radio ou l'utilisation de télémétrie : du pilote avec son manager, son mécanicien ou toute autre personne est strictement interdite sur toutes les épreuves.
 - Les appareils de chronométrage automatique (appareils de chronométrage sur la machine) ne sont pas considérés comme de la télémétrie.
 - Les appareils de chronométrage automatique ne doivent pas perturber les méthodes et équipements du chronométrage officiel.
 - Le transpondeur : celui -ci devra être installé à l'avant de la machine derrière la plaque numéros, sur le tube de fourche.
- **Les machines électriques devront répondre aux spécificités précisées dans le règlement Technique Motocross.**

Si lors d'un contrôle de cylindrée décidé par le jury, il s'avère que la moto est conforme, la FFM participera aux frais occasionnés par ce contrôle (40 € pour les 2 T et 60 € pour les 4 T).

Une machine refusée au 1er contrôle pourra être présentée plusieurs fois, jusqu'à la fermeture du contrôle technique. Le concurrent a l'obligation de mettre sa machine en conformité. S'il ne satisfait pas au contrôle, il sera exclu par le directeur de course et son engagement ne lui sera pas remboursé.

Machines dangereuses

Si durant les essais ou la course, un Commissaire Technique constate une défectuosité à une machine et que cette défectuosité pourrait constituer un danger pour les autres conducteurs, il en notifiera le Directeur de

Course ou son adjoint. C'est leur responsabilité d'exclure la machine des essais ou de la course.

Une moto jugée trop bruyante ou dangereuse en course ou pendant les essais sera arrêtée par le directeur de course (ex : une moto qui perd son silencieux).

Le commissaire technique en chef a le droit de regarder et de contrôler toutes pièces du motocycle à n'importe quel moment de la manifestation :

- 1/ Pendant l'épreuve, les motocycles pourront être examinés pour s'assurer qu'aucun élément ou pièce marqué n'ont été changé et ceci à n'importe quel moment de la manifestation. Dans ce cas, le pilote ne pourra pas prendre le départ et sera refusé en pré-grille.
- 2/ A l'issue de l'épreuve, les contrôleurs techniques vérifieront si aucune irrégularité n'a été commise.
- 3/ Sanctions :
 - a) absence de pièces marquées : Disqualification de la course
 - b) intervention mécanique pendant le ou les tours de chauffe => départ fond de grille
 - c) usage de communication radio ou de la télémétrie => disqualification de course
 - d) port de la caméra interdit sur le casque ainsi que sur le pilote => interdiction de départ

ARTICLE 5 - CIRCUIT

a) Longueur

Une piste doit avoir une longueur de 400 mètres minimum.

b) Largeur

Une piste doit avoir une largeur au point le plus étroit de 6 mètres minimum utilisable à l'exception du premier virage qui doit avoir une largeur de 8 mètres minimum utilisable et une courbure, permettant au premier tour, le passage des concurrents sans provoquer d'encombrement.

c) Espace vertical

L'espace vertical libre entre la piste et tout obstacle au-dessus de cette dernière doit être de 3m minimum.

d) Difficultés

Les sauts ne sont acceptés que sur les parties naturelles, les zones d'appel ou de réception doivent être situées à une distance de 15 mètres minimum d'une zone bitume.

1 ou 2 tables minimum de la largeur de la piste, plusieurs trajectoires seront acceptées avec doubles traces sur la partie terre. Les sauts multiples (doubles bosses, triples bosses, vagues ou whoops) sont interdits.

e) Nombre maximum de participants

Le nombre maximum de pilotes admis en même temps sur une piste est de 12 pour une piste de 400 mètres, plus 1 pilote par 30 mètres avec un maximum de 36 participants. Pour les essais, ce nombre peut être augmenté de 20%.

ARTICLE 6 - PROCEDURE DE DEPART

La grille de départ sera de type décalé ; 1^{er} virage à gauche, pôle à droite ; 1er virage à droite, pôle à gauche. Deux motos pourront être utilisées par le pilote.

Dans le cas où une machine régulièrement mise en pré grille ne pourrait démarrer, son pilote pourra prendre sa seconde machine qui aura préalablement été amenée dans un parc situé à proximité de la pré-grille.

Cette manœuvre est possible avant la fin des tours de chauffe, le pilote concerné devra alors se positionner en dernière place sur la ligne de départ.

Heure de fermeture de la pré-grille - Coureurs sur la ligne de départ.

Tout pilote qui se présente après l'heure de mise en grille partira en dernière ligne.

Plus aucun pilote ne pourra être admis au départ après le lancement du ou des tour(s) de chauffe. Un officiel situé en sortie, doit interdire l'accès de la piste en présentant un signal lumineux rouge.

Après le lancement du tour de chauffe tous les concurrents qui quitteront la piste pour rentrer au parc-coureurs ne seront plus autorisés à reprendre la piste.

A partir de ce moment sur instruction de la direction de course, évacuation de la grille de départ de toutes les personnes non accréditées et l'officiel situé en sortie de la pré-grille doit signaler l'autorisation de l'accès à la piste en présentant un drapeau ou un signal lumineux vert.

Pour les finales, dans les 10 minutes précédant l'heure de départ, sur instruction de la direction de course, les pilotes devront se tenir prêts à quitter la pré-grille et à amener leur moto sur la grille de départ pour la présentation. Durant cette période la mécanique est autorisée jusqu'au départ du ou des tours de chauffe. Ce ou ces tours de chauffe sont obligatoires pour prendre le départ depuis la grille.

A l'issue du (ou des) tour(s) de chauffe, un officiel situé devant la première ligne de départ présente un drapeau rouge tenu levé jusqu'au placement de tous les pilotes au centre de leur place sur les lignes de départ. Le feu doit être allumé au rouge, si nécessaire un mécanicien par pilote pourra attendre sur la grille pour bloquer la fourche puis devra rapidement évacuer la piste.

Dès qu'un pilote a rejoint son emplacement sur la grille de départ ou entame son deuxième tour, dans le cas de plusieurs tours de chauffe, l'officiel situé en sortie de la pré-grille doit interdire l'accès à la piste en présentant un drapeau ou un signal lumineux rouge. Le pilote qui a rejoint son emplacement ne pourra plus

le quitter sous peine de départ en fond de grille.

Les pilotes qui regagnent la zone mécanique doivent attendre que l'officiel situé en sortie de celle-ci signale, à l'aide d'un drapeau ou un signal lumineux vert, l'autorisation de l'accès à la piste.

Chaque ligne de départ doit être identifiée par un numéro inscrit sur des panneaux tenus levés par des juges de lignes.

Ces officiels doivent être positionnés du même côté et aux extrémités de chaque ligne et lorsqu'une ligne est complète, le juge de cette ligne doit baisser son panneau.

A partir du moment où un pilote a rejoint son emplacement sur la grille de départ, le directeur de course peut demander au juge de ligne, situé après la dernière ligne, de présenter un drapeau rouge pour interdire l'accès à la grille aux pilotes retardataires. A ce signal les autres juges de lignes peuvent baisser leur panneau même si leur ligne est incomplète.

Les pilotes qui ne sont pas sur la grille de départ à ce moment doivent partir depuis le fond de la grille.

Une fois que les pilotes sont placés soit sur la grille de départ, soit en fond de grille, soit dans la zone mécanique, le juge de ligne situé après la dernière ligne présente un drapeau vert.

Si un pilote positionné sur la grille rencontre un problème, il doit rester sur sa machine et lever le bras. A ce signal le juge de sa ligne doit relever son panneau et le juge de ligne placé après la dernière ligne doit relever le drapeau rouge pour signaler l'incident au Directeur de Course.

Le pilote doit attendre les instructions du directeur de course pour quitter sa place et se rendre en zone mécanique.

Lorsque tous les pilotes sont placés et que le drapeau de fond de grille est vert le départ doit être donné de la façon suivante :

- Les machines doivent être arrêtées, moteur en marche et les conducteurs doivent avoir leurs mains sur les poignées du guidon.
- L'officiel situé sur le bord de la piste devant la première ligne retire le drapeau rouge. Dès qu'il est en position de sécurité, le starter éteindra le feu rouge (l'extinction du feu rouge donne le départ). En cas de problème pour l'allumage des feux, un drapeau rouge sera agité. Le directeur de course indiquera aux concurrents le nouveau mode de départ (feu ou drapeau national) et décidera s'il y a lieu de redonner un tour de chauffe.
- Sur instruction du directeur de course, les officiels situés en sortie de la zone mécanique signaleront à l'aide d'un drapeau ou un signal lumineux vert, l'autorisation de l'accès à la piste.

Tout départ anticipé sera pénalisé de 30 secondes, Le pilote concerné sera informé de cette pénalité par un panneau "30 secondes associé à son numéro de course", pendant toute la course.

Contrôle du départ

Les départs seront contrôlés par vidéo.

ARTICLE 7 - ARRET D'UNE COURSE

Dans le cas d'un arrêt de course pendant les premiers 50% du temps réglementaire, elle sera entièrement recommencée. Les coureurs se rendront directement en pré grille ou au parc mécanique sur ordre du directeur de course et un nouveau départ sera donné dès que la piste est libre. S'il est impossible de redonner le départ de course, il n'y aura pas de point attribué pour le championnat.

Dans le cas d'un arrêt de course après que plus de 50% du temps réglementaire soit écoulé, celle-ci sera considérée comme terminée. L'ordre d'arrivée des pilotes sera déterminé par le classement des coureurs lors du tour précédent le drapeau rouge.

ARTICLE 8 - DEROULEMENT DES EPREUVES

Le briefing est obligatoire pour tous les pilotes.

Essais Libres	
Elite S1	2 séances de 15 mn
S2	2 séances de 15 mn
S3/S4	2 séances de 15 mn
Vétéran/Féminine	2 séances de 15 mn
Découverte Supermotard	2 séances de 10 mn
Challenger	1 séance de 15 mn

Essais Qualificatifs	
Challenger	<p>Pistes pouvant accueillir 32 pilotes par série : A l'issue des 3 séances d'essais chronométrés de 15 mn, les pilotes ayant réalisé les 10 meilleurs temps chronométrés dans chacun des 3 groupes seront automatiquement qualifiés pour les manches du Trophée de France Challenger. Les 2 dernières places encore vacantes pour le Trophée de France Challenger seront attribuées aux pilotes ayant réalisé les 2 meilleurs temps des non qualifiés (parmi les 3 groupes). Les 10 suivants des 3 groupes seront qualifiés en Promo Challenger A. Les 2 dernières places vacantes en Promo Challenger A seront attribuées aux pilotes ayant réalisé les 2 meilleurs temps des non qualifiés (parmi les 3 groupes). Tous les autres pilotes seront automatiquement qualifiés en Promo Challenger B. La mise en place pour les manches sera faite en fonction des résultats des essais qualificatifs.</p> <p>Pistes pouvant accueillir 36 pilotes par série : A l'issue des 3 séances d'essais chronométrés de 15 mn, les pilotes ayant réalisé les 12 meilleurs temps chronométrés dans chacun des 3 groupes seront automatiquement qualifiés pour les manches du Trophée de France Challenger. Les 10 suivants des 3 groupes seront qualifiés en Promo Challenger A. Les 6 dernières places vacantes en Promo Challenger A seront attribuées aux pilotes ayant réalisé les 6 meilleurs temps des non qualifiés (parmi les 3 groupes). Tous les autres pilotes seront automatiquement qualifiés en Promo Challenger B. La mise en place pour les manches sera faite en fonction des résultats des essais qualificatifs.</p>

Essais Chronométrés	
Elite S1	1 séance de 15 mn pour place de départ + points
S2	1 séance de 15 mn pour place de départ + points
S3/S4	1 séance de 15 mn pour place de départ + points
Vétérant/Féminine	1 séance de 15 mn pour place de départ + points
Découverte Supermotard	1 séance de 10 mn pour place de départ + points
Challenger	Trophée de France Challenger : 1 séance de 15 mn pour déterminer la place sur la grille de départ + points.

Pour toutes les catégories	Lors des séances d'essais libres ou essais chronométrés et courses de qualification, tous les concurrents qui quitteront la piste pour rentrer au parc-coureurs ne seront plus autorisés à reprendre la piste.
----------------------------	--

Warm Up	
Pour toutes les catégories	1 séance de 8 mn

Manches	
Elite S1	1 tour de chauffe - 1ère manche 15 mn + 1 tour 1 tour de chauffe - 2ème manche de 20 mn + 1 tour
S2	1 tour de chauffe - 1ère manche 15 mn + 1 tour 1 tour de chauffe - 2ème manche de 20 mn + 1 tour
S3/S4	1 tour de chauffe et 2 manches de 15 mn + 1 tour
Vétérant/Féminine	1 tour de chauffe - 2 manches de 15 mn + 1 tour
Découverte Supermotard	1 tour de chauffe et 2 manches de 8 mn + 1 tour
Trophée Challenger	1 tour de chauffe - 2 manches de 15 mn + 1 tour
Promo Challenger A et B	1 tour de chauffe et 2 manches de 15 mn + 1 tour

Pour les catégories S1 et S2, lors de la 2^{ème} manche, l'ordre de départ des 12 premiers pilotes sera inversé. Les autres lignes ne changeront pas.

Pour toutes les catégories :

A l'issue de chaque séance d'essais chronométrés, des points seront attribués au classement selon le même barème que pour les manches de championnat. Ex : le pilote ayant réalisé le meilleur temps chrono marquera 25 points au classement, le 2^{ème} 22 points, et ainsi de suite.

Séance de dédicaces :

Les 3 premiers pilotes des classements Elite S1, S2, devront se tenir à disposition de l'organisateur pour une séance de dédicaces qui se déroulera à partir de 12h00 le dimanche de la manifestation.

Les organisateurs mettront à disposition des affiches et des programmes pour l'ensemble des pilotes retenus. Ces derniers pourront venir avec leurs propres supports promotionnels (posters...).

Avant le départ de chaque finale, une présentation obligatoire pour les pilotes sera organisée sur la grille de départ.

ARTICLE 9 - CLASSEMENT

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

A chaque manche, les points seront attribués selon le barème prévu à l'Article 8.7 du règlement général Motocross.

Les classements des championnats de France Elite S1, S2, S3, S4, Vétérans/Féminine, et du Trophée Challenger seront obtenus par addition des points marqués sur la totalité des finales et des essais chronométrés.

Les pilotes engagés en Promo Challenger A et B et **dans la catégorie « Découverte Supermotard »** seront classés à la journée, mais aucun classement cumulé ne sera établi dans ces catégories.

ARTICLE 10 - PODIUM

Un classement de la journée, sera établi en additionnant les points acquis à l'issue des 2 manches. Les clubs organisateurs devront prévoir des coupes pour récompenser les trois premiers pilotes de chaque catégorie à savoir :

Elite S1, S2, S3, S4, Vétérans, Féminine, Trophée de France Challenger, Promo Challenger A, Promo Challenger B, catégorie **Découverte Supermotard 50cc** et catégorie **Découverte Supermotard 65cc**.

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

ARTICLE 11 - PRIX D'ARRIVEE

• Catégorie Elite S1 :

1 ^{er}	2 ^{ème}	3 ^{ème}	4 ^{ème}	5 ^{ème}
400 €	350 €	300 €	250 €	200 €

Total par finale 1.500 € soit pour les 2 finales : 3.000 €

• Catégorie S2 :

1 ^e	2 ^{ème}	3 ^{ème}	4 ^{ème}	5 ^{ème}
160 €	130 €	120 €	110 €	100 €

Total par finale 620 € soit pour les 2 finales : 1.240 €

Soit un plateau total de **4.240 €**

Les pilotes devront être obligatoirement payés le dimanche soir par l'organisateur.

ARTICLE 12 - CONTROLE DES EPREUVES

La Commission Nationale de Motocross désignera un délégué, un directeur de course, un directeur de course adjoint, un commissaire technique et le Comité de Chronométrage désignera une équipe officielle de chronométreurs.

Le secrétariat du jury sera assuré par le club.

2 commissaires techniques 1^{er} degré ou 2^{ème} degré seront fournis par la ligue et 2 aides licenciés par le club en complément de cet effectif. Les frais de ces officiels seront à la charge du club.

ARTICLE 13 - RECLAMATION

Les réclamations doivent être déposées par écrit auprès du directeur de course accompagnées d'un chèque de 75 €.

Pour les réclamations nécessitant un démontage moteur un deuxième chèque de 75 € pour le démontage d'un moteur 2T et 150 € pour le démontage d'un moteur 4T devront être remis.

Une réclamation doit être déposée :

- Avant le commencement des opérations de vérification pour une réclamation contre la distance annoncée pour un parcours ou pour l'une des clauses figurant au règlement particulier.
- Immédiatement après la fin des opérations de vérification pour une réclamation contre une décision prise par un commissaire technique ou tout ce qui concerne le pesage ou les vérifications et la qualification des concurrents.

Dans la demi-heure qui suit l'affichage des résultats pour une réclamation contre :

- Une décision prise par un officiel de la course.
- Une erreur ou une irrégularité commise au cours de la compétition par un concurrent ou un assistant.
- Le classement d'une course.

Conduite en course : Il est interdit de couper le parcours. Un pilote qui rentre au parc pendant la course est considéré comme ayant abandonné et ne peut plus reprendre la compétition. Un pilote ayant un comportement dangereux au cours d'une épreuve, pourra être sanctionné par le Jury ou le délégué par sanction immédiate.

Sécurité : Le directeur de course ou le délégué apprécieront en fonction des conditions climatiques du nombre de tours de chauffe nécessaire.

En cas de conditions météorologiques défavorables (pluie) le directeur de course peut autoriser le changement des pneumatiques avant un départ, mais cette opération doit s'effectuer sur la grille de départ. Tout retour au paddock ou dans la zone mécanique sera sanctionné et le pilote sera disqualifié.

En cas de conditions météorologiques défavorables (pluie avec partie terre détrempée) le directeur de course en accord avec le délégué pourra neutraliser la partie terre pour une partie ou la totalité des essais libres le samedi ou l'ensemble des Warm-Up le dimanche matin.

ARTICLE 14 – HORAIRES

HORAIRES DU VENDREDI			
14h00	19h15	Contrôle administratif	
15h00	19h30	Contrôle technique	
17h30		Visite du circuit	
18h00		1 ^{ère} réunion du Jury	

HORAIRES DU SAMEDI			
7h00	9h00	Contrôle administratif	
7h30	9h00	Contrôle Technique	
7h30	8h15	Contrôle Technique Challenger / Vétéran-Féminine	
8h15	8h30	Contrôle Technique S4	
8h30	8h45	Contrôle Technique S3	
8h45	9h00	Contrôle Technique S2	
9h00	9h30	Contrôle Technique Elite S1	
8h15	8h30	Séance d'essais libres Challenger - 1 ^{er} Groupe	15 mn
8h35	8h50	Séance d'essais libres Challenger - 2 ^{ème} Groupe	15 mn
8h55	9h10	Séance d'essais libres Challenger - 3 ^{ème} Groupe	15 mn
9h15	9h30	Séance d'essais libres Vétéran/Féminine	15 mn
9h35	9h50	1 ^{ère} séance d'essais libres S3/S4	15 mn
9h55	10h10	1 ^{ère} séance d'essais libres S2	15 mn
10h15	10h25	1 ^{ère} séance d'essais libres Découverte Supermotard	10 mn
10h30	10h45	Essais qualificatifs Challenger - 1 ^{er} Groupe	15 mn

10h50	11h05	Essais qualificatifs Challenger - 2 ^{ème} Groupe	15 mn
11h10	11h25	Essais qualificatifs Challenger - 3 ^{ème} Groupe	15 mn
11h30	11h45	Essais qualificatifs Vétéran/Féminine	15 mn
11h55	12h10	1 ^{ère} séance d'essais libres S1	15 mn
12h05	12h15	Briefing pilotes sur la grille de départ	10 mn
12h00	13h25	Repas – Entretien piste	1h05
13h30	13h45	Essais chronos promo challenger B pour place	15 mn
13h50	14h05	Essais chronos promo challenger A pour place	15 mn
14h10	14h25	Essais chronos Vétéran/Féminine pour place + points	15 mn
14h30	14h45	2 ^{ème} séance d'essais libres S3/S4	15 mn
14h50	15h05	2 ^{ème} séance d'essais libres S2	15 mn
15h10	15h25	2 ^{ème} Séance d'essais libres S1	15 mn
15h30	15h40	2 ^{ème} séance d'essais libres Découverte Supermotard	10 mn
15h45	16h00	Essais chronos S3/S4 pour place + points	15 mn
16h05	16h20	Essais chronos Trophée de France Challenger pour place + points	15 mn
16h25	16h45	Essais Chronos S2 pour place + points	15 mn
16h50	17h05	Essais Chrono S1 pour place + points	15 mn
17h08	17h18	Essais Chrono Découverte Supermotard	10 mn

1ère Manche Vétéran/Féminine

17h20	Coureurs sur la ligne de départ		1 Tour
17h25	17h45	Départ	15 mn + 1 Tour

1ère Manche Promo Challenger A

17h50	Coureurs sur la ligne de départ		1 Tour
17h55	18h15	Départ	15 mn + 1 Tour

2ème Manche Promo Challenger B

18h20	Coureurs sur la ligne de départ		1 Tour
18h25	18h45	Départ	15 mn + 1 Tour
18h50	Jury		
20h00	Fin de la manifestation		

HORAIRE DU DIMANCHE

8h15	8h23	Warm-Up Promo Challenger B	8 mn
8h25	8h33	Warm-Up Promo Challenger A	8 mn
8h35	8h43	Warm-Up Promo Vétéran/Féminine	8 mn
8h45	8h53	Warm-Up S3/S4	8 mn
8h55	9h03	Warm-Up Découverte Supermotard	8 mn

2ème Manche Promo Challenger B

9h05	Coureurs sur la ligne de départ		1 Tour
9h10	9h25	Départ	15 mn + 1 Tour

2ème Manche Promo Challenger A

9h30	Coureurs sur la ligne de départ		1 Tour
9h35	9h50	Départ	15 mn + 1 Tour
9h55	10h05	Warm-Up Trophée de France Challenger	8 mn
10h10	10h20	Warm-Up S2	8 mn
10h25	10h35	Warm-Up S1	8 mn

1ère Manche S3/S4				
10h40		Coureurs sur la ligne de départ		1 Tour
10h45	11h05	Départ		15 mn + 1 Tour
1ère Manche Découverte Supermotard				
11h10		Coureurs sur la ligne de départ		1 Tour
11h15	11h25	Départ		8 mn + 1 Tour
2ème Manche Vétérans/Féminine				
11h30		Coureurs sur la ligne de départ		1 Tour
11h35	11h55	Départ		15 mn + 1 Tour
12h00	12h15	Séance de dédicaces + Podium Promo Challenger A+B + Vétérans/Féminine		15 mn
12h00	13h25	Repas + entretien piste		1h25
1ère Manche Trophée de France Challenger				
13h30		Coureurs sur la ligne de départ		1 Tour
13h35	13h55	Départ		15 mn + 1 Tour
1ère Manche S2				
14h00		Coureurs sur la ligne de départ		1 Tour
14h05	14h25	Départ		15 mn + 1 Tour
1ère Manche Elite S1				
14h30		Coureurs sur la ligne de départ		1 Tour
14h35	14h55	Départ		15 mn + 1 Tour
2ème Manche S3/S4				
15h00		Coureurs sur la ligne de départ		1 Tour
15h05	15h25	Départ		15 mn + 1 Tour
2ème Manche Découverte Supermotard				
15h30		Coureurs sur la ligne de départ		1 Tour
15h35	15h40	Départ		8 mn + 1 Tour
15h45	16h15	Entretien piste		15 mn
2ème Manche Trophée de France Challenger				
16h20		Coureurs sur la ligne de départ		1 Tour
16h25	16h45	Départ		15 mn + 1 Tour
2ème Manche S2				
16h55		Coureurs sur la ligne de départ		1 Tour
17h00	17h25	Départ		20 mn + 1 Tour
2ème Manche Elite S1				
17h30		Coureurs sur la ligne de départ		1 Tour
17h35	18h00	Départ		20 mn + 1 Tour
18h10	18h25	Podium Découverte Supermotard 50cc et 65cc, Chal- lenger, S4, S3, S2, S1		15 mn
18h30		Jury		
19h30		Fin de la manifestation		

Pour les points non précisés au présent règlement, se reporter au règlement Général Motocross et au règlement Technique Motocross.

RÈGLEMENT GÉNÉRAL

La Commission Nationale d'Enduro et des Rallyes Tout Terrain (CER) a en charge la réglementation et la supervision des différentes disciplines qui lui sont attribuées :

- l'Enduro,
- l'Endurance Tout Terrain,
- les Rallyes Tout Terrain et Baja,
- le Cross-Country,
- l'E-VTT.

Les clubs désirant organiser une épreuve de Championnat de France, Coupe de France et Trophée de France doivent faire la demande par courrier, via leur ligue régionale, auprès de la Commission d'Enduro et des Rallyes T.T. avant le 1er octobre de l'année précédente.

La Commission valide, après examen, toutes ces demandes.

Tous les règlements sont disponibles sur le site www.ffmoto.org

ART. 1 - REGLES GENERALES

Le contrôle technique avant l'épreuve est obligatoire. Le pilote est en tout temps responsable de son motocycle qu'il doit présenter lui-même au contrôle technique aux lieux et horaires fixés dans le règlement particulier et le règlement sportif.

Les commissaires techniques peuvent, à tout moment de la manifestation, effectuer des contrôles sur les motocycles.

Le pilote doit présenter un motocycle propre. Les anciennes marques doivent être effacées.

Le pilote doit aussi présenter son casque. Le casque et la protection dorsale doivent être homologués.

Pour les épreuves empruntant des voies ouvertes à la circulation, les motocycles doivent être conformes aux prescriptions du Code de la Route (voir art. 11M des RTS Enduro). Les motocycles sont sous la responsabilité du concurrent durant l'épreuve.

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

La conformité, avec les documents ci-dessus mentionnés (art.6), est établie par les contrôles suivants :

MOTOS RECEPTIONNEES

PAR TYPE

Plaque constructeur
N° de cette plaque
N° frappé sur le cadre
N° immatriculation

MOTOS RECEPTIONNEES

A TITRE ISOLE

Plaque de cadre poinçonnée
par le service des Mines
N° de réception à titre isolé
N° immatriculation

Nota : le n° immatriculation est uniquement requis pour les épreuves empruntant des voies ouvertes à la circulation.

ART. 2 - NORMES POUR LES CASQUES ET PROTECTIONS PECTORALE ET DORSALE

2.1 Casques

Seuls les casques répondant à la norme ECE 22/05 ou **22/06 P** sont autorisés sur les épreuves se déroulant tout ou partie sur les voies ouvertes à la circulation publique.

Le numéro d'homologation doit toujours commencer par **05 ou 06**.

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

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

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

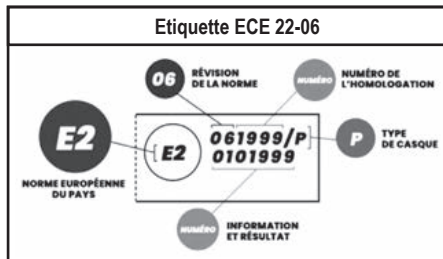
E	Pays
E1	Allemagne
E2	France
E3	Italie
E4	Pays Bas
E5	Suède
E6	Belgique
E7	Hongrie
E8	République Tchèque
E9	Espagne
E10	Yougoslavie
E11	Royaume Uni
E12	Autriche
E13	Luxembourg
E14	Suisse
E16	Norvège
E17	Finlande
E18	Danemark
E19	
Etc.	

Etiquette ECE 22-05 P

Apparue avec le **règlement 22-05**, une lettre indique ensuite le niveau de protection offert par la mentonnière. Le **J** (comme ci-contre) concerne les jets ou demi-jets, dépourvus de protection maxillaire. Le **P** assure d'un seuil minimal de protection de la mâchoire.

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

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



Toutes autres normes (NF, AFNOR, etc) sont interdites.

Pour les épreuves se déroulant sur circuit fermé, les casques répondant aux normes FIM sont autorisés.

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

Les casques ouverts (jet) sont interdits, sauf en x-trem **et motos anciennes**.

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

Les cheveux longs des coureurs féminins ou masculins ne doivent pas sortir du casque. Ils doivent être entièrement retenus à l'intérieur du casque.

Les casques sont marqués.

2.2 Protections dorsale et pectorale

Le port de protections pectorale et dorsale est obligatoire et doivent répondre au label F.F.M.

Pour les protections ne bénéficiant pas du label F.F.M., celles-ci doivent être conformes aux normes suivantes :

- pectorale : norme EN 14021*, ou 1621-3
- dorsale : norme EN 1621-2,
- gilet intégral (pectorale EN 14021 ou 1621-3 et dorsale 1621-2 intégrées) :

Les tear-off sont interdits **y compris avec un dispositif de stockage**.

*Cette dorsale n'est plus acceptée au niveau international.

ART. 3 – COUPE CONTACT

Les motocycles doivent être équipés d'un interrupteur ou bouton coupe contact en état de fonctionnement, pouvant être actionné sans lâcher le guidon et se trouvant d'un côté ou de l'autre du guidon, à portée de main, facilement accessible, visible et fonctionnel.

ART. 4 – POIGNEE D'ACCELERATEUR

La poignée d'accélérateur doit revenir d'elle-même dès que le pilote la lâche.

ART. 5 – CACHE PIGNON ET GUIDE CHAÎNE

Un protège chaîne en sortie de boîte (cache pignon) doit obligatoirement être présent. Sa dépose est interdite pendant toute la durée de la manifestation.

Un garde chaîne et/ou guide chaîne doit être installé de telle manière à éviter que la jambe ou le pied du pilote ne se coince entre le brin de la chaîne inférieur et la couronne arrière.

► SANCTION :

- Absence de cache-pignon : **machine refusée au contrôle technique**

ART. 6 – ECHAPPEMENT

Les systèmes d'échappement (collecteur ou tube) et les silencieux doivent être conformes aux normes de bruit en vigueur.

L'extrémité du silencieux doit être horizontale et parallèle (sur une distance minimale de 30 mm) par rapport à l'axe central du motorcycle (avec une tolérance de + ou - 10°) et ne doit pas dépasser l'extrémité du corps du silencieux de plus de 5 mm. Tous les bords tranchants doivent être arrondis avec un rayon minimum de 2 mm. L'extrémité du tuyau d'échappement ne doit pas dépasser la tangente verticale du pneu arrière.

ART. 7 – NIVEAU SONORE

Le Commissaire Technique doit vérifier la conformité du niveau sonore des machines selon la méthode « 2 m/ max » détaillée dans les RTS contrôle des émissions sonores.

Le niveau sonore des motorcycles doit donc respecter la limite de 109 dB/A maximum. Compte tenu de la précision des appareils (classe 2 pour les sonomètres utilisés par la F.F.M.) et des incertitudes de mesure, il est admis une « tolérance » de 2 dB/A sur la valeur relevée par rapport à la valeur exigée.

Ainsi, une machine ne peut être autorisée à prendre le départ d'une course si, à l'issue des trois passages réglementaires, le niveau sonore minimum retenu excède 111 dB/A.

Pendant et/ou à l'issue de la course, un contrôle du niveau sonore peut être effectué sur les machines désignées par le Jury. Compte tenu de la tolérance supplémentaire de 1 dB/A prévue en fin de course, une machine est déclarée non conforme si son niveau sonore excède 112 dB/A.

ART. 8 – GUIDON

La largeur du guidon est d'au moins 600 mm sans excéder 850 mm. Il doit être équipé d'une protection rembourrée sur la barre transversale. Pour les modèles sans barre, ils doivent être équipés d'une protection rembourrée située au milieu recouvrant largement les brides du guidon.

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

Si des protège-mains sont utilisés, ceux-ci doivent être d'un matériau résistant aux bris et avoir une ouverture permanente pour la main.

La réparation des guidons en alliage léger par soudure est interdite.

ART. 9 – LEVIER

Tous les leviers (embrayage, frein, etc.) doivent se terminer par une sphère dont le diamètre doit être au moins de 16 mm. Cette sphère peut être également aplatie avec une épaisseur minimum de 14 mm pour la partie aplatie ; dans tous les cas, les bords doivent être arrondis.

Chaque levier (au pied et à la main) doit être monté sur un pivot indépendant.

Le levier de frein, s'il est articulé sur l'axe du repose pied, doit fonctionner en toutes circonstances, même si le repose pied est courbé ou déformé.

Les petits leviers (starter, décompresseur, aide au démarrage à chaud) doivent se terminer par une sphère dont le diamètre doit être au moins de 8 mm.

ART. 10 – REPOSE PIEDS

Les repose-pieds peuvent être du type rabattable. Dans ce cas, ils doivent être équipés d'un dispositif pour que le retour à la position normale soit automatique. Une protection intégrale d'un rayon de 8 mm au moins doit se trouver à l'extrémité des repose-pieds.

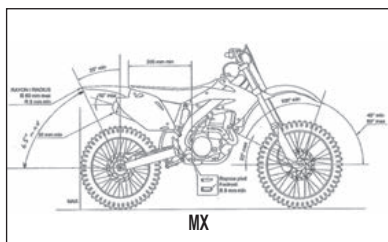
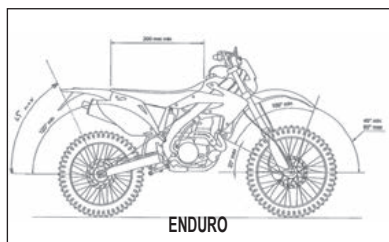
ART. 11 – GARDE BOUE

Les motorcycles doivent être munis de garde-boues. Ils doivent dépasser latéralement le pneu de chaque côté.

Le garde boue avant doit couvrir au moins 100° de la circonférence de la roue. L'angle formé par une ligne tracée depuis l'extrémité avant du garde boue jusqu'au centre de la roue et une ligne tracée horizontalement en passant par le centre de la roue doit être compris entre 45° et 60°.

Le garde boue arrière doit couvrir au moins 120° de la circonférence de la roue. L'angle formé par une ligne tracée depuis l'extrémité arrière du garde boue jusqu'au centre de la roue et une ligne tracée horizontalement en passant par le centre de la roue ne doit pas être supérieur à 65° pilote assis sur le motorcycle. La

construction de celui-ci ou par un accessoire rajouté doit permettre la pose de la plaque d'immatriculation conformément à l'art. 15.



ART. 12 – PNEUMATIQUES

Pour les épreuves empruntant des voies ouvertes à la circulation, seuls les pneus disponibles normalement dans le commerce de détail et homologués pour rouler sur les voies publiques sont autorisés. Ils doivent figurer dans le catalogue des fabricants de pneus ou sur les listes de spécifications à destination du grand public. Ils doivent être fabriqués en conformité avec les exigences de l'Organisation Technique Européenne du Pneumatique et de la Jante (ETRTO) pour ce qui est des catégories de charge et de vitesse et avoir une description d'utilisation de 45 M. Les pneus doivent avoir une marque « E » et/ou « M/C » et/ou une approbation DOT (Département Of Transport, Département Américain des Transports) et le numéro DOT doit être moulé sur le flanc du pneu.

La spécification de la bande de roulement du pneu arrière est la suivante : profondeur du profil mesurée à angle droit à la surface du pneu (tous les blocs de la bande de roulement doivent s'étendre jusqu'à la surface du pneu : maximum 13 mm).

ART. 13 – CONTROLE DE L'ECLAIRAGE

Cette disposition n'est applicable que pour les seules épreuves empruntant des voies ouvertes à la circulation. Le bloc optique avant doit être identique à celui fourni lors de l'homologation du motorcycle.

Le branchement du circuit d'éclairage ne peut être effectué sur le primaire d'allumage. L'éclairage avant et arrière doit fonctionner simultanément à l'aide de l'énergie fournie par le moteur ou de la batterie prévue par le constructeur. La puissance minimum doit être de 25 watts.

ART. 14 – NUMEROS DE COURSE

Les chiffres et le fond doivent être en couleur mate anti-reflets. Les chiffres doivent être lisibles de hauteur minimum de 70 mm.

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

ART. 15 – PLAQUE D'IMMATRICULATION

Cette disposition n'est applicable que pour les seules les épreuves empruntant des voies ouvertes à la circulation.

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

L'angle de celle-ci doit être compris entre 0 et 35° par rapport à l'axe vertical.

ART. 16 – BEQUILLE

Pour les épreuves d'Enduro et d'X-trem, chaque motorcycle dans le parc fermé doit être équipé d'une béquille afin d'assurer sa stabilité. A l'exception des motos anciennes, la béquille doit faire partie intégrante du châssis de la moto telle qu'homologuée. En l'absence de cette béquille, l'accès au parc fermé ne sera pas autorisé. Sa dépose est interdite pendant toute la durée de la manifestation.

► SANCTION :

- Absence de béquille : **machine refusée au contrôle technique**

ART. 17 – MARQUAGE

Pièce	Mode d'identification	Nombre	Disposition des marques d'identification	Disciplines
Cadre (partie principale)	Peinture *	1	Tête de fourche, côté droit	Toutes
Roues (moyeux)	Peinture *	2	Sur chaque moyeu	Enduro
Carter moteur	Peinture *	1	Côté droit	Toutes
Silencieux	Peinture *	1		Toutes

* ou autocollant inamovible (destructible), ou plomb.

A la fin des contrôles techniques, le coureur signe une déclaration certifiant que les éléments ont été correctement marqués et que son motorcycle est conforme aux documents et déclarations fournis. Cette déclaration doit indiquer le numéro du cadre.

CHAMPIONNAT DE FRANCE D'ENDURO

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

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

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

DEFINITION :

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

ART. 1 – CALENDRIER

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

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

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

ART. 2 – TITRES ET RECOMPENSES

2.1 Championnat de France

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

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

2.2 Championnat Team

2.2.1 – Concept

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

2.2.2 – Modalité d'inscription

Pour y participer, les Teams doivent envoyer à la F.F.M. (enduro@ffmoto.com) au plus tard 15 jours avant la 1ère épreuve le nom du Team engagé et le nom des pilotes maximum composant ce team en retournant le bulletin d'engagement prévu à cet effet.

2.2.3 – Choix des pilotes

Les pilotes pourront être Elite E1, E2 ou E3 et doivent être inscrits à l'intégralité du Championnat. Une fois communiquée à la F.F.M., la liste ne peut plus être modifiée.

2.2.4 – Classement

A la fin de chaque journée de course, le classement de ce Championnat est établi sur le cumul des temps réalisés dans les spéciales au classement Scratch par les deux meilleurs pilotes de chaque team.

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

2.3 Challenge Team National

2.3.1 – Concept

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

2.3.2 - Modalité d'inscription

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

2.3.3 – Choix des pilotes

Les pilotes, au nombre de deux minimum et dix maximum pourront être National 1, National 2, National 3,

Espoirs 125 cc 2T, Féminines, **Vétérans Bronze, Argent et Or** et doivent être inscrits dans une, deux ou trois catégories à la totalité du Championnat. Une fois communiquée à la F.F.M., la liste ne peut plus être modifiée. Chaque team ne peut engager qu'une seule équipe au titre du Challenge.

2.3.4 – Classement

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

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

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

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

ART. 3 – CONCURENENTS

3.1 Capacité

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

3.2 Ouverture du Championnat

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

ART. 4 – CLASSEMENT

4.1 De l'épreuve

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

Championnats :

Elite E 1 Elite E 2 Elite E 3	Juniors E 1 Juniors E 2 Juniors E 3 <i>16 ans minimum - 23 ans maximum au 1^{er} janvier de l'année du Championnat</i>	Nationale E 1 Nationale E 2 Nationale E 3	Espoirs 125 cc 2T <i>moins de 21 ans au 1^{er} janvier de l'année du Championnat</i>	Féminines <i>Open : issues des classes E1, E2, E3</i>	Vétérans <i>Bronze : 37 - 43 ans Argent : 44 - 50 ans Or : + de 51 ans</i>	Constructeurs
E 1 = de 100 cc à 125 cc 2T et de 175 cc à 250 cc 4T E 2 = de 126 cc à 250 cc 2T et de 290 cc à 450 cc 4T E 3 = de 290 cc à 500 cc 2T et de 475 cc à 650 cc 4T						

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

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

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

Tout pilote participant à une épreuve de Championnat du Monde ou d'Europe d'Enduro organisée le même week-end qu'une épreuve de championnat de France se voit réattribuer des points en championnat de France ainsi qu'au classement scratch, dans la limite de 2 épreuves, sous réserve que :

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

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

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

Challenge :

- Team National

4.2 Du Championnat

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

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

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

ART. 5 – DEFINITION DES CATEGORIES

5.1 Elite

La catégorie Elite 2025 comprend les :

- 40 premiers pilotes du classement Scratch Elite/Juniors 2024,
- pilotes classés à partir de la 41^{ème} place du Scratch Elite/Juniors 2024 ayant choisi de rester dans cette catégorie,
- 3 premiers Juniors du Scratch Elites/Juniors 2024
- 10 premiers du Scratch National/Espoirs 2024 (*),
- pilotes français ou étrangers inscrits au Championnat du Monde d'Enduro et/ou FIM Europe de l'année précédente,
- pilotes « wild-cards » possédant un palmarès sportif sous réserve d'accord de la Commission.

(*) Voir Article 4 du présent règlement

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

5.2 Junior

La catégorie Junior 2025 comprend les :

- pilotes classés dans les 40 premiers du Scratch Elites/Juniors de l'année précédente et ayant moins de 23 ans au 1^{er} janvier de l'année du Championnat (sauf les 3 premiers Juniors du Scratch Elites/Juniors 2024 qui montent en Elite),
- pilotes classés à partir de la 41^{ème} place du Scratch Elite/Juniors de l'année précédente ayant moins de 23 ans au 1^{er} janvier de l'année du Championnat et ayant choisi de rester dans cette catégorie,
- pilotes Espoirs ayant terminé dans les 10 premiers du Scratch National/Espoirs 2024,
- pilotes âgés de moins de 23 ans au 1^{er} janvier de l'année du Championnat désirant rouler dans cette catégorie.

5.3 Nationale

La catégorie Nationale 2025 comprendra les :

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

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

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

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

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

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

5.4 Vétérans Bronze, Argent, Or

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

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

Vétérans bronze : de 37 à 43 ans

Vétérans argent : de 44 à 50 ans

Vétérans or : + de 51 ans

5.5 Catégorie expérimentale

Accessible aux motos électriques.

ART. 6 – ENGAGEMENTS

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

Les droits d'engagement sont fixés à :

► Engagements à l'année :

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

Les engagements à l'année sont ouverts du **2 janvier au 17 février** inclus.

► Engagements épreuve par épreuve :

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

Les engagements épreuve par épreuve sont ouverts à partir du **18 février et clos le dimanche précédent chaque épreuve à 23h59**.

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

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

Paiement revenu impayé

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

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

Désistement

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

► Engagements à l'année :

- en totalité jusqu'à 30 jours avant l'épreuve,
- à 50 % à moins de 30 jours avant l'épreuve,

Uniquement sur envoi d'un courrier à la F.F.M. à l'attention du service enduro ou courriel à l'adresse suivante : enduro@ffmoto.com, accompagné d'un justificatif, cachet de la poste faisant foi ou date de réception du courriel.

► Engagements épreuve par épreuve :

- à 50 % jusqu'à 30 jours avant l'épreuve, uniquement sur envoi d'un courrier à la F.F.M. ou courriel à l'adresse suivante : enduro@ffmoto.com, accompagné d'un justificatif, cachet de la poste faisant foi ou date de réception du courriel.
- pas de remboursement à moins de 30 jours avant l'épreuve **quelle que soit la cause du désistement.**

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

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

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

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

ART. 7 – ACCUEIL ADMINISTRATIF

A leur arrivée sur le lieu de l'épreuve, les concurrents régulièrement engagés doivent se présenter eux-mêmes à l'accueil administratif qui se déroule le vendredi entre 12h et 17h30 suivant la convocation reçue.

En cas de Super Test, ces horaires peuvent être modifiés. Le lieu et les horaires doivent être précisés dans le règlement particulier. Les pilotes doivent se munir des documents listés ci-dessous :

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

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

- l'attestation d'assurance de la moto. Dans le cas d'une attestation d'assurance type garage ne précisant pas le numéro d'immatriculation, celle-ci doit être accompagnée d'un document émanant de l'assureur certifiant que la machine est bien assurée pour l'utilisateur désigné.

En cas de prêt de la machine, l'attestation d'assurance doit comporter le nom du titulaire de la carte grise.

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

En contrepartie, l'organisateur remet aux concurrents :

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

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

ART. 8 – MOTOCYCLES – VERIFICATIONS TECHNIQUES

Voir : REGLES TECHNIQUES GENERALES ENDURO

Après l'accueil administratif, les pilotes eux-mêmes doivent présenter leur machine dûment homologuée, dans un parfait état de propreté, au contrôle technique. Les contrôles techniques se déroulent le vendredi entre 12h et 17h30 suivant la convocation reçue. **En cas de Super Test, ces horaires pourront être modifiés.**

CAMERAS

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

Les commissaires techniques contrôlent la conformité du système antivol.

IMPORTANT

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

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

► SANCTION :

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

ART. 9 – PLAQUE NUMERO ET COULEUR

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

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

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

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

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

ART. 10 – PARC FERME

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

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

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

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

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

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

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

La mise en parc fermé ne concerne pas les motos de la catégorie expérimentale.

► **SANCTIONS :**

Fumer	sanction prévue par le Code Sportif National pouvant aller jusqu'à la disqualification
Laisser des débris	1 minute
Pénétrer moteur en marche	1 minute
Mise en marche du moteur	sanction prévue par le Code Sportif National pouvant aller jusqu'à la disqualification
Travailler sur son motocycle ou sur un autre	sanction prévue par le Code Sportif National pouvant aller jusqu'à la disqualification
Recevoir des outils ou des pièces	sanction prévue par le Code Sportif National pouvant aller jusqu'à la disqualification
Pas de dispositif anti-vol	interdiction d'entrer au parc fermé

ATTENTION

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

ART.11 – ZONE DE DEPART

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

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

► **SANCTIONS :**

Fumer	sanction prévue par le Code Sportif National pouvant aller jusqu'à la disqualification
Laisser des détritrus	1 minute
Pénétrer moteur en marche	1 minute
Mise en marche du moteur	1 minute
Travailler ou ravitailler sur son motocycle	sanction prévue par le Code Sportif National ou sur un autre pouvant aller jusqu'à la disqualification
Recevoir des outils ou des pièces	sanction prévue par le Code Sportif National pouvant aller jusqu'à la disqualification

ART. 12 – REPARATIONS

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

● **Réparations du système d'échappement**

12.1

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

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

► **SANCTIONS :**

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

12.2

Le coureur obligé, suite à un contrôle de bruit ou à l'ordre donné par un officiel de réparer ou remplacer le silencieux de sa machine, est autorisé à le faire à chaque contrôle horaire.

Si une moto ne passe pas le contrôle du bruit, le coureur doit immédiatement remédier au problème avant le prochain contrôle de bruit.

12.3

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

► **SANCTIONS :**

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

ART. 13 – RAVITAILLEMENT EN CARBURANT

ATTENTION

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

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

► **SANCTIONS :**

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

Fumer	sanction prévue par le Code Sportif National pouvant aller jusqu'à la disqualification
Non utilisation du tapis environnemental	1 minute

ART. 14 – AIDE EXTERIEURE

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

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

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

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

NOTA :

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

(Voir tableau « règles d'assistance » en annexe).

► SANCTIONS :

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

ART. 15 – ZONE DE MECANIQUE

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

ART. 16 – DEPARTS

Ordre des départs :

Pour la première épreuve :

- les pilotes Elites partent selon la place obtenue dans les classements par classe de l'année précédente,
- les pilotes Juniors partent selon la place obtenue dans le classement de l'année précédente,

Les autres pilotes Elites, Juniors et Nationaux partent par classe dans l'ordre des numéros,

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

L'ordre des départs est identique pour les 2 jours.

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

1^{ère} manifestation :

Elites E1 – Elites E2 – Elites E3 – Juniors E1 - Juniors E2 - Juniors E3 – Espoirs 125 cc 2T - Féminines
– Nationaux 1 – Nationaux 2 – Nationaux 3 – **Vétérans Bronze – Vétérans Argent – Vétérans Or –
Catégorie Expérimentale**

2^{ème} manifestation :

Elites E2 – Elites E3 – Elites E1 - Juniors E2 - Juniors E3 - Juniors E1 – Espoirs 125 cc 2T - Féminines
– Nationaux 2 – Nationaux 3 – Nationaux 1 – **Vétérans Argent – Vétérans Or – Vétérans Bronze –
Catégorie Expérimentale**

3^{ème} manifestation :

Elites E3 – Elites E1 – Elites E2 - Juniors E3 – Juniors E1 – Juniors E2 – Espoirs 125 cc 2T - Féminines
– Nationaux 3 – Nationaux 1 – Nationaux 2 – **Vétérans Or – Vétérans Bronze – Vétérans Argent –
Catégorie Expérimentale**

4^{ème} manifestation :

Elites E1 – Elites E2 – Elites E3 – Juniors E1 - Juniors E2 - Juniors E3 – Espoirs 125 cc 2T - Féminines
– Nationaux 1 – Nationaux 2 – Nationaux 3 – **Vétérans Bronze – Vétérans Argent – Vétérans Or –
Catégorie Expérimentale**

5^{ème} manifestation :

Elites E2 – Elites E3 – Elites E1 - Juniors E2 - Juniors E3 - Juniors E1 – Espoirs 125 cc 2T - Féminines
– Nationaux 2 – Nationaux 3 – Nationaux 1 – **Vétérans Argent – Vétérans Or – Vétérans Bronze –
Catégorie Expérimentale**

Les tranches de numéros de chaque catégorie sont les suivantes :

Elites E1 :.....	1 à 99	Juniors E3 :	60 à 99	Nationaux 3 :.....	501 à 699
Elites E2 :.....	1 à 99	Espoirs 125 cc 2T :.....	1 à 99	Vétérans bronze :	700 à 799
Elites E3 :.....	1 à 99	Féminines :.....	1 à 25	Vétérans argent :	800 à 899
Juniors E1 :.....	1 à 39	Nationaux 1 :.....	101 à 299	Vétérans or :	900 à 980
Juniors E2 :.....	40 à 59	Nationaux 2 :.....	301 à 499	Catégorie expérimentale :	981 à 999

ART. 17 – PRESENTATION AU DEPART

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

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

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

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

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

Si le moteur s'arrête avant que le motocycle n'ait franchi la deuxième ligne, le coureur doit le remettre en marche et passer cette ligne dans la minute qui suit le signal de départ, ceci pour ne pas être pénalisé. Un coureur qui ne franchit pas la ligne des 20 mètres dans la minute qui suit le signal de départ, est pénalisé de 10 secondes.

Il peut dès ce moment mettre sa machine en marche par tout moyen à sa convenance après la ligne des 20 mètres sans aide extérieure.

Un coureur qui ne réussit pas à mettre son moteur en marche ou dont le moteur s'arrête dans la zone entre les deux lignes de départ ne doit pas retourner à la zone de départ après le délai d'une minute. Il est obligé de pousser son motocycle dans la minute dans la direction du parcours et de traverser la ligne des 20 mètres afin de ne pas gêner les autres coureurs.

Un coureur dont le cas est examiné et qui désire prendre le départ pourra le faire, sauf si des raisons de sécurité sont invoquées. Le coureur perd son droit au départ seulement après confirmation de sa sanction prévue par le Code Sportif National pouvant aller jusqu'à la disqualification par le Jury.

Eclairage - IMPORTANT

Au départ des 1^{er} et 2^{ème} jours, la machine doit avoir obligatoirement une plaque phare en état de fonctionnement qui aura été préalablement contrôlée lors du contrôle technique pour la 1^{ère} journée et avant l'entrée au parc fermé en fin de 1^{ère} journée pour la seconde journée de course. Un panneau « phare allumé » placé devant la zone de départ rappelle cette obligation. Tout concurrent dont la lumière ne fonctionne pas doit l'avoir réparé au plus tard dans les 15 minutes après avoir satisfait à la procédure de départ.

La réparation de la lumière à la fin de la 1^{ère} journée de course peut être effectuée selon la même procédure que le système d'échappement.

► SANCTIONS:

Se présenter en retard	60 secondes par minute de retard
Se présenter avec > 30 minutes de retard	Sanction prévue par le Code Sportif National pouvant aller jusqu'à la disqualification
Mise en marche du moteur dans la zone de départ avant le signal du Commissaire	1 minute
Ligne des 20 mètres non franchie aux conditions ci-dessus	10 secondes
Eclairage non réparé dans les 15 minutes suivant le départ	sanction prévue par le Code Sportif National pouvant aller jusqu'à la disqualification

ART. 18 – ITINERAIRE

Il est composé de :

- un parcours de liaison à réaliser en un temps imparti et comprenant des contrôles horaires (4 CH recommandés) ; le temps de course préconisé est de 8h hors mécanique.
- tests chronométrés.

Le kilométrage doit comporter 380kms pour les catégories Elites (tolérance plus ou moins 10%) en deux jours comprenant seulement 20% de voies goudronnées au maximum sur trois boucles journalières (recommandé) de 70 kms (plus ou moins 10%).

L'itinéraire doit être praticable dans les deux sens par n'importe quel temps et réalisable pour les motos de la plus petite cylindrée. Le deuxième jour, son sens peut être contraire au premier, sauf décision du Directeur de Course par mesure exceptionnelle.

Les distances officielles doivent être considérées comme exactes.

L'itinéraire doit être en permanence emprunté dans le sens prévu par l'organisation ; les CP et CH doivent être franchis dans l'ordre croissant (1, 2, 3) ou dans l'ordre fixé par l'organisateur.

► SANCTIONS :

Non-respect de l'ordre des CH et CP : sanction prévue par le Code Sportif National pouvant aller jusqu'à la disqualification

ART. 19 – TEMPS IMPARTIS

La catégorie Nationale peut disposer d'un temps différent de la catégorie Elite selon la difficulté du terrain.

Les Elites et les Juniors effectuent 3 tours le samedi et le dimanche, les Nationaux, les Espoirs 125cc 2T, les Vétérans et les Féminines 2 tours.

(L'organisateur peut modifier le nombre de tours si nécessaire, se référer au règlement particulier).

N.B. Le circuit des Elites peut être allégé de certaines difficultés pour les autres catégories.

ART. 20 – SIGNALISATIONS

Compte tenu que l'épreuve se déroule sur des chemins ouverts à la circulation, les concurrents doivent obligatoirement respecter les signalisations du Code de la Route et celles mises en place par l'organisateur. Les officiels peuvent vérifier ce respect en surveillant le parcours.

Il est interdit de quitter l'itinéraire indiqué sur les feuilles de route et fléché, pour quelque raison que ce soit. Il incombe aux conducteurs de suivre cet itinéraire, et le fait de s'être égaré ne sera pas accepté comme excuse pour un retard ou pour avoir manqué un contrôle horaire ou de pointage.

- cas 1 : un seul sens de circuit : fléchage rouge ou possibilité d'une couleur par boucle,
- cas 2 : deux sens de circuit, flèches de couleur différentes.

Aucune réclamation à ce sujet n'est admise. Dans le cas où les organisateurs désirent que les conducteurs empruntent un chemin très précis, par exemple : le long d'une prairie, de champs cultivés ou de terrains privés, ils doivent baliser avec précision et clairement le chemin à suivre (piquets, cordes, banderoles).

► SANCTIONS :

Sortir volontairement du parcours fléché	sanction prévue par le Code Sportif National pouvant aller jusqu'à la disqualification
Passer en dehors d'une section banderolée	sanction prévue par le Code Sportif National pouvant aller jusqu'à la disqualification
Sortir du chemin balisé par piquets, cordes ou banderoles	sanction prévue par le Code Sportif National pouvant aller jusqu'à la disqualification
Emprunter le circuit à l'envers	sanction prévue par le Code Sportif National pouvant aller jusqu'à la disqualification
Ne pas respecter les règles de la circulation	sanction prévue par le Code Sportif National pouvant aller jusqu'à la disqualification

Des exemplaires de toutes les flèches et panneaux utilisés sur le parcours doivent être exposés au point d'information.

Drapeaux bleus : placés à 200 mètres de part et d'autre de la route, ils indiquent un contrôle de passage.

Drapeaux rouges : placés devant la table de contrôle des CP.

Drapeaux blancs : placés au début de la zone de ravitaillement.

Drapeaux jaunes : placés de façon visible avant la table de contrôle, ils indiquent la fin de la zone de ravitaillement. Après avoir passé ces drapeaux avec la machine, le pilote doit obligatoirement pointer.

Le ravitaillement ne peut s'effectuer qu'aux CH entre les drapeaux blancs et jaunes.

Drapeau blanc et jaune barré d'une croix noire = CH sans ravitaillement.

ART. 21 – CONTROLES HORAIRES

Il est obligatoire d'utiliser le tapis environnemental. Il doit être constitué d'une semelle imperméable et textile absorbant dont les dimensions minimum sont 160 x 100 cm.

Les contrôles horaires sont au nombre de quatre (recommandé) (cinq en cas de circuit type « cerise »), chacun d'entre eux étant considéré comme une épreuve indépendante. Les moyennes retenues peuvent être différentes et les pénalisations subies sont additionnées les unes aux autres. L'assistance et le ravitaillement sont autorisés à trois CH maximum désignés par l'organisateur.

L'enregistrement des temps est effectué électroniquement et permet de calculer les pénalisations encourues par les concurrents au cours de chacune des deux journées (voir art. 23 et 24), ou tout autre système validé par la CER/FFM et ou le Jury.

Il est conseillé de ne pas séparer chaque contrôle horaire de son suivant immédiat de plus de 50 kms.

Dès l'instant où le pilote, avec sa moto, a franchi le drapeau jaune, il doit faire pointer son carton. Néanmoins, le pilote est autorisé à aller se renseigner à pied auprès de l'horodatrice.

L'heure de pointage retenue est l'heure de passage lorsque la roue franchit la ligne de détection du transpondeur.

ATTENTION

Le pilote est seul responsable de son pointage. La zone située entre le drapeau jaune et la table de pointage est considérée comme parc fermé et toute assistance ou intervention est interdite.

► SANCTIONS :

Retard de plus de 30 mn à un CH	sanction prévue par le Code Sportif National pouvant aller jusqu'à la disqualification. Elle s'apprécie à chaque CH à partir de l'heure théorique de pointage
Retard de plus de 60 mn pour les féminines	sanction prévue par le Code Sportif National pouvant aller jusqu'à la disqualification
Non-utilisation du tapis environnemental	1 minute

ART. 22 – CONTROLES DE PASSAGE

Des contrôles de passage sont placés également sur l'itinéraire pour vérifier si les concurrents empruntent correctement le parcours. Ils peuvent être ou non indiqués sur la feuille de route.

Ils sont signalés par des drapeaux bleus placés de part et d'autre de l'itinéraire, 200 mètres avant le poste de contrôle.

Le numéro des motos est parallèlement inscrit sur une feuille de cent qui servira de preuve de passage en cas de réclamation.

L'arrêt est obligatoire devant la table.

► SANCTIONS :

Manquer un contrôle de passage	sanction prévue par le Code Sportif National pouvant aller jusqu'à la disqualification
Se faire pointer sans marquer l'arrêt	1 minute

ART. 23 – ARTICLE RESERVE

ART. 24 – CALCUL DES PENALITES HORAIRES POUR RETARD

Chaque minute d'avance ou de retard sur l'heure idéale est sanctionnée de 60 secondes de pénalité.

Toute avance ou tout retard enregistré à un CH entraîne l'ajustement de l'heure idéale de pointage aux CH suivants, de sorte que les temps de parcours alloués pour chaque tronçon ne subissent aucune modification. L'heure timbrée devient l'heure de départ du CH suivant ; le retard n'est pas rattrapable.

Heure théorique = heure à laquelle le pilote aurait dû pointer sans avance ni retard depuis son heure de départ.

Heure idéale = heure recalculée après avoir pointé en retard ou en avance ou après neutralisation.

ART. 25 – MESURES EXCEPTIONNELLES

25.1 Section impraticable

Si pour des raisons de force majeure (éboulement, inondation, etc), une section devient impraticable, le Directeur de Course pourra dévier le parcours à condition que la modification concerne tous les pilotes ou exclusivement une catégorie.

25.2 Neutralisation partielle

Si, pour une cause imprévue (ex : un problème dans la spéciale a bloqué pendant trois minutes les départs de cette spéciale), le Directeur de Course ou l'officiel présent doit établir la liste des pilotes concernés et le temps de neutralisation et la communiquer au chronométrage. Au CH suivant cette neutralisation tout pilote ayant un retard inférieur ou égal à cette neutralisation n'aura pas de pénalités.

25.3 Neutralisation complète d'un contrôle

Si, par exemple, un contrôle a été mal placé par rapport au plan de la course, le Directeur de Course doit neutraliser le contrôle concerné, c'est-à-dire que les pointages de l'horodatrice de contrôle ne seront pas pris en considération.

Par la suite, si le contrôle est remis en place, les coureurs doivent être avertis au contrôle horaire de départ que le contrôle nécessaire est remis à sa bonne place et que le contrôle horaire sera compté.

25.4 Demande de tolérance CH spéciale et/ou liaison

Si un pilote peut convaincre un jury qu'il a été retardé par suite de circonstances exceptionnelles, indépendantes de sa volonté, comme par exemple un retard causé par un arrêt pour apporter le premier secours à un blessé en cas d'accident grave, une tolérance de temps lui sera accordée.

Le prétexte d'avoir été gêné par un autre concurrent ne peut être accepté comme excuse valable.

A la suite d'une neutralisation, les pilotes doivent recalculer leur heure de pointage idéale suivant l'heure inscrite au CH suivant la neutralisation (ne pas revenir à son heure théorique).

ART. 26 – SPECIALES

L'organisateur doit s'engager à respecter l'intégralité du cahier des charges du Championnat de France, et plus particulièrement les points concernant les spéciales.

Le kilométrage total sur les deux jours doit être supérieur à 40 kms.

La piste doit être balisée de bout en bout, le début, le sens et la fin clairement précisés par banderoles ou panneaux.

Le coureur doit passer l'arrivée et ne peut pas s'arrêter dans les 30 mètres suivants. La ligne des 30 mètres doit être signalée par un panneau.

La spéciale en ligne doit être exempte de toute possibilité de couper.

Leur installation doit être terminée 48 heures avant le départ afin que les concurrents puissent les reconnaître à pied.

Les spéciales, en aucun cas, ne peuvent être secrètes.

La prise des temps se fera au 1/100^e de seconde, le départ étant donné individuellement à chaque conducteur.

La spéciale en ligne peut être ou non chronométrée au premier tour. Le Directeur de course en accord avec le jury doit le préciser avant le départ de chaque manche.

Un service de secours doit être présent et des commissaires en nombre suffisant devront contrôler son bon déroulement.

ATTENTION

Tout pilote qui se retrouve involontairement hors du balisage doit reprendre la piste à l'endroit où il est sorti.

► SANCTIONS :

Couper volontairement le balisage	sanction prévue par le Code Sportif National pouvant aller jusqu'à la disqualification
Ne pas reprendre la piste à l'endroit où l'on est sorti	1 minute
Renverser volontairement le piquetage	1 minute
Reconnaître la spéciale autrement qu'à pied avant la course	sanction prévue par le Code Sportif National pouvant aller jusqu'à la disqualification

26.1 Super Test (ST)

Un Super Test peut être organisé le vendredi soir pour les pilotes inscrits en catégories Elite, Junior, Espoir, et Féminine. Il doit être précisé dans le Règlement particulier de l'épreuve et faire l'objet de l'accord de la commission. Il se déroule entre 17h00 et 22h00 maximum. Sa durée est d'une minute au minimum et d'une minute et 45 secondes au maximum.

Le Super Test consiste en une course sur un tracé de la forme d'un huit, le départ et l'arrivée se trouvant au même endroit. Chaque pilote effectue deux tours complets de piste, qu'ils sont autorisés à reconnaître en amont (pendant une période limitée).

Le départ est donné simultanément à deux pilotes côte à côte, celui qui a le numéro le moins élevé sera sur la gauche de la ligne de départ.

Les temps obtenus lors du Super Test comptent dans le classement de la journée du samedi. Le temps maximum enregistré est le meilleur temps de passage dans chaque catégorie (Elite E1 E2 E3, Junior E1 E2 E3, Espoirs, Féminine) + 25%.

Exemple : si le meilleur coureur en Elite enregistre un temps de 1'40", le moins bon temps enregistré dans sa catégorie est de 1'40" + 25% = 2'05". Il en est de même pour toutes les catégories.

A la fin du Super Test, le pilote rentre au paddock où, après avoir pointé au Pré-Finish, il peut effectuer sa mécanique pendant 15 minutes maximum. Il doit ensuite remettre sa moto en parc fermé.

Si un coureur arrive en retard sur la ligne de départ du Super Test mais avant que tous les pilotes de sa catégorie ne soient partis, il part à la fin de sa catégorie. Il est, en plus de son temps enregistré, pénalisé de 20 secondes supplémentaires qui s'ajoutent au temps total de la journée du samedi.

Si un coureur ne peut pas finir le Super Test à la suite d'une chute ou d'un incident mécanique quelconque, il peut ramener (ou son assistance) sa moto au Paddock. Ce coureur doit rentrer sa moto dans le Parc Fermé selon la procédure habituelle du Championnat de France. Il obtient alors le moins bon temps enregistré de sa catégorie, auquel s'ajoute une pénalité de 30 secondes, ajoutée au temps total de la journée du samedi.

Si un pilote suit la procédure de départ du vendredi mais n'arrive pas ou arrive sur la ligne de départ après le début de la catégorie suivante, il ne prend pas le départ du Super Test et lui est attribué le plus mauvais temps enregistré de sa catégorie, ainsi qu'une pénalité de 60 secondes qui sera ajoutée à son temps total du samedi.

Si un coureur ne participe pas au Super Test, lui est attribué le plus mauvais temps enregistré dans sa catégorie, ainsi qu'une pénalité de 80 secondes qui est ajoutée à son temps total du samedi. Il peut néanmoins prendre le départ normalement le samedi.

Si un coureur se fait dépasser par l'autre coureur dans le premier tour du Super Test, il est arrêté à la ligne d'arrivée et considéré comme ayant abandonné. Lui est attribué le plus mauvais temps enregistré de sa catégorie, plus une pénalité de 30 secondes, ajoutée à son temps total du samedi. Il peut prendre le départ le samedi.

Si un coureur effectue le Super Test et enregistre un temps mais ne parvient pas à atteindre le Pré-finish dans le temps imparti, lui est infligée une pénalité de 30 secondes en plus du temps du Super Test. Cette pénalité est ajoutée à son temps du samedi.

► Drapeau rouge

Lorsque le Super Test doit être arrêté en raison d'un drapeau rouge, le coureur à l'origine du drapeau rouge est considéré comme ayant abandonné ce Super Test. Lui est attribué le plus mauvais temps enregistré de sa catégorie, plus une pénalité de 30 secondes, ajoutée à son temps total du samedi. Il peut prendre le départ le samedi.

L'autre coureur qui a été arrêté à la suite du drapeau rouge peut effectuer un nouveau départ seul.

► Tableau récapitulatif des sanctions

Départ anticipé ou en retard	Pénalité fixe de 5"
Coureur en retard au départ mais avant la fin de sa catégorie	20" de pénalité en plus de son temps enregistré
Abandon (chute ou problème mécanique) après le départ du Super Test	30" de pénalité en plus du moins bon temps enregistré dans sa catégorie
Le coureur est dépassé dans le premier tour par l'autre coureur ou provoque un arrêt par le drapeau rouge et est considéré comme abandonné	30" de pénalité en plus du moins bon temps enregistré dans sa catégorie
Coureur qui suit la procédure de départ du vendredi mais n'arrive pas ou arrive en retard sur la ligne de départ, après le début de la catégorie suivante	60" de pénalité en plus du moins bon temps enregistré de sa catégorie (il n'est pas autorisé à prendre le départ du Super Test)
Coureur ne suivant pas la procédure de départ du vendredi et ne participant pas au Super Test	80" de pénalité en plus du moins bon temps enregistré dans sa catégorie

Les autres pénalités de temps prononcées par la Direction de Course seront ajoutées au temps total du samedi.

ART. 27 – PREMIERE JOURNEE – FIN DE JOURNEE

L'entrée dans le CH de pré-finish est signalée par un drapeau blanc barré d'une croix noire. Les drapeaux jaunes situés avant la table de pointage sont aussi barrés d'une croix noire.

Le ravitaillement est interdit.

Au pré-finish et au dernier contrôle horaire, le pilote a la possibilité de pointer en avance de son heure idéale.

Dès que les pilotes ont franchi le CH de pré-finish, ils disposent de 15 minutes minimum, quelle que soit leur catégorie, pour opérer les réparations nécessaires sur leur machine.

Plan de disposition du CH pré-finish et dernier CH en annexe.

Aucune mécanique n'est autorisée à ce contrôle, sauf celle effectuée par le pilote avec les outils qu'il transporte sur lui. Aucune pièce ne peut être remplacée ou donnée par l'assistance.

Le nettoyage des motocycles, de quelque nature que ce soit, est interdit.

► SANCTIONS :

Nettoyage des motocycles, de quelque nature que ce soit, au CH de pré-finish quand il est situé en milieu urbain	1 minute
Non-utilisation du tapis environnemental	1 minute

ART. 28 – ORGANISATION DE LA FIN DE LA PREMIERE JOURNEE

Au dernier contrôle horaire de chaque jour, chaque concurrent peut pointer en avance, sans pour cela encourir de pénalités.

Pour tous les pilotes, la procédure suivante est applicable :

- Immédiatement après le pointage au CH d'arrivée, les pilotes poussent leur moto vers la zone des vérifications techniques contiguë.
- En cas d'abandon ou de retard supérieur à > 30 mn (ou de > 60 mn pour la catégorie Féminines) ayant entraîné la sanction prévue par le Code Sportif National pouvant aller jusqu'à la disqualification, les pilotes désireux de prendre part à la course du lendemain doivent se présenter au CH d'arrivée avant l'expiration d'un délai fixé à une heure (1h30 mn pour la catégorie Féminines) décompté à partir de leur heure théorique de pointage d'arrivée. Ils doivent obligatoirement procéder aux contrôles techniques.
- Le changement du châssis (cadre) est interdit.

► SANCTIONS :

Moteur en marche après avoir franchi le dernier CH	1 minute
Retard au dernier CH	1 minute de pénalité par minute de retard
Moto non présentée au contrôle technique après abandon	sanction prévue par le Code Sportif National pouvant aller jusqu'à la disqualification

ART. 29 – FIN D'EPREUVE

Pendant ce temps, les commissaires chargés de la vérification technique doivent s'assurer que toutes les pièces marquées sont bien en place sur la moto et qu'aucune irrégularité n'a été commise.

Dans le cas contraire, le ou les pilote(s) concerné(s) doivent être convoqués pour constatation.

La mise en parc fermé n'est pas systématique.

Une remise des prix est organisée après chaque journée de course pour toutes les catégories à partir de 17h30.

Les trois premiers pilotes classés devront obligatoirement assister à la remise des prix. **Pour le Championnat Team, le Team Manager doit être présent sur le podium accompagné de la moto du pilote vainqueur.**

En cas d'absence non justifiée auprès du Président du Jury, une amende forfaitaire de 100 € peut être appliquée. En cas de non-paiement dans les huit jours, les points marqués lors de l'épreuve seront retirés. **Cette règle est également applicable pour la remise des prix du Championnat.**

► SANCTIONS :

Motocycle remplacé	sanction prévue par le Code Sportif National pouvant aller jusqu'à la disqualification
Absence d'une ou plusieurs pièces marquées	sanction prévue par le Code Sportif National pouvant aller jusqu'à la disqualification
Sortir la moto du parc fermé avec le moteur en marche	1 minute

ART. 30 – RECLAMATIONS

Les réclamations doivent être déposées conformément aux dispositions du Code Sportif National de la F.F.M. Le montant de la caution accompagnant la réclamation est de 75 €.

Lorsqu'une réclamation entraîne un démontage du moteur, elle doit être assortie d'une caution de 75 € pour les moteurs à 2 T et de 150 € pour les moteurs à 4 T. Cette somme sera remboursée si la machine démontée s'avère non conforme, ou versée au pilote contraint au démontage si la conformité est reconnue.

ART. 31 – OFFICIELS

Désignés par la Commission d'Enduro	Fournis par le club
<ul style="list-style-type: none">➤ Des chronomètres officiels chargés d'assurer le chronométrage,➤ Un responsable contrôle administratif, également membre du jury➤ Un délégué (Président du Jury),➤ Un Membre du Jury,➤ Un directeur de course,➤ Un responsable technique et deux commissaires techniques.	<ul style="list-style-type: none">➤ un responsable sur chaque spéciale,➤ un officiel licencié à chaque contrôle horaire afin de veiller à la sécurité et à l'application du règlement.

ART. 32 – JURY

Le Jury tient au minimum trois réunions, la première se déroulant le vendredi **matin, avant le début des contrôles administratifs**. Il est composé d'un Président du Jury et de deux commissaires sportifs. Le Directeur de course doit assister aux réunions de Jury, mais n'a pas le droit de vote. D'autres officiels peuvent être admis avec voix consultative. Le rapport du Jury doit être affiché.

Pendant les séances ouvertes du Jury, la présence des personnes suivantes est obligatoire :

- le Directeur de course,
- le secrétaire du Jury,
- le responsable des Commissaires Techniques de la F.F.M.,
- le responsable du chronométrage,
- le responsable de la sécurité et/ou le Médecin chef,
- le responsable du contrôle administratif,
- le Président du club organisateur,
- le Coordinateur du Championnat de France d'Enduro,
- le ou les responsables du tracé du circuit et des spéciales.

Le Commissaire Technique F.F.M., le Médecin chef et le responsable du contrôle administratif doivent avoir fait par écrit un rapport pour chaque réunion du Jury.

ART. 33 – REGLES ENVIRONNEMENTALES

Ces règles doivent être prises en compte par les concurrents et les organisateurs.

Les pilotes doivent respecter les règles environnementales mises en place par l'organisateur.

Il est obligatoire d'utiliser le tapis environnemental qui devra être constitué d'une semelle imperméable et textile absorbant et avoir les caractéristiques suivantes : dimensions minimums : 160 cm x 100 cm, épaisseur minimum : 5 à 7 mm, capacité d'absorption : 1 litre minimum.

Il faut :

- prévoir dans le parc assistance des points de dépôt des liquides (bidons ou fûts) pour huiles, liquides de refroidissement, de freins etc,
- être attentif au niveau sonore des machines et de la sonorisation, orienter les hauts parleurs vers le public et non vers les riverains,
- faire des annonces renouvelées au micro pour sensibiliser les pilotes aux règles environnementales, leur demander de reprendre leurs pneus usagers et de ne pas les jeter,
- prévoir dans le parc assistance et aux abords des containers, poubelles et sacs à ordures en nombre

- suffisant (participants et public), un ou plusieurs points d'eau, des toilettes et douches H et F pour les participants, ainsi que des toilettes pour le public,
- sur les CH et les départs des secteurs chronométrés, prendre toutes dispositions pour préserver l'environnement, préserver les cultures, empêcher le stationnement sur les bas-côtés des routes (prévoir parkings), installer des sacs poubelles et les renouveler si nécessaire,
 - enlever dès la fin de l'épreuve toute la signalétique qui aurait été posée sur les itinéraires et les accès aux sites,
 - lors de son engagement, le pilote doit s'engager à respecter les règles techniques, sportives et environnementales de cette épreuve.
 - les programmes ou tout support promotionnel doivent inclure quelques lignes adressées au public sur le respect de l'environnement tels que : « des poubelles sont à votre disposition, utilisez-les » ; ou « ne piétinez pas les cultures », etc.

ART. 34 – RECAPITULATIF DES SANCTIONS

CONTROLE TECHNIQUE	
Absence de cache-pignon	refusé
Absence de béquille	refusé
Machine non conforme ou non présentée au contrôle	refusée au départ et disqualifiée
Niveau sonore au-delà de 78 dB/A à 100 m	refusée au départ
Changement de machine	sanction prévue par le Code Sportif National pouvant aller jusqu'à la disqualification
Absence d'une pièce marquée	sanction prévue par le Code Sportif National pouvant aller jusqu'à la disqualification
Fraude de cylindrée	sanction prévue par le Code Sportif National pouvant aller jusqu'à la disqualification du Championnat de l'année en cours
Pendant la manifestation, si la machine, pendant ce contrôle, excède de 2 dB/A le maximum autorisé, le pilote sera pénalisé de 60 secondes la première fois et sera disqualifié de la journée la seconde fois.	
PARC FERME ET ZONE DE DEPART	
Fumer	sanction prévue par le Code Sportif National pouvant aller jusqu'à la disqualification
Laisser des débris	1 minute
Pénétrer moteur en marche	1 minute
Mise en marche du moteur dans le parc fermé	sanction prévue par le Code Sportif National pouvant aller jusqu'à la disqualification
Mise en marche du moteur dans la zone de départ	1 minute
Travailler ou ravitailler sur son motorcycle ou un autre	sanction prévue par le Code Sportif National pouvant aller jusqu'à la disqualification
Recevoir des outils ou des pièces	sanction prévue par le Code Sportif National pouvant aller jusqu'à la disqualification
Pas de dispositif anti-vo	interdiction d'entrer dans le parc fermé
Transpondeur manquant ou emplacement non conforme	1 minute
REPARATIONS	
Contraires au règlement	sanction prévue par le Code Sportif National pouvant aller jusqu'à la disqualification
Non utilisation du tapis environnemental	1 minute

RAVITAILLEMENT	
Moteur en marche	sanction prévue par le Code Sportif National pouvant aller jusqu'à la disqualification
Effectué sur le parcours et en dehors des C.H. avec assistance	sanction prévue par le Code Sportif National pouvant aller jusqu'à la disqualification
Récipient supplémentaire pour le transport de l'essence	sanction prévue par le Code Sportif National pouvant aller jusqu'à la disqualification
Fumer	sanction prévue par le Code Sportif National pouvant aller jusqu'à la disqualification
Non utilisation du tapis environnemental	1 minute
AIDE EXTERIEURE	
Reçue contrairement au règlement	sanction prévue par le Code Sportif National pouvant aller jusqu'à la disqualification

PRESENTATION AU DEPART	
Non fonctionnement de la lumière au départ	remise en état pour pouvoir prendre le départ
Mise en marche du moteur dans la zone de départ avant le signal du commissaire	1 minute
Se présenter en retard	60 secondes par minute de retard
Se présenter avec > 30 minutes de retard	sanction prévue par le Code Sportif National pouvant aller jusqu'à la disqualification
Ligne des 20 mètres non franchie	10 secondes
Eclairage non réparé dans les 15 minutes suivant le départ	sanction prévue par le Code Sportif National pouvant aller jusqu'à la disqualification

ITINERAIRE	
Non-respect de l'ordre des CH et CP	sanction prévue par le Code Sportif National pouvant aller jusqu'à la disqualification

SIGNALISATION – RESPECT CODE DE LA ROUTE ET DE LA MANIFESTATION	
Sortir volontairement du parcours fléché	sanction prévue par le Code Sportif National pouvant aller jusqu'à la disqualification
Passer en dehors d'une section banderolée	sanction prévue par le Code Sportif National pouvant aller jusqu'à la disqualification
Sortir du chemin balisé par piquets, cordes ou banderoles	sanction prévue par le Code Sportif National pouvant aller jusqu'à la disqualification
Emprunter le circuit à l'envers	sanction prévue par le Code Sportif National pouvant aller jusqu'à la disqualification
Ne pas respecter les règles de la circulation	Amende ne pouvant excéder 450 € et/ou sanction prévue par le Code Sportif National pouvant aller jusqu'à la disqualification

CONTROLES HORAIRES	
Retard de > 30 mn (> 60 mn pour les Féminines) sur l'heure théorique de pointage	sanction prévue par le Code Sportif National pouvant aller jusqu'à la disqualification (il peut toutefois continuer la course jusqu'à la décision finale du Directeur de course) Elle s'apprécie à chaque CH à partir de l'heure théorique de pointage
Non utilisation du tapis environnemental	1 minute

CONTROLES DE PASSAGE – CARTON DE CONTROLE	
Manquer un contrôle de passage	sanction prévue par le Code Sportif National pouvant aller jusqu'à la disqualification
Se faire pointer à un CP sans marquer l'arrêt	1 minute
Modifier ou ajouter un pointage	sanction prévue par le Code Sportif National pouvant aller jusqu'à la disqualification
Ne pas être pointé à un C.H.	sanction prévue par le Code Sportif National pouvant aller jusqu'à la disqualification
SPECIALES	
Couper volontairement le balisage de la piste	sanction prévue par le Code Sportif National pouvant aller jusqu'à la disqualification
Ne pas reprendre la piste à l'endroit où l'on est sorti	1 minute
Renverser volontairement le piquetage	1 minute
Reconnaissance autrement qu'à pied avant et pendant la course	sanction prévue par le Code Sportif National pouvant aller jusqu'à la disqualification

SUPER TEST	
Départ anticipé ou en retard	Pénalité fixe de 5"
Coureur en retard au départ mais avant la fin de sa catégorie	20" de pénalité en plus de son temps enregistré
Abandon (chute ou problème mécanique) après le départ du Super Test	30" de pénalité en plus du moins bon temps enregistré dans sa catégorie
Le coureur est dépassé dans le premier tour par l'autre coureur ou provoque un arrêt par le drapeau rouge et est considéré comme abandonné	30" de pénalité en plus du moins bon temps enregistré dans sa catégorie
Coureur qui suit la procédure de départ du vendredi mais n'arrive pas ou arrive en retard sur la ligne de départ, après le début de la catégorie suivante	60" de pénalité en plus du moins bon temps enregistré de sa catégorie (il n'est pas autorisé à prendre le départ du Super Test)
Coureur ne suivant pas la procédure de départ du vendredi et ne participant pas au Super Test	80" de pénalité en plus du moins bon temps enregistré dans sa catégorie

FIN DE LA 1^{ERE} JOURNEE – ORGANISATION DE LA FIN DE LA 1^{ERE} JOURNEE	
Nettoyage des motocycles, de quelque nature que ce soit, au CH de pré-finish quand il est situé en milieu urbain	1 minute
Non utilisation du tapis environnemental	1 minute
Moteur en marche après avoir franchi le dernier CH	1 minute
Retard au dernier CH	1 minute de pénalité par minute de retard
Non présentation au contrôle technique après abandon	sanction prévue par le Code Sportif National pouvant aller jusqu'à la disqualification

FIN D'EPREUVE	
Motocycle remplacé	sanction prévue par le Code Sportif National pouvant aller jusqu'à la disqualification
Absence d'une ou plusieurs pièces marquées (par exemple : changement de roue)	sanction prévue par le Code Sportif National pouvant aller jusqu'à la disqualification
Sortir la moto du parc fermé moteur en marche	1 minute
ENVIRONNEMENT	
Laisser des détritrus dans la nature	1 minute

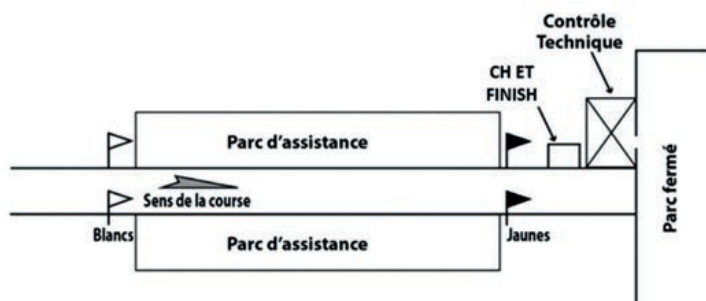
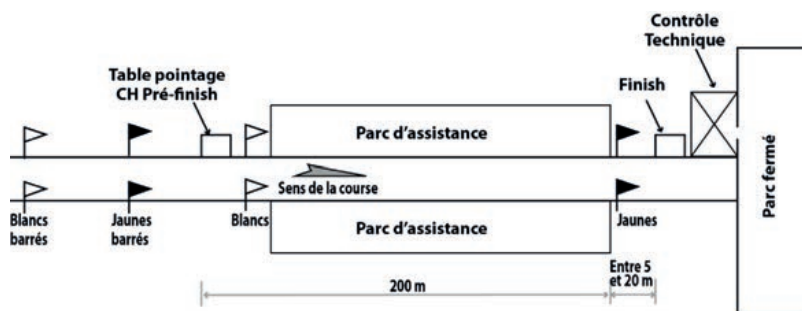
ANNEXE

REGLES D'ASSISTANCE

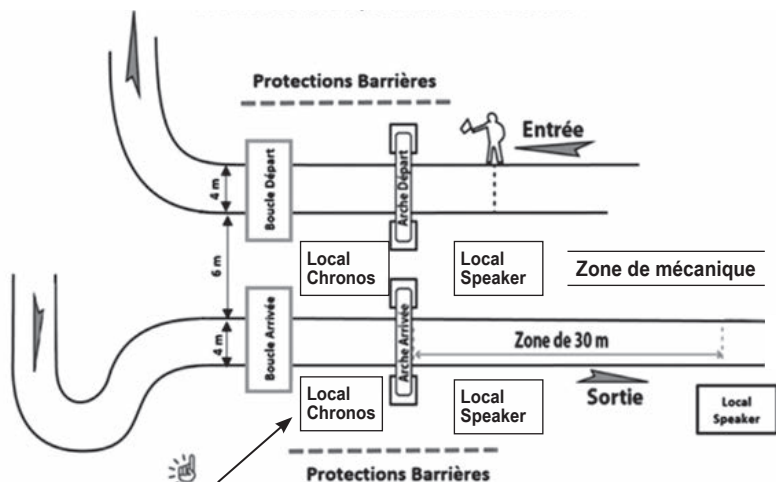
ZONE	Zone de travail au dernier CH du 1er jour	PARCOURS		PARCOURS	
		Blanc C.H. avec assistance CH sans assistance = parcours Pre-finish = parcours	Jaune Table de contrôle	Blanc C.H. avec assistance CH sans assistance = parcours Pre-finish = parcours	Jaune Table de contrôle
PILOTE	Peut tout faire (dont changer les pneus) sauf changer les pièces marquées	Peut changer les pièces transportées non marquées	Peut tout faire sauf changer les pneus et les pièces marquées	TOUTES OPERATIONS INTERDITES !! y compris dans la zone de départ le matin	Peut changer les pièces transportées non marquées
ASSISTANCE	Peut tout faire sauf changer les pneus et les pièces marquées	RIEN	Peut tout faire sauf changer les pneus et les pièces marquées		RIEN

INTERDICTION DE DONNER OU DE CHANGER DES PIECES MARQUEES ET TRANSPORTER UN LIQUIDE INFLAMMABLE

PLAN DE DISPOSITION DU CH PRE-FINISH ET DERNIER CH



PLAN DES ENTREE/SORTIE DES SPECIALES



Le Local Chronos (type Traffic ou éventuellement Aléa) doit être placé avant le vendredi midi

CHAMPIONNAT DE FRANCE DES REGIONS D'ENDURO

ART. 1 – DEFINITION

La F.F.M. met en compétition le Championnat de France des Régions d'Enduro qui se dispute, par équipe, sur une seule épreuve d'une journée.

ART. 2 – GENERALITES

Les règles, les dispositions, les pénalisations ou les sanctions sont celles usitées habituellement en Championnat et en particulier pour les règles d'assistance, à l'exception de celles qui seront dûment précisées au sein du présent règlement.

ART. 3 – OUVERTURE

Le Championnat de France des Régions d'Enduro est ouvert prioritairement :

- aux Ligues régionales responsables de la sélection de leurs équipes :
 - Trophée : constituée de 3 pilotes licenciés dans la même ligue
 - Junior : constituée de 3 pilotes licenciés dans la même ligue âgés de moins de 23 ans au 1^{er} janvier de l'année en cours
- aux Comités Motocyclistes Départementaux ;
- aux teams (marchands de motos, importateurs, écuries, etc..) composés de trois licenciés de leur choix ;
- aux clubs affiliés représentés par trois pilotes titulaires d'une licence délivrée par le club (il est impératif que les trois pilotes soient du même club) ;
- individuels.

Chaque Ligue ne peut engager qu'une seule équipe Trophée et une seule équipe Junior. Un concurrent ne peut faire partie que d'une seule équipe à la fois.

Chaque club, team et Comité est libre d'engager le nombre d'équipes de son choix. Un concurrent ne peut faire partie que d'une seule équipe à la fois.

Seuls les pilotes titulaires de licences internationales, NCO ou NJ3C peuvent y participer. Les licenciés une manifestation ne sont pas admis à figurer dans une équipe, même à titre de remplaçants.

Les numéros de course sont attribués de la façon suivante et les couleurs des plaques et numéros sont ainsi définies :

- Ligues :
 - Trophée : n°1 à 49 - plaque rouge, numéro blanc (n°1 à 9 réservés aux 3 premières équipes du classement de l'année précédente) ;
 - Junior : n°51 à 99 - plaque bleue, numéro blanc (n°51 à 59 réservés aux 3 premières équipes du classement de l'année précédente) ;
- Comités Départementaux Motocyclistes : n°101 à 199 - plaque jaune, numéro noir ;
- Teams : n°201 à 399 - plaque noire, numéro blanc (n°201 à 209 réservés aux 3 premières équipes du classement de l'année précédente) ;
- Clubs : n°401 à 699 - plaque blanche, numéro noir (n°401 à 409 réservés aux 3 premières équipes du classement de l'année précédente) ;
- Individuels : à partir du n°701 – plaque verte, numéro blanc.

Les plaques à numéros seront fournies.

Chaque Ligue présentant une équipe peut être représentée par un délégué (titulaire d'une licence OFF et en possession de la qualification 1^{er} ou 2^{ème} degré de la discipline enduro) de la Commission d'Enduro de sa Ligue. Il peut assister aux réunions de Jury, mais n'a pas de droit de vote. La Ligue doit avoir envoyé un courrier au club organisateur, ainsi qu'au Service Sportif de la F.F.M. (enduro@ffmoto.com), indiquant le nom du délégué et son numéro de licence, au moins 72h avant le début de la manifestation.

ART. 4 – ENGAGEMENTS

Les engagements sont effectués à l'adresse suivante : <https://ffm.engage-sports.com>. Le montant de l'engagement est fixé à **390 euros** par équipe et doit être versé globalement pour les trois pilotes (paiement par CB uniquement).

Les équipes de Ligue et de Comité Départemental sont prioritaires jusqu'au 10 février 2024.

Des pilotes individuels peuvent participer à l'épreuve, dans une catégorie dénommée « catégorie nationale », selon les places disponibles. Le droit d'engagement est fixé à 130 euros par pilote (paiement par CB uniquement).

Aucune modification d'équipe ne peut être réalisée à partir du vendredi de la semaine précédant la course, sauf cas exceptionnel (raison médicale).

Le nombre maximum de partants est fixé à **420** (dont 6 places réservées aux partenaires FFM et 6 places

réservées, jusqu'à 15 jours avant l'épreuve, aux clubs organisateurs).

Les engagements par équipe sont ouverts à partir du **16 décembre 2024 au 10 mars 2025**.

Les engagements pour les pilotes individuels (catégorie nationale) sont ouverts du **17 février 2025 et clos le 10 mars 2025, dans la mesure des places disponibles**.

Toutefois, il sera encore possible de s'engager après la date de clôture jusqu'au vendredi de la semaine précédant la course, sous réserve des places restant disponibles, moyennant une majoration de 30 euros du droit d'engagement.

Désistements :

En cas d'un forfait d'une équipe ou d'un pilote individuel (catégorie Nationale), les droits d'engagement sont remboursés, uniquement sur envoi d'un courrier à la F.F.M. ou courriel à l'adresse suivante : enduro@ffmoto.com, accompagné d'un justificatif, cachet de la poste faisant foi ou date de réception du courriel (déduction faite des frais administratifs de 25 euros par pilote) :

- en totalité jusqu'à 30 jours avant l'épreuve ;
- à 50 % à moins de 30 jours avant l'épreuve.

ART. 5 – CONTROLES ADMINISTRATIFS ET TECHNIQUES

Les contrôles administratifs et techniques se dérouleront suivant la convocation, le samedi entre 10 heures et 17 heures.

ART. 6 – RECOMPENSES

Seules les équipes de Ligues concourent pour le titre de Vainqueur du Championnat de France des Régions d'Enduro.

L'équipe vainqueur de la Ligue Super Coupe se voit récompensée d'un Trophée qui sera remis en compétition chaque année. Trois plaques sont remises aux pilotes de l'équipe de Ligue gagnante (à la charge de la FFM).

Les récompenses seront prises en charge par la FFM, comme suit :

- Equipes de Ligues :
 - Super Coupe : 1 Coupe pour le 1er et 6 plaques pour les 6 pilotes de l'équipe vainqueur
 - Trophée : 1 Coupe pour le 1^{er} et 9 plaques pour les 3 pilotes des 3 premières équipes
 - Junior : 1 Coupe pour le 1^{er} et 9 plaques pour les 3 pilotes des 3 premières équipes
- Comités Motocyclistes Départementaux : 1 Coupe pour le 1^{er} et 9 plaques pour les 3 pilotes des 3 premières équipes
- Teams : 1 Coupe pour le 1er et 9 plaques pour les 3 pilotes des 3 premières équipes
- Equipe de clubs : 1 Coupe pour le 1er et 9 plaques pour les 3 pilotes des 3 premières équipes
- Scratch Féminines : 3 Coupes pour les 3 premières.
- Une plaque pour le club organisateur

ART. 7 – CLASSEMENTS

Un classement distinct est établi pour chaque type d'équipes :

- Ligues Super Coupe : cumul du Trophée et Junior, (Titre de Champion de France d'Enduro des Régions)
- Ligues Trophée,
- Ligues Junior,
- Comités Motocyclistes Départementaux,
- Clubs,
- Teams,
- Scratch Féminins.

Ces équipes sont classées par addition des temps individuels de chacun des trois équipiers.

ART. 8 – REPARATIONS - AIDES EXTERIEURES

Les mêmes restrictions que celles imposées au Championnat sont appliquées dans les épreuves de Championnat de France des régions par équipe pour l'assistance. En revanche, les pilotes d'une même équipe peuvent s'entraider mutuellement sans encourir de sanctions.

ART. 9 – DEPART

Le départ est donné de minute en minute. Les trois pilotes de chaque équipe partent ensemble. L'ordre des départs est le suivant :

- Ligues Trophée : les trois premières Ligues du classement de l'année précédente, suivies des équipes des autres Ligues dans l'ordre des numéros,
- Ligues Junior : les trois premières Ligues du classement de l'année précédente, suivies des équipes des autres Ligues dans l'ordre des numéros,
- Comités Motocyclistes Départementaux : dans l'ordre des numéros,
- Teams : les trois premiers Teams du classement de l'année précédente, suivies des équipes des autres Teams dans l'ordre des numéros,

- Clubs : les trois premiers Clubs du classement de l'année précédente, suivies des équipes des autres Clubs dans l'ordre des numéros,
- Individuels : dans l'ordre des numéros.

ART.10 – ITINERAIRE

Le kilométrage total de l'épreuve doit représenter 250 kms au maximum.
Les pilotes effectuent 2 tours. Le parcours comprend 3 spéciales avec un CH unique.

ART.11 – TEMPS IMPARTI

Les temps impartis peuvent être plus faciles au début de la compétition et se resserrer au fur et à mesure de son déroulement.

ART.12 – PENALISATIONS

Les pénalisations du Championnat sont reprises pour le Championnat de France des régions par équipe. Aussi, les coureurs ou leurs accompagnateurs veillent à remettre au contrôle d'arrivée les fiches horaires ou de passage.

Les équipes qui terminent à 2 pilotes sont classées après les équipes terminant à 3 pilotes et de même pour les équipes qui terminent à 1 pilote sont classées après les équipes terminant à 2 pilotes.

ART.13 – OFFICIELS

Désignés par la Commission d'Enduro	Fournis par le club
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Des chronométrateurs officiels chargés d'assurer le chronométrage, ➤ Un responsable contrôle administratif, également membre du jury ➤ Un délégué (Président du Jury), ➤ Un Membre du Jury, ➤ Un directeur de course, ➤ Un responsable technique et deux commissaires techniques. 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ un responsable sur chaque spéciale, ➤ un officiel licencié à chaque contrôle horaire afin de veiller à la sécurité et à l'application du règlement.

ART. 14 – REGLES ENVIRONNEMENTALES

Se reporter à l'article 32 du règlement du Championnat de France d'Enduro.

CHAMPIONNAT DE FRANCE DES REGIONS D'ENDURANCE TOUT-TERRAIN

ART. 1 – DEFINITION

La Fédération Française de Motocyclisme met en compétition le Championnat de France des Régions d'Endurance Tout Terrain suivant la formule deux pilotes/une ou deux motos. Cette manifestation se déroulera sur un circuit conforme aux RTS de l'Endurance T.T.

Le Championnat de France des Régions d'Endurance Tout Terrain se déroule sur une seule épreuve d'une durée de cinq ou six heures.

Tous les clubs affiliés à la F.F.M. peuvent prétendre organiser cette épreuve. Il convient d'en faire la demande avant le 1er novembre de l'année précédente.

ART. 2 - OUVERTURE ET ATTRIBUTION DES NUMEROS

Le Championnat de France des Régions d'Endurance T.T. est ouverte :

- aux équipages de Ligues. Les Ligues fixeront elles-mêmes les conditions de sélection de ces équipages,
 - Trophée : constitué de 2 pilotes licenciés dans la ligue - numéros de 1 à 19
 - Junior : constitué de 2 pilotes licenciés de la ligue âgés de 15 à 23 ans au à la date de l'épreuve
- numéros de 20 à 39

Chaque Ligue ne peut engager qu'une seule équipe Trophée et une seule équipe Junior

- aux équipages des Comités Motocyclistes Départementaux - numéros de 100 à 199
- aux équipages de clubs - numéros 200 à 299
- aux équipages féminin - numéros de 40 à 59
- aux équipages engagés par les teams numéros de 60 à 99

Seuls les pilotes licenciés à l'année inters, NCO et NJ 3 peuvent participer à l'épreuve. Chaque pilote doit être en possession de sa licence en cours de validité et de son permis de conduire ou de son certificat d'aptitude

au sport motocycliste délivré par la Ligue. Ils doivent avoir 15 ans révolus avant la date de l'épreuve.

Les licenciés une manifestation sont acceptés dans la limite des places laissées vacantes par les Ligues un mois avant l'épreuve et ne peuvent pas concourir pour le titre.

En cas de surnombre, les inscriptions définitives sont arbitrées par la Commission d'Enduro.

Chaque Ligue présentant un équipage peut être représentée par un délégué (titulaire d'une licence OFF et en possession de la qualification officiel 1^{er} ou 2^{ème} degré de la discipline Endurance T.T.) de la Commission d'Enduro ou d'Endurance T.T. de sa Ligue. Il peut assister aux réunions de Jury, mais n'a pas de droit de vote. La Ligue doit avoir envoyé un courrier au club organisateur, ainsi qu'au Service Sportif de la F.F.M. (enduro@ffmoto.com), indiquant le nom du délégué et son numéro de licence, au moins 72h avant le début de la manifestation.

ART. 3 – ENGAGEMENTS

Les droits d'engagement sont fixés à **230 € par équipage**.

Les engagements seront effectués à l'adresse suivante : <https://ffm.engage-sports.com>. Un concurrent ne peut faire partie que d'un seul équipage à la fois.

Les engagements seront ouverts à partir du **2 janvier 2025**.

ART. 4 – RECOMPENSES

Seuls les équipages de chaque Ligue composés d'une équipe Trophée et d'une équipe Junior (qui constituent la Super Coupe) concourent pour le titre de Champion de France des Régions d'Endurance TT.

L'équipe vainqueur de la Ligue Super Coupe se voit récompensée d'un Trophée qui sera remis en compétition chaque année.

Des plaques (fournies par la FFM) seront remises aux 2 pilotes des :

- **2^{ème} et le 3^{ème} du Super Trophée**
- 3 premiers équipages de Ligues (Trophée et Junior),
- 3 premiers équipages des Comités Motocyclistes Départementaux,
- 3 premiers équipages de clubs,
- 3 premiers équipages Féminins,
- 3 premiers équipages teams.

Les pilotes des équipages de Ligues non envoyés par leur Ligue et les licenciés une manifestation figurent dans un classement séparé hors Championnat de France des Régions.

ART. 5 – NUMEROS

Les numéros de course sont attribués par l'organisateur en priorité aux équipages de Ligues, la date de réception faisant foi. Ces numéros, de dimensions réglementaires (hauteur mini 120 mm), sont de couleur noire sur fond de plaque jaune ; ils devront toujours être propres et lisibles. Quel que soit le mode de marquage, le pilote reste responsable de leur lisibilité.

L'ordre des départs et l'attribution des numéros (à partir de 1, 2, 3, etc pour les équipages de Ligue) sont déterminés en fonction du classement de l'année précédente.

ART. 6 – MOTOCYCLES

Le contrôle du niveau sonore est systématiquement effectué (se référer à l'Article 7 des Règles Techniques Générales de l'Enduro).

Le transpondeur doit être impérativement fixé sur la moto et ce pendant toute la durée de l'épreuve.

ART. 7 - VERIFICATIONS TECHNIQUES

Avant de prendre part aux essais, les machines sont présentées aux contrôles techniques. Celles qui ne sont pas conformes aux normes et au présent règlement seront refusées. Trois présentations sont autorisées. Une marque de peinture est apposée sur le cadre, le silencieux et le bloc-moteur, ainsi que sur un extincteur obligatoire pour chaque équipage.

Les pilotes doivent porter un casque d'un modèle homologué.

Toute machine présentant un niveau sonore non conforme sera refusée au départ. Pendant l'épreuve, toute machine dont le pot d'échappement est devenu défectueux pourra être arrêtée. L'échappement doit être remis en état avant que la machine puisse repartir. En cas de réparation impossible, la machine ne sera plus autorisée à continuer la course. Les motos type Enduro et Motocross sont acceptées, sans béquille.

▶ SANCTIONS :

Machine non conforme :

1. avant l'épreuve : refusée au départ
2. pendant l'épreuve, refus de remise en état :
 - > 1^{er} avertissement : 1 tour
 - > 2^{ème} avertissement : disqualification

ART. 8 – ESSAIS

Des essais libres sont organisés le dimanche matin. Ils doivent permettre à chaque pilote de parcourir au moins un tour de circuit. Ils ne sont ouverts qu'aux machines ayant satisfait au contrôle technique. Un temps mort d'une heure sépare la fin des essais du début de l'épreuve.

Des essais chronométrés peuvent être organisés afin de déterminer l'ordre de placement sur la ligne de départ. Les pilotes licenciés une manifestation partent après les NCO et les Inters.

Essais chronométrés : en cas d'essais chronométrés, ils se font sur 1 seul tour, l'équipage désignant le pilote qui y prendra part. Les 3 premières places sur la ligne de départ sont obligatoirement réservées aux 3 équipages de ligue classés aux 3 premières places l'année précédente.

ART. 9 - LIGNE DE DEPART

La mise en place des motos sur la ligne de départ se fait impérativement moteur arrêté.

Sur l'ordre du Directeur de course, les pilotes amènent leur machine directement à l'emplacement désigné sur la ligne de départ où les motos sont maintenues par des piquets plantés à 1,50 m d'intervalle.

Une fois la mise en place des motos sur la ligne de départ, une période de chauffe de cinq minutes est accordée aux concurrents. Le départ est donné impérativement dans les cinq minutes suivant cette période sur le signal du Directeur de course. Tout travail et tout ravitaillement sur le motocycle sont interdits dès le début de la mise en place sur la ligne de départ.

ART. 10 – PISTE

Le circuit a une longueur recommandée de 7 kilomètres à 12 kilomètres, y compris la ligne droite des stands, clôturée, dans laquelle seront installés les boxes. La largeur minimum de la piste est de 4 mètres et la largeur de la ligne de départ de 20 mètres.

La ligne droite des stands doit être d'une longueur égale à autant de fois 1,5 mètres que de stands occupés et d'un minimum de 100 mètres. Elle doit faire face directement à la ligne droite de départ.

Le poste de chronométrage est situé avant l'entrée des stands et précède immédiatement le parc fermé.

Le relief du terrain ne doit pas être trop accidenté. La piste doit tendre à ressembler à un parcours de liaison d'enduro. Le tracé de la piste ne doit pas permettre une vitesse moyenne supérieure à 50 km/h.

► SANCTIONS :

- Couper volontairement le circuit balisé :

► sanction prévue par le Code Sportif National pouvant aller jusqu'à la disqualification

- Prendre la piste en sens inverse y compris dans les stands :

► disqualification

ART. 11 - ORDRE DES DEPARTS

Les numéros sont attribués par ordre d'arrivée des engagements, avec priorité aux pilotes des équipages de Ligues, la date de réception faisant foi.

L'ordre des départs des 3 premiers est déterminé en fonction du classement de l'année précédente.

L'ordre des départs est déterminé en fonction des numéros de course ou des essais chronométrés. Les équipages de Ligues sont prioritaires.

Dans tous les cas, les équipages composés d'un ou deux pilotes licenciés une manifestation partent après.

ART. 12 – DEPART

Le départ est donné style Le Mans. Les pilotes doivent avoir un genou à terre. Le signal est donné par le Directeur de Course au moyen du drapeau tricolore. Les pilotes franchissent à pied la distance les séparant de leur machine. Ils doivent mettre eux-mêmes leur machine en marche sur la ligne par démarreur électrique ou mécanique. Le démarrage à la poussette est interdit.

Au moyen du drapeau vert, le Directeur de course autorise ensuite :

- le démarrage à la poussette pour lequel le pilote peut être aidé d'un mécanicien,
- le retour aux stands des motocycles en réparation.

► SANCTIONS :

Au départ, machine mise en route par une personne autre que le pilote : 1 tour

Démarrage «à la poussette» avant le signal du Directeur de Course : 1 tour

ART. 13 - CHANGEMENT DE PILOTES

Chaque pilote ne peut piloter pendant plus de deux heures consécutives sur sa machine. Il doit impérativement respecter un temps d'arrêt minimum d'une demi-heure entre deux relais. Le non-respect de cette pause est sanctionné par l'exclusion de l'équipage. Tout changement de pilotes doit s'effectuer au stand de ravitaillement.

CAS PARTICULIER

Le pilote ayant été accidenté sur une partie du circuit peut être remplacé par son équipier à l'endroit où l'accident a eu lieu. Ce remplacement se fait toujours après avis du Directeur de Course.

► **SANCTIONS :**

Remplacement d'un équipier : 1 tour de pénalité

ART. 14 – STANDS

L'entrée des stands doivent être séparés de la piste par un couloir de décélération. Chaque stand a une grandeur minimum de 10 mètres carrés et est **matérialisé au sol**.

Les équipages doivent occuper impérativement les stands qui leur sont désignés.

Les concurrents doivent rouler à vitesse réduite dans le couloir de décélération séparé de la piste et du parc coureurs.

► **SANCTIONS :**

Non-respect de la vitesse réduite dans le couloir de décélération :

1^{ère} infraction : avertissement

2^{ème} infraction : 1 tour

3^{ème} infraction : disqualification

Par mesure de sécurité, chaque équipage doit posséder un extincteur en état de fonctionnement.

Il est interdit de fumer dans les stands sous peine de sanction prévue par le Code Sportif National pouvant aller jusqu'à la disqualification.

ART. 15 - ASSISTANCE DANS LES STANDS

La machine peut être réparée par un mécanicien et les pilotes. Les personnes admises sur les stands sont limitées aux pilotes, au mécanicien, au chef de stand, au panneateur, à l'exclusion de toute autre personne, sous peine de sanction.

Le changement de lunettes et gants ne pourra s'effectuer que dans les stands.

► **SANCTIONS :**

1^{ère} infraction : 1 minute

2^{ème} infraction : 1 tour

ART. 16 – RAVITAILLEMENT

Les concurrents doivent obligatoirement utiliser un carburant du commerce.

Les ravitaillements s'effectuent obligatoirement au stand, moteur arrêté. Toute installation fixe de type «der-riek» ou similaire est interdite.

► **SANCTIONS :**

- Ravitaillement en dehors des stands :

► 1^{ère} infraction : 1 tour

► 2^{ème} infraction : disqualification

- Ravitaillement moteur en marche : disqualification

ART. 17 – REPARATIONS

Le cadre de la moto, le bloc-moteur et le silencieux sont marqués par touches de peinture avec numéro inscrit à l'intérieur.

Toutes les autres pièces peuvent être changées. Les réparations doivent être effectuées au stand.

En dehors du stand, les pilotes doivent faire eux-mêmes leur mécanique, seuls les outils et pièces leur étant fournis. En cas de panne sur le circuit, le pilote peut regagner la ligne de départ. Il peut repartir après avis du Directeur de course. Une pénalité d'un tour sera appliquée à l'équipage.

Seuls les dépannages de fortune, bougies, chaînes, etc..peuvent être effectués par le pilote seul, sur le bord de la piste, à condition que la moto soit bien rangée et ne présente aucun danger pour la sécurité des concurrents.

Les soudures ne doivent pas être effectuées dans les stands, mais dans un endroit mis spécialement à la disposition des coureurs par l'organisateur.

► **SANCTIONS :**

- Réparations contraires au règlement :

► 1^{ère} infraction : 1 tour

► 2^{ème} infraction : sanction prévue par le Code Sportif National pouvant aller jusqu'à la disqualification

ART. 18 - FIN DE COURSE

Dès l'arrivée, les machines des 5 premières équipes doivent faire l'objet d'un contrôle technique et rentrer au parc fermé. Les motos non rentrées au parc fermé ne seront pas classées.

Le classement est établi en fonction du nombre de tours et du temps effectué par chaque équipage.

Pour raison de sécurité, le Directeur de course peut moduler la durée de la course.

PROCEDURE D'ARRIVEE

La course est considérée comme achevée et l'abaissement du drapeau se fait sur l'équipage classé 1^{er} une fois les cinq ou six heures écoulées. Tous les équipages disposent de vingt minutes pour passer la ligne d'arrivée.

ART. 19 - PARC FERME

Les motos des cinq premiers classés sont placées en parc fermé à la fin de l'épreuve.

► SANCTIONS :

- Effectuer quoi que ce soit en relation avec le motocycle :
 - sanction prévue par le Code Sportif National pouvant aller jusqu'à la disqualification

ART. 20 – CLASSEMENTS

Le classement se fait de la façon suivante :

- 1) nombre de tours,
- 2) temps,
- 3) franchissement de la ligne d'arrivée.

Le classement est établi en fonction du nombre de tours et du temps effectué par chaque équipage. C'est l'équipage ayant effectué le plus grand nombre de tours qui est déclaré vainqueur. Pour être classé, un équipage doit avoir franchi la ligne d'arrivée dans les 20 minutes suivant l'arrivée du premier.

Un classement distinct est établi pour chaque type d'équipes :

- Liges Super Coupe : cumul du Trophée et Junior, (Titre de Champion de France d'endurance des Régions)
- Liges Trophée,
- Liges Junior,
- Comités Motocyclistes Départementaux,
- Clubs,
- Féminins.

ART. 21 – REGLEMENTATION

Cette compétition est organisée conformément aux prescriptions du Code Sportif de la F.I.M., du Règlement National de la F.F.M., aux règles techniques et de sécurité et du présent règlement.

ART. 22 – RECLAMATIONS

Les réclamations doivent être déposées conformément aux dispositions du Code Sportif National de la F.F.M. Le montant de la caution accompagnant la réclamation est de 75€.

Lorsque la réclamation entraîne un démontage du moteur, elle doit être assortie d'une caution de 75€ pour les moteurs à 2T et de 150€ pour les moteurs à 4T. Cette somme sera remboursée si la machine démontée s'avère conforme ou versée au pilote contraint au démontage si la non-conformité est reconnue.

ART. 23 – OFFICIELS

Désignés par la Commission d'Enduro	Fournis par le club
<ul style="list-style-type: none">➤ Des chronomètres officiels chargés (à la charge du club organisateur),➤ Un Délégué (Président du Jury, à la charge à 50% du club organisateur),➤ Un Membre du Jury (à la charge à 50% du club organisateur),➤ Un Commissaire Technique,➤ Un officiel référent circuit.	<ul style="list-style-type: none">➤ Deux personnes pour aider les chronomètres,➤ un Directeur de course (titulaire du spécifique 2^{ème} degré) <i>La Commission d'Enduro peut toutefois nommer le Directeur de course de son choix si elle le juge nécessaire (à la charge à 50% du club organisateur),</i>➤ Un Membre du Jury (titulaire du spécifique 2^{ème} degré),➤ Un Commissaire Technique licencié.

ART. 24 - REGLES ENVIRONNEMENTALES

Se reporter à l'article 32 du Championnat de France d'Enduro.

► SANCTIONS :

- Non utilisation du tapis environnemental : 1 tour

RECAPITULATIF DES SANCTIONS

VERIFICATIONS TECHNIQUES	
Machine non conforme : Avant l'épreuve	refusée au départ
Pendant l'épreuve, refus de remise en état	1 ^{er} avertissement : 1 tour 2 ^{ème} avertissement : disqualification
TRANSPONDEUR	
Emplacement non conforme	1 tour
Récidive	disqualification
PARC FERME	
Effectuer quoi que ce soit en relation avec le motocycle	Sanction prévue par le Code Sportif National pouvant aller jusqu'à la disqualification
PISTE	
Couper volontairement le circuit balisé	sanction prévue par le Code Sportif National pouvant aller jusqu'à la disqualification
Prendre la piste en sens inverse, y compris dans les stands	disqualification
DEPART	
Machine mise en route par une personne autre que le pilote	1 tour
Démarrage à la poussette avant le signal du Directeur de course	1 tour
CHANGEMENT DE PILOTE	
Remplacement d'un équipier	1 tour de pénalité
STANDS	
Non-respect de la vitesse réduite dans le couloir de décélération :	1 ^{ère} infraction : avertissement 2 ^{ème} infraction : 1 tour 3 ^{ème} infraction : disqualification
Fumer	sanction prévue par le Code Sportif National pouvant aller jusqu'à la disqualification
ASSISTANCE DANS LES STANDS	
Assistance contraire au règlement :	1 ^{ère} infraction : 1 minute 2 ^{ème} infraction : 1 tour
RAVITAILLEMENT	
En dehors des stands :	1 ^{ère} infraction : 1 tour 2 ^{ème} infraction : disqualification
Moteur en marche	disqualification
REPARATIONS	
Contraires au règlement	1 ^{ère} infraction : 1 tour 2 ^{ème} infraction : sanction prévue par le Code Sportif National pouvant aller jusqu'à la disqualification
REGLES ENVIRONNEMENTALES	
Non utilisation du tapis environnemental	1 tour

CHAMPIONNAT DE FRANCE DE CROSS-COUNTRY

Le Cross-Country est une compétition en terrain varié qui a lieu sur circuit fermé présentant des dénivellations, des variations de pente, des changements de direction, des obstacles naturels ou artificiels et qui a pour but de mettre en valeur l'endurance des pilotes, ainsi que la résistance des machines.

Le Championnat de France de Cross-Country est une série d'épreuves qui donnera lieu à un classement cumulé en fin de saison et désignera les vainqueurs de toutes les catégories existantes.

Pour participer, les pilotes doivent être en possession d'une licence NCO, Inter, LUE ou NJ3 délivrée par la FFM. Les licenciés à la journée sont acceptés, mais ne marqueront pas de points au classement cumulé du Championnat.

Ces différentes épreuves seront organisées conformément aux prescriptions du règlement général d'Enduro de la FFM, du règlement du Championnat et du règlement particulier de chaque épreuve.

TITRE I – REGLES GENERALES DU CHAMPIONNAT

ART. 1 – DEFINITION DES CATEGORIES

Catégories	Critères	Temps de roulage	Plaques et numéros
Elites	Sur liste de notoriété	3h	Se référer au règlement du CFE
Juniors	15 – 23 ans	3h	Fond bleu chiffres blancs
Espoirs	15 – 21 ans	2h	Fond blanc chiffres noirs
Kids	Âge : 13 – 15 ans Cylindrée : 125cc	1h30	Fond blanc chiffres noirs
Féminines	+ de 15 ans	2h	Fond violet chiffres blancs
Nationaux N1	À partir de 15 ans 125 2T / 250 4T	3h	Fond vert chiffres blancs
Nationaux N2	À partir de 15 ans 250 2T / 450 4T	3h	Fond vert chiffres blancs
Nationaux N3	À partir de 15 ans +250 2T / +450 4T	3h	Fond vert chiffres blancs
Vétérans Bronze	De 37 à 43 ans	3h	Fond vert chiffres blancs
Vétérans Argent	De 44 à 50 ans	3h	Fond vert chiffres blancs
Vétérans Or	+ de 51 ans	3h	Fond vert chiffres blancs
Vintage V1	A partir de 18 ans Moto jusqu'à 1996 inclus Mono-amortisseur	2h	Fond jaune chiffres noirs
Vintage V2	A partir de 18 ans Moto jusqu'à 1996 inclus Double amortisseur ou cantilever	2h	Fond jaune chiffres noirs
Duos	+ de 15 ans	2h + 3h	Fond vert chiffres blancs
Catégorie expérimentale	Motos électriques + de 15 ans	3h	Fond vert chiffres blancs
Soft Solo (LJA)	+ de 15 ans Licence « une manifestation »	2h	Fond vert chiffres blancs Numéros de 901 à 999
Ligue solo	+ de 15 ans	3h	Suivant la catégorie respectiva
Ligue duo	+ de 15 ans	2h + 3h	Suivant la catégorie respectiva

L'âge des pilotes s'apprécie au 1^{er} janvier pour toutes les catégories à l'exception de l'âge minimal de la catégorie kids, qui s'apprécie la veille de l'épreuve.

Elite 2025 :

La catégorie Elite 2025 comprend les :

- 40 premiers pilotes du classement Scratch Elite/Juniors 2024 du championnat de France d'enduro,
- 20 premiers pilotes du classement Scratch Elite/Juniors 2024 du championnat de France de cross-country,
- 10 premiers du classement Scratch National/Espoirs 2024 du championnat de France de cross-country,
- 3 premiers Juniors du Scratch Elites/Juniors 2024 du championnat de France de cross-country,
- pilotes français ou étrangers inscrits au Championnat du Monde d'Enduro et/ou FIM Europe de l'année précédente,
- pilotes « wild-cards » possédant un palmarès sportif sous réserve d'accord de la Commission.

Nationaux 2025 :

- pilotes Elites ou Juniors classés à partir de la 21^{ème} place du Scratch Elite/Junior de l'année précédente ayant choisi cette catégorie du championnat de France de cross-country,
- pilotes classés à partir de la 11^{ème} place du Scratch National/Espoirs de l'année précédente du championnat de France de cross-country,
- pilotes désirant rouler dans cette catégorie et ne répondant pas aux critères définis.

Un pilote classé dans les 10 premiers du classement Scratch National/Espoirs refusant son passage dans la catégorie supérieure ne marquera pas de points au Championnat l'année suivante.

La C.E.R. étudiera les demandes de dérogation écrites et motivées de pilotes, envoyées avant l'ouverture du championnat.

Les pilotes doivent respecter les couleurs des plaques et numéros définies pour leur catégorie sous peine d'être refusés au départ.

Choix de la catégorie :

Les pilotes ayant plus de 37 ans au 1^{er} janvier de l'année du championnat peuvent choisir entre une catégorie vétérans ou une catégorie nationale. Ils ne peuvent pas cumuler les deux classements. Idem pour les juniors et les espoirs.

ART. 2 – EPREUVE**1. Durée de l'épreuve**

Chaque épreuve est d'une durée de :

DIMANCHE MATIN	
Catégories	Temps de course
Kids	1h30
Espoirs, Féminines, Vintage, Soft Solo (LJA), Duos, Ligue duo	2h
DIMANCHE APRES-MIDI	
Catégories	Temps de course
Elites, Juniors, Nationaux, Duos, Ligue solo, Ligue duo, Catégorie expérimentale	3h

Elle est organisée sur un circuit de **13 minutes environ**. Les circuits sont matérialisés par des flèches ou des rubalises.

Le calendrier est disponible sur le site internet FFM : <https://ffm.ffmoto.org/calendrier>

2. Engagements

Les pilotes s'engagent sur le site : <https://ffm.engage-sports.com>

Le paiement du droit d'engagement se fait uniquement par carte bancaire. Le pilote doit s'assurer que la carte bancaire utilisée pour le paiement soit valide jusqu'au dernier prélèvement de la saison, faute de quoi son paiement reviendra impayé et générera des frais. En cas de changement de carte bancaire en cours de saison, le pilote a la responsabilité de procéder au changement de celle-ci sur le site Engage-sports.com en se rendant sur chaque course et en cliquant sur « Changement de ma carte bancaire ».

Paiement revenu impayé

En cas de paiement revenu impayé, un courriel est adressé au pilote qui disposera alors d'un délai d'une semaine à réception de celui-ci pour régulariser sa situation. Cette régularisation peut intervenir uniquement par paiement par carte bancaire (via le site Internet), avec majoration du droit d'engagement correspondant au montant des frais bancaires liés à cet impayé.

En l'absence de régularisation pendant ce délai, le pilote sera automatiquement désengagé de l'épreuve, ainsi que des épreuves suivantes.

Catégories	Tarifs d'engagement à l'année (totalité des épreuves – à partir du 16 décembre)	Tarifs d'engagements épreuve par épreuve (à partir du 10 février)
Elites	130€	135€
Juniors	130€	135€
Espoirs	110€	115€
Kids	90€	95€
Féminines	110€	115€
Nationaux	130€	135€
Vintages	110€	115€
Catégorie expérimentale	130€	135€
Duos (2 manches : 2h + 3h)	155€	160€
Soft Solo (LJA)	110€ (+ licence LJA)	115€
Ligue Solo	-	Entre 80€ et 135€ à la discrétion du club organisateur
Ligue Duo	-	Entre 90€ et 160€ à la discrétion du club organisateur

Les pilotes souhaitant s'engager à l'année sont prioritaires dans le choix des numéros.

Les engagements sont clôturés le mercredi précédent l'épreuve, à 17h.

En cas de désistement, les droits d'engagement sont remboursés selon les modalités suivantes, déduction faite des frais administratifs de 25€ (pour les motos) et 15€ pour les kids.

Engagements à l'année :

- en totalité jusqu'à 30 jours avant l'épreuve
- à 50 % à moins de 30 jours de l'épreuve

Ces remboursements se font uniquement après envoi d'un courriel à l'adresse suivante : enduro@ffmoto.com, accompagné d'un justificatif médical, date de réception du courriel faisant foi,

- pas de remboursement dans la semaine de l'épreuve.

Engagement épreuve par épreuve :

- à 50% jusqu'à 15 jours avant l'épreuve, uniquement après envoi d'un courriel à l'adresse suivante : enduro@ffmoto.com, accompagné d'un justificatif médical, date de réception du courriel faisant foi,
- pas de remboursement dans les deux semaines précédant l'épreuve, quelle que soit la cause du désistement

Toute réclamation relative au remboursement des droits d'engagement est à réaliser auprès du club organisateur.

Toute annulation d'épreuve, quelle qu'en soit la cause, intervenant après le début des contrôles administratifs et prononcée par le Jury ou un représentant de l'État, permet au club de refuser aux participants le remboursement de leur droit d'engagement.

ART. 3 – CONTROLES ADMINISTRATIFS

Chaque concurrent doit présenter sa carte licence en cours de validité.

Les concurrents désirant rouler avec une licence « une manifestation » doivent la prendre sur le site www.ffmoto.org, rubrique « une manifestation », au minimum le mercredi avant le début de l'épreuve. Aucune licence « une manifestation » ne pourra être délivrée sur place.

Les concurrents doivent présenter leur licence « une manifestation » ; les accusés de réception ou autres ne pouvant tenir lieu de licence.

ART. 4 – CASQUES ET PROTECTIONS DORSALE ET PECTORALE

Les casques et protections dorsale et pectorale doivent être conformes aux normes indiquées à l'article 2 des règles techniques et générales de l'enduro.

Les tear-off sont interdits y compris en utilisant un dispositif de stockage.

ART. 5 – ARTICLE RESERVE

ART. 6 – DEPART

Le départ est donné par vague de 35 à 40 motos toutes les 30 secondes. L'intervalle de temps entre les lignes est retranché du temps de course aux concurrents afin de ne pas les pénaliser. Le signal de départ est donné par le Directeur de course au moyen d'un drapeau tricolore. Les pilotes sont sur leur moto, moteur coupé. Au signal, ils démarrent leur moto et partent, puis 30 secondes après, le même dispositif est renouvelé pour la vague suivante et ainsi de suite. Si un pilote ne démarre pas dans les 15 secondes suivant le signal, il est poussé hors de la zone de départ par les commissaires afin de ne pas gêner les vagues suivantes.

L'appel des lignes est effectué 20 minutes avant l'heure fixée pour le départ. Pour la première épreuve, les pilotes se positionnent sur leur ligne dans l'ordre **du classement scratch de l'année 2024, puis par ordre d'arrivée des numéros. Pour les épreuves suivantes, les pilotes se positionnent dans l'ordre du classement scratch provisoire puis dans l'ordre des numéros.** Le pilote qui ne se présente pas à l'appel de son numéro rentre à la fin de sa ligne.

A 4 minutes du départ, il est demandé aux assistants et mécaniciens d'évacuer les lignes de départ.

A 3 minutes du départ, les moteurs sont mis en marche pour une dernière chauffe. Les pilotes qui ne sont pas encore sur leurs lignes respectives partent en dernière ligne.

Les pilotes qui ne peuvent pas se rendre sur les lignes de départ à la suite d'un problème, partiront des stands lorsque toute la procédure de départ sera terminée, après autorisation du Directeur de Course.

ART. 7 – STANDS

Chaque concurrent dispose d'un espace dans la zone des stands. Une procédure et des horaires d'installation sont transmis aux teams ou pilotes concernés avant chaque épreuve.

Chaque concurrent doit apposer son numéro de course dans sa zone de ravitaillement.

Un concurrent qui sort des stands ou du parcours avec sa moto après le départ de la course sera considéré comme ayant abandonné.

Les concurrents doivent rouler à allure lente dans les stands et ne peuvent doubler un concurrent roulant devant eux.

Toute vitesse excessive constatée dans les stands est sanctionnée d'un Stop & Go d'un minimum de 30 secondes pouvant aller jusqu'à 1 minute.

ART. 8 – RAVITAILLEMENT

Les concurrents doivent obligatoirement ravitailler dans leur stand, dans le parc prévu à cet effet. Les ravitaillements moto se font moteur arrêté et le pilote descendu de sa moto. Toute installation de type derrick fixe est interdite. Tout système de nettoyage à haute pression, à moteur thermique ou électrique, est interdit dans le parc de ravitaillement. La circulation se fait à allure lente et dans un seul sens.

Le pilote doit effectuer au minimum deux passages dans les stands.

Les changements de gants ou de lunettes ou les ravitaillements en boisson ou autre ne peuvent être effectués que dans le stand du concurrent et non dans l'allée des stands.

Les concurrents doivent obligatoirement avoir un tapis environnemental. Chaque concurrent doit avoir un extincteur. L'extincteur doit être placé d'une manière judicieuse et facilement vérifiable par les commissaires. Les extincteurs des pilotes roulant avec des motos électriques doivent être compatibles avec un feu électrique.

Chaque concurrent est responsable de la propreté de son emplacement. Il veille à ne laisser aucun débris sur place.

ART. 9 – REPARATIONS

Les réparations sont effectuées au stand. Toutefois, en cas de panne sur le circuit, le pilote peut regagner son stand à pied pour prendre de quoi réparer si c'est possible.

Il pourra également réparer avec les pièces qu'il a sur lui ou qui lui sont fournies par un autre concurrent encore en course. Les marshalls ne sont pas autorisés à aider les pilotes, sauf à dégager une machine qui présente un danger. Toute aide extérieure (autre qu'un concurrent encore en course ou un officiel dans l'exercice de ses fonctions) est interdite pendant la course.

La communication radio du pilote avec son manager, son mécanicien ou toute autre personne est strictement interdite.

En aucun cas, le pilote ne peut se faire remorquer par un autre concurrent. Seule l'organisation est habilitée à remorquer un véhicule pendant la course.

ART. 10 – ARRIVEE

Lorsque le temps est écoulé, l'arrivée est donnée sur le 1er concurrent ayant bouclé le plus grand nombre de tours à la présentation du drapeau à damiers.

Est déclaré vainqueur le pilote qui aura bouclé le maximum de tours dans le minimum de temps. Il est tenu compte du décalage de temps entre les lignes pour établir le classement de l'épreuve.

Pour des raisons de sécurité, le Directeur de course peut moduler la durée de l'épreuve.

Si la course venait à être arrêtée avant son terme mais après 2/3 du temps initial, au drapeau rouge, elle serait considérée comme terminée. Le classement sera effectué sur le tour d'arrêt si le drapeau rouge a été mis sur la tête de course, ou sur le tour précédant si le drapeau rouge a été mis sur n'importe quel concurrent.

Si la course vient à être arrêtée au drapeau rouge avant les 2/3 de sa durée initiale, un 2^{ème} départ peut être donné selon les modalités suivantes :

- tous les pilotes rentrent aux stands au drapeau rouge, la sortie des stands étant fermée ;
- un classement est établi sur le tour précédant le drapeau rouge ;
- tous les pilotes se présentent sur les lignes de départ suivant l'ordre établi à l'article 6 pour un 2^{ème} départ donné selon les mêmes modalités que le 1^{er} ;
- le classement est établi au cumul des 2 manches.

Si la course est arrêtée avant son terme, sans possibilité de 2^{ème} départ, les points sont attribués ainsi :

- les 2/3 ou plus des 2/3 de la course écoulée : tous les points sont attribués,
- moins des 2/3 de la course écoulée : la moitié des points est attribuée.

ART. 11 - CLASSEMENTS

Concurrence de date entre un Championnat de France et un Championnat FIM ou FIM Europe :

Tout pilote participant à une épreuve de Championnat du Monde ou d'Europe de cross-country ou d'enduro organisée le même week-end qu'une épreuve de championnat de France se verra réattribuer des points en championnat de France, dans la limite de 2 épreuves, sous réserve que :

- le pilote soit inscrit à toutes les épreuves du Championnat de France et ait participé à toutes les épreuves de championnat de France n'étant pas en concurrence de date ;
- le pilote soit titulaire d'une licence FIM ou FIM Europe délivrée par la FFM.

Ce calcul se fait au prorata de la totalité des manches disputées en championnat de France. Ces points sont rajoutés à l'issue de la finale du championnat de France auquel il est régulièrement engagé.

Exemple : un pilote n'ayant pu disputer deux manches du championnat de France pour cause de concurrence de date, championnat dans lequel il a inscrit une moyenne de 15 points sur l'ensemble des manches disputées, il pourra alors prétendre au bénéfice d'un report de 30 points complémentaires.

ART. 12 – RECLAMATIONS

Les réclamations doivent être déposées conformément aux dispositions du code sportif national de la FFM. Le montant de la caution accompagnant la réclamation est de 75€. En cas de démontage, une caution de 75€ pour moteur 2 temps et de 150€ pour moteurs 4 temps, doit être déposée.

ART. 13 – SANCTIONS

Les sanctions sont prises conformément au Code sportif.

RÉCAPITULATIF DES SANCTIONS :

CONTRÔLE TECHNIQUE	
Machine non conforme ou non présentée au contrôle	refusée au départ et disqualifiée
Niveau sonore non conforme	refusée au départ
Changement de machine	sanction prévue par le Code Sportif National pouvant aller jusqu'à la disqualification
Fraude de cylindrée	sanction prévue par le Code Sportif National pouvant aller jusqu'à la disqualification
Si pendant la manifestation, la machine excède de 2 dB/A le maximum autorisé, le pilote sera arrêté et devra réparer. Il ne pourra repartir qu'après autorisation du Directeur de course.	
REPARATIONS ET RAVITAILLEMENT	
Contraire au règlement	sanction prévue par le Code Sportif National pouvant aller jusqu'à la disqualification

Non utilisation du tapis environnemental	1 tour
Moteur en marche ou pilote sur la moto	sanction prévue par le Code Sportif National pouvant aller jusqu'à la disqualification
Transport d'essence sur le pilote	sanction prévue par le Code Sportif National pouvant aller jusqu'à la disqualification
Fumer dans le parc de ravitaillement	sanction prévue par le Code Sportif National pouvant aller jusqu'à la disqualification
Moteur thermique dans le parc de ravitaillement	sanction prévue par le Code Sportif National pouvant aller jusqu'à la disqualification
Non-respect des passages obligatoires par la voie des stands	disqualification
DEPART	
Changement de ligne	1 tour
CIRCUIT	
Rouler en dehors du circuit volontairement	sanction prévue par le Code Sportif National pouvant aller jusqu'à la disqualification
Casser des banderoles ou des piquets	1 ^{ère} fois : avertissement Récidive : 1 tour
Modification ou aménagement du circuit lors de la reconnaissance à pied	sanction prévue par le Code Sportif National pouvant aller jusqu'à la disqualification
Communication radio entre le pilote et son manager	sanction prévue par le Code Sportif National pouvant aller jusqu'à la disqualification
Absence non excusée au podium	Amende forfaitaire de 100 euros
Vitesse excessive dans les stands	STOP & GO de 30 secondes pouvant aller jusqu'à 1 minute
Circulation en dehors des stands	Sanction prévue par le Code Sportif National pouvant aller jusqu'à l'exclusion
Non retrait du numéro de ligne dans les temps impartis	Départ en dernière ligne

ART. 14 – APPLICATION DU PRESENT REGLEMENT

Tous les points non prévus au présent règlement sont examinés par le jury, conformément aux règlements de la FFM. Par leur inscription, les concurrents s'engagent à se conformer au règlement et en acceptent les décisions prises par les organisateurs et ne reconnaissent comme seule juridiction sportive que celle établie par le code sportif de la FFM.

TITRE II - REGLES PARTICULIERES MOTOS

ART. 1 - VERIFICATIONS TECHNIQUES

Les machines sont présentées aux contrôles techniques et doivent être conformes aux règles techniques générales de l'endurance tout terrain. Celles qui ne sont pas conformes aux normes et au présent règlement seront refusées. Les motos dont les couleurs de plaque ne sont pas conformes seront refusées au contrôle technique.

Trois présentations sont autorisées. Les motos type Enduro et Motocross sont acceptées, **sans béquille**.

Un contrôle du niveau sonore est effectué (se référer à l'Article 7 des Règles Techniques Générales de l'enduro).

La machine passée au contrôle technique est obligatoirement la machine utilisée pour le tour de reconnaissance et la course. Pendant l'épreuve, toute machine dont le pot d'échappement est devenu défectueux sera arrêtée pour mise en conformité.

Chaque pilote doit être en possession d'un extincteur pour feu d'hydrocarbure et d'un tapis environnemental. Il doit également présenter au contrôle son équipement de sécurité.

Les machines à moteur électrique sont admises à participer au Championnat de France de Cross-Country. Les contrôleurs techniques doivent vérifier :

- Batterie : présence d'une plaque d'identification constructeur et marquage CE ou attestation de conformité de la batterie fournie par le fabricant. Les cosses de branchement doivent être isolées (pas de fils nus).
- Moteur : le contrôleur doit vérifier visuellement que le moteur est bien celui d'origine correspondant au modèle de la moto (selon la fiche technique), que les câbles d'alimentation du moteur sont correctement isolés (pas de fils nus) et s'assurer de la présence du Controller.
- Poste de pilotage : le contrôleur doit s'assurer de la présence du frein arrière (levier de gauche) et du frein avant (levier de droite). En cas d'ajout d'interrupteurs au guidon, il doit s'assurer de leur bon fonctionnement.

ART. 2 – CLASSEMENTS

Pour chaque épreuve, il est établi un classement Scratch duquel seront extraits les classements par catégorie.

Pour être classé à l'épreuve, un pilote doit avoir franchi la ligne d'arrivée dans un laps de temps défini dans chaque règlement particulier en fonction de la longueur du circuit, de 15 à 30 minutes.

Pour des raisons de sécurité, le Directeur de course peut arrêter la course avant son terme.

Le classement se fait en fonction du nombre de tours effectués et du temps mis par chaque pilote. C'est le concurrent ayant effectué le plus grand nombre de tours dans le moins de temps, après décompte des écarts de départ, qui est déclaré vainqueur.

Des points Championnat seront attribués aux 20 premiers de chaque catégorie : 25, 22, 20, 18, 16, 15, 14, 13, 12, 11, 10, 9, 8, 7, 6, 5, 4, 3, 2, 1.

Lors de la finale du Championnat, les points comptent double.

Pour le classement du Championnat, tous les résultats sont pris en compte. En cas d'égalité, les concurrents sont départagés en fonction du nombre de place de 1er, 2ème, et en dernier ressort le dernier meilleur résultat enregistré entre les ex-aequo sera prépondérant.

En cas de changement de catégorie à la dernière épreuve, le pilote ne marque pas de points dans sa nouvelle catégorie.

ART. 3 – TITRES ET RECOMPENSES

A chaque épreuve, les 3 premiers pilotes des catégories suivantes seront récompensés :

- | | |
|---------------------|--------------------------|
| - Elite | - Vétérans Bronze |
| - Juniors | - Vétérans Argent |
| - National 1 | - Vétérans Or |
| - National 2 | - Féminines |
| - National 3 | - Soft Solo (LJA) |
| - Espoirs | - Duo |
| - Kids | - Vintage V1 |
| - Ligue solo | - Vintage V2 |
| - Ligue duo | |

Les trophées sont obligatoirement remis au podium et aux pilotes concernés. En aucun cas, ils ne peuvent être remis à une tierce personne ou faire l'objet d'un envoi.

Tout pilote non excusé qui ne serait pas présent au podium se verra infliger une amende forfaitaire de 100€. En cas de non-paiement dans les huit jours, les points marqués lors de l'épreuve seront retirés. Cette règle est également applicable pour la remise des prix du Championnat.

Les classements Elite, National 1-2-3 – Juniors – Espoirs – Kids – Duos et Féminines, feront l'objet d'attribution de titres du Championnat de France. Des titres de vainqueurs de Trophée seront décernés dans **les catégories Vétérans Bronze, Argent et Or, Vintage V1, Vintage V2 et Catégorie Expérimentale.** Les catégories soft-licence une manifestation ne feront pas l'objet d'un classement cumulé du championnat.

La catégorie licence une manifestation donnera lieu à un classement unique et les pilotes ne pourront pas participer à un classement par catégorie ou à un classement cumulé du championnat.

CHAMPIONNAT DE FRANCE ENDURO KID

ART. 1 – DEFINITION

La Fédération Française de Motocyclisme met en place le Championnat de France Enduro Kid. Toute personne physique ou morale qui organise ou qui prend part à cette compétition est censée connaître le présent règlement. Elle s'engage à se soumettre sans réserve à toutes ses prescriptions.

Après l'ouverture des engagements, aucune modification ne doit être apportée au règlement particulier, sauf cas de force majeure et décision du Jury. Le cas échéant, tous les concurrents doivent être informés du changement avant le départ.

Le règlement particulier de chaque épreuve doit être conforme au règlement général et aux règles techniques et de sécurité de l'Enduro.

ART. 2 – CALENDRIER

Le calendrier est disponible sur le site internet FFM : <https://ffm.ffmoto.org/calendrier>

ART. 3 – ENGAGEMENTS

Le Championnat de France Enduro Kid est ouvert aux pilotes titulaires d'une licence NJ ou NCO.

Les licenciés une manifestation peuvent s'engager s'il reste des places la semaine précédant la clôture des engagements.

Les engagements s'effectuent sur le site suivant : <https://ffm.engage-sports.com>.

Les droits d'engagements sont fixés à :

Catégories	Engagements à l'année du 2 janvier au 17 février 2025	Engagements épreuve par épreuve à partir du 18 février 2025
Poussins Benjamins Benjamines / Minimes	75€	80€
Minimes Garçons Cadets 85cc Cadet 125cc Espoirs Cadettes / Espoirs	95€	100€

Date de clôture des engagements le lundi précédent l'épreuve à 23h59.

Dix jours avant la fermeture, les inscriptions sont majorées de 15€.

Le paiement du droit d'engagement se fait uniquement par CB. Le pilote doit s'assurer que la carte bancaire utilisée pour le paiement soit valide jusqu'au dernier prélèvement de la saison, faute de quoi son paiement reviendra impayé et générera des frais. En cas de changement de carte bancaire en cours de saison, le pilote a la responsabilité de procéder au changement de celle-ci sur le site Engage-sports.com en se rendant sur chaque course et en cliquant sur « Changement de ma carte bancaire ».

En cas de paiement revenu impayé, un courriel est adressé au pilote qui dispose alors d'un délai d'une semaine à réception de celui-ci pour régulariser sa situation, avec majoration du droit d'engagement correspondant au montant des frais bancaires de 12 euros liés à cet impayé.

En l'absence de régularisation pendant ce délai, le pilote est automatiquement désengagé de l'épreuve, ainsi que des épreuves suivantes.

Désistement

Attention : En cas de désistement, les droits d'engagement sont remboursés (déduction faite des frais administratifs de 15 euros), de la manière suivante :

Engagements à l'année :

- en totalité jusqu'à 30 jours avant l'épreuve,
- à 50 % à moins de 30 jours avant l'épreuve,

Uniquement sur envoi d'un courrier à la F.F.M. ou courriel à l'adresse suivante : enduro@ffmoto.com, accompagné d'un justificatif, cachet de la poste faisant foi ou date de réception du courrier.

Engagement épreuve par épreuve :

- à 50 % jusqu'à 30 jours avant l'épreuve, uniquement sur envoi d'un courrier à la F.F.M. ou courriel à l'adresse suivante : enduro@ffmoto.com, accompagné d'un justificatif, cachet de la poste faisant foi ou date de réception du courrier.
- pas de remboursement à moins de 30 jours avant l'épreuve quelle que soit la cause du désistement.

Le nombre maximum d'engagés est fixé à 250 pilotes si l'épreuve comporte une spéciale, à 300 pilotes si l'épreuve comporte deux spéciales. 5 places sont réservées aux moto-clubs jusqu'à 15 jours avant l'épreuve.

Les licences une manifestation sont acceptées et sont à prendre directement sur le site de la FFM. Les pilotes possédant ce type de licence sont classés à l'épreuve, mais ne marquent en aucun cas de points au Championnat de France.

ART. 4 – NUMEROS DE COURSE - CATEGORIES

Une fois validé, le numéro de course reste identique pour toute la saison, quelle que soit la catégorie.

Les catégories du Championnat de France Enduro Kid sont les suivantes :

CATEGORIES GARÇON			
	Âge	Cylindrées	Plaques et numéros de course
Poussins	De 7 à 10 ans	65cc maximum, boîte de vitesses mécanique	Plaque bleue Numéro blanc
Poussins – Challenge électrique <i>Le pilote peut s'inscrire avec une moto électrique dans la sous-catégorie : Challenge électrique</i>	De 6 à 10 ans	Moto électrique ayant fait l'objet d'une autorisation par la FFM	
Benjamins	De 9 à 10 ans	90cc maximum	Plaque noire Numéro blanc
Minimes	De 11 à 12 ans	➤ 2T : 85cc maximum ➤ 4T : 150cc maximum	Plaque jaune Numéro noir
Cadets	De 13 à 15 ans	➤ 85cc : 85cc 2T ou 150cc 4T maximum ➤ 125cc : 125cc 2T maximum	Plaque verte Numéro blanc
Espoirs	De 13 à 16 ans	➤ 2T : 125cc maximum ➤ 4T : 150cc maximum	Plaque blanche Numéro noir

CATEGORIES FEMININE			
	Âge	Cylindrées	Plaques et numéros de course
Poussins	De 7 à 10 ans	65cc maximum, boîte de vitesses mécanique	Plaque violette Numéro blanc
Poussins – Challenge électrique <i>Le pilote peut s'inscrire avec une moto électrique dans la sous-catégorie : Challenge électrique</i>	De 6 à 10 ans	Moto électrique ayant fait l'objet d'une autorisation par la FFM	
Benjamines / Minimes	De 9 à 12 ans	➤ 2T : 85cc maximum ➤ 4T : 150cc maximum	
Cadettes / Espoirs	De 13 à 18 ans	➤ 2T : 125cc maximum ➤ 4T : 150cc maximum	

Pour chaque catégorie, avoir l'âge minimum la veille de l'épreuve et ne pas avoir l'âge maximum au 1^{er} janvier.

Les 50cc ne sont pas autorisés.

Des dérogations à ces différentes catégories d'âges peuvent exceptionnellement être accordées par la Commission d'Enduro aux pilotes qui en font la demande.

En cas de changement de catégorie en cours de saison, les points ne sont pas reportés.

Les pilotes garçons âgés de 17 ans au 1^{er} janvier de l'année du Championnat (125 cc 2T ou 150 cc 4T), peuvent également participer à l'épreuve, mais ne peuvent en aucun cas marquer des points au Championnat de France. Les pilotes devront en faire la demande par écrit au service sportif de la FFM : enduro@ffmoto.com

L'ordre de départ de la 1^{ère} épreuve se fait dans l'ordre du classement du Championnat de l'année précédente, puis dans l'ordre du classement provisoire de l'année en cours et cela dès la seconde épreuve.

Numéros de course :

Les pilotes s'engageant à l'année choisissent leur numéro de course dans une grille allant du n° 1 au n° 999. Passée la période d'engagement à l'année, ce sont les pilotes s'engageant par épreuve qui choisiront leur numéro de course parmi ceux restés disponibles dans la grille.

ART. 5 – CONTROLES ADMINISTRATIFS ET TECHNIQUES

Les contrôles administratifs et techniques se déroulent **la veille de l'épreuve, sur convocation, entre 16h00 et 20h00.**

Le pilote ne peut présenter qu'une seule machine au contrôle technique.

Des contrôles de cylindrée peuvent avoir lieu à n'importe quel moment de la journée, à charge aux pilotes de mettre à disposition une personne pour démonter et remonter la machine et de prévoir les pièces nécessaires. Le pilote désigné pour un contrôle de cylindrée doit présenter la moto qu'il a passée au contrôle technique et avec laquelle il a roulé.

Tout coureur qui n'a pas satisfait aux vérifications administratives et techniques aux horaires prévus se verra refuser le départ par le Directeur de course.

Les machines sont présentées aux contrôles techniques et doivent être conformes aux règles techniques générales de l'endurance tout terrain. Celles qui ne sont pas conformes aux normes et au présent règlement seront refusées. Trois présentations sont autorisées. Les motos type Enduro et Motocross sont acceptées, sans béquille.

Un contrôle du niveau sonore est effectué (se référer à l'Article 7 des Règles Techniques Générales de l'enduro).

Pour les 85cc, le niveau sonore ne doit pas dépasser **109 dB (+2db de tolérance)** en début de course et 112 dB (111+1) en fin de course.

ART. 6 – CLASSEMENTS

Le classement est établi en cumulant les temps des spéciales et des pénalités (uniquement pour les catégories Espoir et Cadet). Le pilote ayant réalisé le plus petit temps est déclaré vainqueur de sa catégorie. Il y a un classement par catégorie. Les points du Trophée sont attribués aux 20 premiers pilotes de chaque catégorie selon le barème suivant : 25, 22, 20, 18, 16, 15, 14, 13, 12, 11, 10, 9, 8, 7, 6, 5, 4, 3, 2, 1.

ART. 7 – TITRES ET RECOMPENSES

Récompenses

A chaque épreuve, une récompense est obligatoirement offerte aux 3 premiers pilotes de chaque catégorie.

Titres

Des titres de Champions de France sont décernés aux premiers pilotes des catégories suivantes : Pousins, Benjamins, Minimes, Cadets 85cc, Cadets 125cc, Espoirs, **Poussins Filles, Benjamins/Minimes, Cadettes/Espoirs.**

Les 3 premiers pilotes de ces classements reçoivent une coupe ou une récompense.

ART. 8 – PROTECTION DES PILOTES

Les pilotes doivent être équipés :

- d'une paire de bottes de moto, en cuir ou en matériaux synthétiques (homologuées),
- d'une paire de gants en cuir ou matière équivalente,
- d'un pantalon renforcé,
- d'un vêtement en matière résistante qui couvre les bras.

Tout pilote présentant un équipement non conforme est refusé par le Directeur de course.

Les casques et protections dorsale et pectorale des pilotes doivent être adaptés à la morphologie du pilote et en conformité avec l'article 2 des règles techniques générales de l'Enduro.

ART. 9 – MACHINES

Les cylindrées imposées sont 65cc 2T, 85cc 2T, 125cc 2T et 150cc 4T maximum, munies d'une boîte à vitesses (cylindrées aux normes des constructeurs).

La moto doit être propre. Les Commissaires Techniques vérifient principalement :

- la présence de la protection du pignon de sortie de boîte,
- la présence des embouts des poignées et du guidon,
- la présence de la mousse de guidon,
- le niveau sonore suivant la discipline (méthode 2m max),
- les leviers (ils ne doivent pas être cassés),
- le coupe-circuit en état de marche,

Chaque pilote doit avoir sur lui une bougie de rechange et une clé à bougie afin de ne pas pénaliser le groupe.
Pour les marquages des motos, se référer à l'art. 17 des Règles Techniques Générales Enduro.

ART. 10 – DEROULEMENT DES EPREUVES

La totalité du parcours de l'épreuve doit se trouver sur un domaine privé ou sur des voies à usage privatif. Le circuit doit être tracé en formant une boucle dont le départ et l'arrivée doivent être à proximité du parc coureurs.

Le club doit prévoir obligatoirement un contrôle de passage au minimum.

Selon les catégories, il est impératif d'accorder des périodes de repos aux pilotes (voir les RTS). Après avoir parcouru la liaison, ils peuvent marquer un temps de repos avant de s'élancer dans la spéciale (voir les RTS).

A la fin de chaque tour, les pilotes devront ravitailler au parc coureurs et marquer une pause de 30 minutes selon la catégorie (voir les RTS) avant de repartir dans la boucle suivante. Les liaisons doivent être parcourues sur des portions larges et très sinueuses en dehors de circuits tracés. Elles ne doivent pas être rapides. Les difficultés doivent être franchies par l'ensemble des pilotes du plateau.

Un tracé de contournement doit être prévu pour toutes les difficultés.

Le Directeur de course peut parcourir avec l'organisateur la totalité des liaisons et peut, si nécessaire, faire modifier le tracé s'il le juge trop rapide ou avec des difficultés trop importantes ou dangereuses.

Des commissaires seront chargés d'aider les pilotes aux abords des zones de franchissement.

Spéciales

Une ou deux spéciales à l'appréciation du club organisateur. Les catégories Poussins Garçons et Filles, Benjamins Garçons et Benjamin-Minime Filles sont limitées à une seule spéciale.

Les spéciales ne peuvent être reconnues qu'à pieds.

Les spéciales doivent être entièrement balisées sur un terrain naturel, d'une durée comprise entre 3 et 10 minutes. (5 minutes pour les 6 ans)

Les difficultés rajoutées de type motocross doivent être en nombre restreint et facilement contournables et seront validées par le jury avant le départ de l'épreuve.

La présence des parents ou des accompagnateurs n'est pas tolérée sur la totalité de la spéciale (sauf en cas de panne ou de chute).

Zone spéciale : une zone d'attente doit être balisée avant la spéciale. Elle permet à tous les pilotes d'avoir le repos nécessaire indiqué dans les RTS. La mécanique est autorisée dans cette zone et dans le temps de repos imparti selon la catégorie du pilote.

Une fois cette zone passée, ni les parents, ni l'assistance ne peuvent intervenir. Le pilote entre au départ de la spéciale.

Sanction pour non-respect des consignes : 1 minute.

Sanction pour non-présentation à l'heure au CH : 60 secondes par minute de retard

Aide extérieure : 1 minute de pénalité (sauf en cas de panne).

Une zone de ravitaillement peut être prévu sur le parcours entre les deux spéciales suivant le format de l'épreuve qui sera annoncé au briefing.

Une ambulance et un médecin doivent être présents près du départ de la spéciale (se référer à l'art. 9 des RTS).

Le temps de liaison entre chaque spéciale ne peut pas être supérieur à 60 minutes selon la catégorie.

A la fin du tour, le pilote doit respecter les temps de repos indiqués aux RTS.

Les pilotes ne peuvent pas parcourir dans la journée :

- Plus de 4 fois la spéciale pour les catégories Poussins et Benjamins
- Plus de 6 spéciales pour la catégorie Minimes,
- Plus de 8 spéciales pour les catégorie Cadets et Espoirs.

ART. 11 – PROCEDURE DE DEPART

Les pilotes partent par groupe de 20 maximum selon le planning de départ de la course prévu par le club. Les

pilotes doivent être présents au parc fermé à 8h00 le matin de la course. Ils doivent parcourir, moteur arrêté en poussant leur machine, la distance qui les sépare de la zone de départ. Les pilotes se positionnent dans la zone de départ 1 minute avant le top départ, moteur éteint.
Des marshalls en moto doivent encadrer chaque groupe de 20 pilotes maximum, dans les catégories Pous-sins, Minimes et Benjamin, afin d'assurer la sécurité de ceux-ci (au minimum un devant et un derrière).

Les Espoirs et les Cadets partent par 3 ou 4 toutes les minutes. 4 marshalls doivent être prévus pour ces deux catégories.

Au top départ, les pilotes ont 1 minute pour démarrer leur machine et s'élancer. Au-delà, ils doivent sortir de la zone en poussant leur machine en direction de la liaison. La présence des parents n'est pas autorisée dans la zone de départ.

Si un pilote prend le départ en retard, il est pénalisé de 60 secondes par minute de retard.

Si un pilote ne prend pas le départ à l'heure fixée moteur en marche dans sa minute, il est pénalisé de 10 secondes.

Si le pilote ne respecte pas le code sportif et le règlement fédéral, il est pénalisé de 2 minutes par infraction constatée. Au-delà de la 3^{ème} infraction, une exclusion peut être prononcée par le Jury de l'épreuve.

ART.12 – RECLAMATIONS

Il est rappelé que le droit de réclamation, d'un montant de 75 euros, doit être déposé auprès du Directeur de course dans la demi-heure suivant l'affichage des résultats (lorsqu'il s'agit de réclamations relatives aux classements) et qu'il doit être assorti, lorsqu'il suppose un démontage du moteur, d'une caution de 75 euros en plus.

Cette somme sera remboursée si la réclamation est reconnue fondée. Dans le cas contraire, elle sera envoyée à la FFM avec le rapport de clôture. Il est rappelé que le Directeur de course peut faire démonter toute machine de son choix, à l'arrivée, sans que le pilote puisse prétendre à une quelconque indemnité.

ART.13 – OFFICIELS

Pour chaque épreuve, un Jury est constitué. Il est composé de :

- Membres votants :

- Président du Jury
- 1^{er} Membre du Jury
- **2^{ème} Membre du jury**

Ces officiels sont au minimum Commissaires sportifs Enduro 2^{ème} degré.

- Membres non-votants :

- le Directeur de course,
- le médecin,
- l'organisateur,
- le responsable du contrôle technique,
- le responsable du chronométrage,
- toute autre personne autorisée par le Jury.

Désignés par la Commission d'Enduro	Fournis par le club
<ul style="list-style-type: none"> ➡ des chronométreurs officiels, ➡ un Délégué (Président du Jury), ➡ un Directeur de course, ➡ un responsable contrôle administratif, également membre du jury ➡ un responsable technique ➡ un deuxième membre du jury 	<ul style="list-style-type: none"> ➡ un responsable sur chaque spéciale

ART.14 – REGLES ENVIRONNEMENTALES

Les pilotes doivent respecter les règles environnementales mises en place par l'organisateur. Il est obligatoire d'utiliser un tapis environnemental qui doit être constitué d'une semelle imperméable et de textile absorbant et dont les dimensions minimales sont de 2 m x 1 m.

Sanction :

Non utilisation du tapis environnemental : 1 minute

Les tear-off sont interdits y compris avec système de récupération. En cas d'utilisation, le pilote ne sera pas autorisé à prendre le départ. Les roll-off sont autorisés.

Pendant toute la durée de l'épreuve, le nettoyage des motos à l'eau sous pression (jets d'eau, nettoyeur haute pression...) est strictement interdit.

Sanction :

1^{ère} infraction : avertissement

2^{ème} infraction : sanction pouvant aller jusqu'à l'exclusion du pilote

Tout bruit dans le parc coureurs au-delà de 22 heures est interdit.

Sanction

1^{ère} infraction : avertissement

2^{ème} infraction : sanction pouvant aller jusqu'à l'exclusion

CHAMPIONNAT DE FRANCE D'ENDURO À L'ANCIENNE

La Fédération Française de Motocyclisme met en compétition pour 2025 le Championnat de France d'Enduro à l'ancienne.

ARTICLE 1 – MACHINES ADMISES

Elles doivent obligatoirement être d'un millésime inférieur ou égal à 1998.

Pour tous les points qui ne sont pas prévus au présent règlement, il convient de se référer au règlement du Championnat de France d'Enduro 2025.

1.1 – Catégories

Elles sont définies par le millésime du modèle.

Rappel : les modèles présentés au salon 1979 ou apparus aux ISDT 1979 sont du millésime 80. Pour les modèles n'ayant pas évolué techniquement pendant plusieurs années, c'est le premier millésime qui compte.

C1 : Motos de 1976 et avant

C2 : Motos de 1977 à 1979 inclus

C3 : Motos de 1980 à 1982 inclus

C4 : Motos de 1983 à 1985 inclus

C5 : Motos quatre temps des classes C1, C2, C3 et C4 (**frein à tambours obligatoire**)

C6 : Motos de 1986 à 1989 2T (licence NCO)

C7 : Motos de 1990 à 1998 2T (licence NCO)

C8 : Motos quatre temps de 1986 à 1989 inclus (licence NCO)

C9 : Motos quatre temps de 1990 à 1998 (licence NCO)

Pour la catégorie C4, les deux critères (suspension progressive ou refroidissement liquide) sont permis. Les motos apparues avant 1983, et ne possédant que l'un des deux critères, sont classées en C4.

Les motos équipées d'un frein à disque d'origine restent dans leurs catégories (elles ne sont pas classées dans la catégorie supérieure).

Classes de cylindrée

Pour chaque catégorie, des classes 50 / 80 et 125 seront créées si le nombre de partants est au moins égal à 5. Elles sont dénommées CxA pour la 125 et CP pour la classe 50/80. Si le nombre de partants n'est pas au moins égal à 5, les classes 50 / 80 seront classées dans la sous-catégorie supérieure.

Un trophée Loisirs motos anciennes est organisé composé de motos de toutes catégories de C1 à C9. Les pilotes font un tour et doivent restituer le transpondeur et le carton à la fin du tour. Les pilotes doivent être âgés de 55 ans minimum.

Un pilote a la possibilité de rouler une première journée avec une moto et avec une autre moto la deuxième journée, sous réserve que les deux motos soient passées aux contrôles administratif et technique. Le pilote doit en avertir de délégué du Championnat, sous peine de disqualification.

1.2 – Préparation et restauration

L'esprit moto ancienne étant la mise en valeur d'un patrimoine, la préparation d'une moto avec des éléments existants à l'époque de la catégorie considérée est autorisée.

La machine ayant subi des transformations en rapport à l'origine sera mise dans la catégorie correspondant à l'élément transformé le plus récent.

Le remplacement des amortisseurs d'origine par des éléments neufs est autorisé à la condition que longueurs et débattements d'origine soient respectés.

1.3 – Pneumatiques

Seuls les pneumatiques homologués sont autorisés (mention DOT sur le flan du pneumatique).

1.4 – Contrôle technique, silencieux, éclairage

L'organisateur de l'épreuve a obligation de mettre à la disposition du responsable technique un barnum et un couloir dédié uniquement aux motos anciennes afin d'éviter les confusions de règlement avec les motos modernes (Ex : sonomètre, casque, béquille etc...).

Le silencieux d'échappement et l'éclairage doivent être en état de marche. L'éclairage doit pouvoir fonctionner sur le parcours routier.

Le motorcycle doit être équipé d'un protège pignon si la configuration du cadre et du moteur le permet.

La présence de caoutchoucs anti-vibrations est recommandée entre les ailettes du cylindre et de la culasse. Cela réduit le bruit de quelques décibels.

Pour les machines dont le nombre de décibels et le régime de mesure ne sont pas spécifiés sur la carte grise, se référer à la méthode de contrôle sonore spécifique aux machines classiques et historiques (Méthode FIM-45° -0.50M).

A l'issue du contrôle, la moto est plombée.

1.5 – Sécurité

La barre de renfort du guidon doit être équipée d'une protection rembourrée (mousse).

Si la tige filetée de frein arrière dépasse de plus de deux centimètres la molette de réglage, elle doit être munie d'une protection (bout de durite).

Les extrémités du guidon doivent être bouchées (embouts ou poignées caoutchouc).

Les motorcycles doivent obligatoirement être munis d'un système fiable d'arrêt du moteur. Ce système doit être monté sur la gauche ou la droite du guidon, à portée de main et actionné sans lâcher le guidon par le pilote.

Pour des raisons évidentes de sécurité, un commissaire de piste doit être en mesure de couper le moteur en cas d'urgence.

Ce système est systématiquement testé lors du contrôle technique moteur en marche.

La béquille est facultative, mais le pilote doit alors prévoir une béquille amovible pour le placement dans le parc fermé.

1.6 – Document de la moto

La carte grise et l'attestation d'assurance en cours de validité sont obligatoires.

Le numéro d'immatriculation de la machine doit figurer sur une plaque fixée sur le garde boue arrière. Celle-ci, ne doit pas dépasser la largeur du garde-boue.

1.7 – Couleur des plaques et des numéros de course

Grilles de numéros	Catégories	Couleurs plaques / Numéros
1 à 49	C1	Plaque jaune / Numéros noirs
50 à 99	C2	
100 à 199	C3	
200 à 299	C4	
300 à 349	C5	
350 à 399	C6	
400 à 499	C7	
500 à 549	C8	
550 à 600	C9	
De 600 à 699	Trophée Loisirs	Plaque verte / Numéros noirs

Les numéros doivent être précédés de la lettre « A » inscrite sur la plaque à gauche du numéro pour toutes les catégories, sauf les loisirs motos anciennes. Pour le trophée loisirs motos anciennes, les numéros doivent être précédés de la lettre « L » inscrite sur la plaque à gauche du numéro.

Dimension minimum des chiffres : 11 cm.

ARTICLE 2 – LICENCES

Les coureurs de toutes nationalités peuvent courir sous réserve d'être détenteurs d'une licence française MAT, NCO, LUE, NJ3C (pilote détenteur d'un BSR et âgé de 14 ans révolu) ou LJA, délivrée par la F.F.M. valable pour l'année en cours.

Si la manifestation est inscrite au calendrier de la FIM Europe, les pilotes peuvent y prendre part avec une licence étrangère européenne accompagnée d'une autorisation de sortie de leur Fédération. Ils ne sont toutefois pas classés au Championnat de France.

Les licenciés « une manifestation » sont classés sur l'épreuve mais ne marquent pas de points au Championnat.

La licence MAT ne peut être attribuée qu'aux pilotes engagés en catégories C1 à C5 et pilotant des machines équipées de freins à tambour.

ARTICLE 3 – ENGAGEMENTS

Les pilotes s'engagent à l'adresse suivante : <https://ffm.engage-sports.com>.

Modalités des engagements (paiement par CB uniquement) :

	Par épreuve
Date Ouverture	A partir du 30 janvier
Droits Engagements (durée des épreuves : 2 jours)	160 €

Majoration de 20 euros du droit d'engagement 15 jours avant la date de clôture des engagements.

Aucun engagement n'est pris en considération à compter du lundi précédant chaque épreuve.

ATTENTION : une somme de 30 euros correspondant aux frais de dossier sera systématiquement retenue sur tout engagement.

La clôture des engagements a lieu le dimanche précédant la semaine de l'épreuve à 23h59. En cas de nombre de places limitées sur l'épreuve, la priorité est donnée aux pilotes inscrits au Championnat de France jusqu'à 30 jours avant l'épreuve.

En cas de paiement revenu impayé :

Un courriel est adressé au pilote qui dispose alors d'un délai de 7 jours à réception de celui-ci pour régulariser sa situation. Cette régularisation peut intervenir soit par CB directement sur le site soit par virement bancaire avec majoration du droit d'engagement du montant des frais bancaires liés à cet impayé.

En cas de changement de carte bancaire en cours de saison, le pilote a la responsabilité de procéder au changement de celle-ci sur le site Engage-sports.com en se rendant sur chaque course et en cliquant sur « Changement de ma carte bancaire ».

En l'absence de régularisation pendant ce délai, le pilote est redevable à la FFM du droit d'engagement majoré des frais bancaires générés par l'impayé. Il est par ailleurs automatiquement désengagé de l'épreuve.

Désistement

Attention : En cas de désistement, les droits d'engagement seront remboursés (déduction faite des frais administratifs de 20 euros), de la manière suivante :

Remboursement de l'engagement :

- à 50 % jusqu'à 30 jours avant l'épreuve, uniquement sur envoi d'un courriel à la F.F.M. ou courriel à l'adresse suivante : enduro@ffmoto.com, accompagné d'un justificatif, cachet de la poste faisant foi ou date de réception du courriel.
- pas de remboursement à moins de 30 jours avant l'épreuve quelle que soit la cause du désistement.

Toute réclamation est à effectuer auprès du club organisateur.

ARTICLE 4 – EPREUVES

Un calendrier annuel est établi, prenant en compte, dans la mesure du possible, de la répartition géographique des épreuves.

Le classement final du Championnat est établi sur l'ensemble des épreuves.

Dans le cas d'une épreuve sur 2 jours, le classement est établi pour chaque jour de course.

La mise en place d'un parc fermé n'est pas obligatoire pour l'organisateur.

Le club organisateur peut toutefois en mettre un en place s'il le souhaite. Dans l'hypothèse où un parc fermé est mis en place par l'organisateur, les pilotes disposent d'une heure pour effectuer leur mécanique.

ARTICLE 5 – ATTRIBUTION DES POINTS

Les points sont attribués selon le barème suivant : 25, 22, 20, 18, 16, 15, 14, 13, 12, 11, 10, 9, 8, 7, 6, 5, 4, 3, 2 et 1 pour chaque pilote classé dans chaque catégorie ou Trophée.

Un classement scratch est établi sur chaque épreuve.

Le pilote marque des points dans la catégorie où il roule. S'il change de moto durant la saison, il marque des points dans la catégorie où il participe.

Concurrence de date entre un Championnat de France et un Championnat FIM ou FIM Europe :

Tout pilote participant à un championnat ou coupe FIM ou FIM Europe en concurrence de dates avec un Championnat de France de la même discipline et de la même catégorie, se voit réattribuer des points en championnat de France si ce dernier est titulaire d'une licence FIM ou FIM Europe délivrée par la FFM.

Ce calcul se fera au prorata de la totalité des manches. Ces points seront rajoutés quelques jours avant la finale du Championnat de France auquel il est régulièrement engagé, s'il n'y a pas concurrence de dates pour la finale, sinon ce rajout se fera dès que les résultats seront officiels.

Afin de prétendre à ces points, le pilote devra avoir marqué au minimum un point sur l'épreuve tombant en concurrence de date.

Il y a concurrence de dates lorsqu'il y a incapacité matérielle et physique d'être sur les deux épreuves en même temps.

ARTICLE 6 – REMISE DES PRIX**6.1 – Remise des prix à l'épreuve**

Lors de la remise des prix, sont récompensés :

- Les 3 premiers de chaque catégorie
- Le premier 50/80 et le premier 125 de chaque catégorie (sous réserve qu'il y ait au moins 5 pilotes)
- La première féminine de chaque catégorie

La présence du pilote lors de la remise des prix est impérative pour que sa récompense lui soit remise.

Un pilote déjà récompensé ne se voit pas décerner un second trophée de sous-catégorie.

6.2 – Remise des Prix du Championnat

Lors de la remise des prix, sont récompensés :

- Les 3 premiers de chaque catégorie
- Les 3 premiers 50/80 et 125 de la classe C2 à C6 (sous réserve qu'il y ait au moins 5 pilotes).

La présence du pilote lors de la remise des prix est impérative pour que sa récompense lui soit remise.

Un pilote déjà récompensé ne se voit pas décerner un second trophée de sous-catégorie.

ARTICLE 7 – DEPART

Un parc d'attente est mis en place chaque matin, ouvert aux pilotes 10 minutes avant le départ de la course.

Les départs sont donnés par catégorie alternativement, dans l'ordre croissant des catégories, puis par ordre décroissant.

Exemple : première épreuve, dans l'ordre de C9 à C1. Deuxième épreuve, dans l'ordre inverse de C1 à C9.

Les Trophées Loisirs puis Trophée Féminin prennent le départ après les catégories de C1 à C9.

Si une épreuve de Family est organisée lors d'une épreuve motos anciennes, alors les pilotes inscrits en Family partent après le Trophée Féminin.

Dans le cadre d'une épreuve de Championnat d'Europe, les pilotes inscrits partent en premiers.

ARTICLE 8 – EQUIPEMENT DE SECURITE DES PILOTES

Les pilotes doivent obligatoirement utiliser un casque homologué ECE 22-05 ou 22-06.

Les casques JET sont autorisés sous réserve qu'ils disposent de l'homologation précitée.

Le port d'une protection dorsale et pectorale est obligatoire (norme CE et/ou label FFM obligatoire).

Pour les protections ne bénéficiant pas du label FFM :

- Pectorale, la norme EN 1402 1 est obligatoire,
- Dorsale, la norme EN 1621-2 est obligatoire ;

Gilet intégral (Pectorale et dorsale intégrées), les normes EN 1402 1 et EN 1621-2 sont obligatoires.

ARTICLE 9 – REGLES ENVIRONNEMENTALES

Un tapis environnemental sera obligatoirement utilisé dans le parc coureur.

TROPHÉE DE FRANCE FÉMININ

La Fédération Française de Motocyclisme organise pour 2025 le Trophée de France Féminin d'enduro.

Pour tous les points qui ne sont pas prévus au présent règlement, il convient de se référer au règlement du Championnat de France d'Enduro 2025.

ARTICLE 1 – MACHINES ADMISES

Le Trophée de France Féminin est ouvert à toute pilote féminine d'enduro. Ce Trophée de France est ouvert aux motos anciennes et modernes, sans restriction limité à 500 cm³.

ARTICLE 2 – CATEGORIES

2.1. Présentation des catégories

Le Trophée de France Féminin est composé de deux catégories :

- Catégorie Découverte : les pilotes engagées dans cette catégorie effectuent un tour qui donne lieu à un classement sans différenciation d'âge
- Catégorie Experte : les pilotes engagées dans cette catégorie effectuent 2 tours du tracé donnant lieu à un classement :
 - ▶ Scratch
 - ▶ Juniors (Âge inférieur ou égal à 23 ans)
 - ▶ Séniors (Âge compris entre 23 et 37 ans)
 - ▶ Vétérans (Âge supérieur à 37 ans)
 - ▶ Vintage moto ancienne (sans distinction d'âge)

Pour l'Endurose, les pilotes inscrites en Catégorie Découverte effectuent deux tours du tracé et les pilotes inscrites en Catégorie Experte effectuent trois tours du tracé.

Pour ces catégories, il est tenu compte de l'âge au 1^{er} janvier de la saison en cours.

Le club peut également proposer une catégorie loisir randonnée, ne donnant pas lieu à un classement. La pilote ainsi découvre le parcours sans réaliser les spéciales.

2.2. Plaques et numéros

Grilles de numéros	Couleurs plaques
De 500 à 599	Plaque violette / Numéros blancs

ARTICLE 3 – LICENCES

Les pilotes de toutes nationalités peuvent courir sous réserve d'être détentrices d'une licence française MAT, NCO, LUE, INTER, NJ3C (pilote détenteur d'un BSR et âgé de 14 ans révolu) ou LJA, délivrée par la F.F.M. valable pour l'année en cours.

La licence MAT ne peut être présentée que par des pilotes engagées avec des machines d'avant 1985 équipées de freins à tambour.

ARTICLE 4 – ENGAGEMENTS

Les pilotes s'engagent directement sur le site : <https://ffm.engage-sports.com>.

4.1. Modalités des engagements

Droits Engagements (épreuve de deux jours)	160 €*
--	--------

*A l'exception de l'Endurose dont le tarif d'engagement est différent.

Paiement par CB uniquement.

Majoration de 20 euros du droit d'engagement après la date de clôture, 15 jours avant la date de l'épreuve.

Aucun engagement n'est pris en considération à compter du mardi précédant chaque épreuve.

La clôture des engagements a lieu le dimanche de la semaine de l'épreuve à 23h59.

En cas de paiement revenu impayé :

Un courriel est adressé à la pilote qui dispose alors d'un délai de 7 jours à réception de celui-ci pour régulariser sa situation. Cette régularisation peut intervenir par CB directement sur le site avec majoration du droit d'engagement du montant des frais bancaires liés à cet impayé.

En l'absence de régularisation pendant ce délai, la pilote est redevable à la FFM du droit d'engagement majoré des frais bancaires générés par l'impayé. Elle est par ailleurs automatiquement désengagée de l'épreuve.

4.2. Désistement

Attention : En cas de désistement, les droits d'engagement seront remboursés (déduction faite des frais administratifs de 20 euros), de la manière suivante :

Engagements à l'année :

- en totalité jusqu'à 30 jours avant l'épreuve,
- à 50 % à moins de 30 jours avant l'épreuve,

Uniquement sur envoi d'un courrier à la F.F.M. ou courriel à l'adresse suivante : enduro@ffmoto.com, accompagné d'un justificatif, cachet de la poste faisant foi ou date de réception du courriel.

Engagement épreuve par épreuve :

- à 50% jusqu'à 30 jours avant l'épreuve, uniquement sur envoi d'un courrier à la F.F.M. ou courriel à l'adresse suivante : enduro@ffmoto.com, accompagné d'un justificatif, cachet de la poste faisant foi ou date de réception du courriel.
- pas de remboursement à moins de 30 jours avant l'épreuve quelle que soit la cause du désistement.

Toute réclamation est à effectuer auprès du club organisateur.

ARTICLE 5 – EPREUVES

Un calendrier annuel est établi, prenant en compte, dans la mesure du possible, de la répartition géographique des épreuves. Le calendrier est identique à celui du Championnat de France d'Enduro à l'Ancienne auquel s'ajoute l'épreuve de l'Endurose. Pour qu'un classement soit établi, il est obligatoire qu'au moins 4 pilotes soient engagées dans la catégorie.

ARTICLE 6 – ATTRIBUTION DES POINTS

Les points sont attribués selon le barème suivant : 25, 22, 20, 18, 16, 15, 14, 13, 12, 11, 10, 9, 8, 7, 6, 5, 4, 3, 2 et 1 pour chaque pilote classée dans chaque catégorie.

Un classement scratch est établi sur chaque épreuve.

Le classement général de fin de saison est établi sur la base du cumul des points récoltés par les pilotes tout au long de la saison, à l'exception de deux moins bons résultats obtenus.

ARTICLE 7 – REMISE DES PRIX DE CHAQUE EPREUVE

Lors de la remise des prix, sont récompensées les trois premières pilotes de chaque catégorie, sous réserve que 4 pilotes étaient effectivement engagées dans la catégorie.

La présence de la pilote lors de la remise des prix est impérative pour que sa récompense lui soit remise.

ARTICLE 8 – EQUIPEMENT DE SECURITE DES PILOTES

Les pilotes doivent obligatoirement utiliser un casque homologué ECE 22-05 ou 22-06.

Le port d'une protection dorsale et pectorale est obligatoire (norme CE et/ou label FFM obligatoire).

Pour les protections ne bénéficiant pas du label FFM :

- Pectorale, la norme EN 14021 est obligatoire,
- Dorsale, la norme EN 1621-2 est obligatoire ;

Pour le gilet intégral (pectorale et dorsale intégrées), les normes EN 14021 et EN 1621-2 sont obligatoires.

ARTICLE 9 – REGLES ENVIRONNEMENTALES

Un tapis environnemental sera obligatoirement utilisé dans le parc coureur.

REGLES GENERALES DU TRIAL

Les présentes dispositions ont vocation à harmoniser la pratique de la discipline du Trial et à s'appliquer pour toutes les épreuves organisées sous l'égide de la FFM (Championnats de France, de Ligue ou hors championnat). Elles sont obligatoires pour les épreuves organisées hors Championnat de France. **Seules les épreuves de Trial Vintage ne sont pas concernées par ces présentes dispositions mais relèvent des Règles Générales du Trial Vintage.**

ARTICLE 1 : DÉFINITION DES CATÉGORIES

Les catégories mises en place pour chaque épreuve doivent respecter l'appellation et les conditions suivantes :

- **Élite** : flèches rouges
- **TR 1** : flèches bleues
- **TR 2+** : flèches bleues et vertes alternées
- **TR 2** : flèches vertes
- **TR 3+** : flèches vertes et jaunes alternées
- **TR 3** : flèches jaunes
- **TR 4+** : flèches jaunes et noires alternées
- **TR 4 et Minitrial 1** : flèches noires
- **Minitrial 2** : flèches oranges
- **Minitrial 3** : flèches violettes

Tout changement de catégorie en cours de saison annule le cumul des points acquis précédemment.

Au sein des catégories de son choix, l'organisateur conserve la possibilité d'effectuer des classements selon l'âge et le genre des compétiteurs :

- **Espoir 1** : 11 – 17 ans
- **Espoir 2** : 11 – 17 ans
- **Espoir 3** : 7 – 14 ans
- **Espoir 4** : 6 – 12 ans
- **Vétérans** : + de 40 ans
- **Féminines**

Au sein de toutes les catégories, le pilote a le droit d'être assisté par un suiveur. Ce dernier doit avoir au minimum 16 ans et doit également se présenter à l'accueil administratif muni d'une licence FFM valable pour l'année en cours (LAP, LJP, LES, NTR, NCO, NET, ETR, MAT, MAT2 ou internationale délivrée par la FFM).

ARTICLE 2 : BARÈMES DES PÉNALISATIONS

2.1 Trial en milieu naturel

- Réussite = 0 point
- Un pied à terre = 1 point
- Deux pieds à terre ou 2 appuis = 2 points
- Trois pieds à terre ou 3 appuis et plus ... = 3 points
- Echec = 5 points

En cas de gêne constatée par les contrôleurs, le pilote doit recommencer toute la zone et seules les pénalités du 2^{ème} passage sont prises en compte.

Dans le cas d'une erreur de pointage et si le pilote est déjà parti sans correction, le Commissaire doit informer le Directeur de course dans l'heure qui suit.

2.2 Trial Indoor

- Réussite = 0 point
- Un pied à terre ou appui = 1 point
- Deux pieds à terre ou appui = 2 points
- Trois pieds à terre ou 3 appuis = 3 points
- Trois pieds à terre ou 3 appuis et plus ... = 5 points
- Echec = 5 points

ARTICLE 3 : DÉFINITION DES FAUTES

3.1 Pied à terre ou appui

Est considéré comme « pied à terre » ou « appui » le fait qu'une partie du corps du pilote ou qu'une partie de la moto autre que les pneus, les repose-pieds, le sabot touche le sol ou prenne appui sur un obstacle.

3.2 Echec

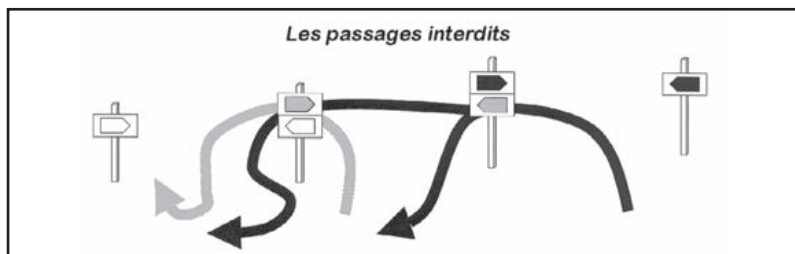
Est considéré comme un échec :

- Le recul de la moto avec pied à terre,
- Une chute,
- Le guidon touchant le sol,
- Le fait d'avoir les deux pieds du même côté de la machine, ou derrière l'axe de la roue arrière de la moto,
- La roue ou la machine passe au-dessus d'une signalisation ou d'un support de signalisation de sa catégorie avant que l'axe de la roue avant ait franchi le signal de fin de section.
- Toute aide extérieure sur le pilote ou la moto,
- Le pilote qui, avec sa machine ou une partie de son corps, modifie ou détruit la position d'un support de signalisation ou des flèches de toute catégorie, qui nécessite l'intervention du commissaire pour les remettre en l'état ou dans leur position initiale,
- Le fait de traverser une délimitation avec n'importe quelle roue,
- Le fait de franchir les limites latérales d'une zone (rouler de l'autre côté du ruban),
- Le fait de passer du mauvais côté d'une marque de délimitation. Toutefois, le fait de passer la roue avant au-dessus d'une marque de délimitation, sans appui du pilote ou de la machine, n'est pas considéré comme sortie des limites de la zone,
- Le fait de passer dans un sens ou dans l'autre une porte fermée par les flèches d'une autre catégorie (voir 3.3 Schéma des passages interdits),
- L'assistant qui pousse ou tire le ruban pour faire gagner de la place au pilote,
- Le fait d'effectuer une boucle à l'intérieur de la zone,
- Toute entrée de l'assistant dans la zone sans y être autorisé,
- Le fait de refuser de franchir une zone.
- Tout passage d'une roue au-dessus d'une limite extérieure avec pied à terre

Tout constat d'échec est signalé instantanément par un coup de sifflet.

N.B : Mettre un pied en dehors de la zone est considéré comme simple pied à terre.

3.3 Schéma des passages interdits



ARTICLE 4 : TEMPS IMPARTI ET PÉNALITÉS DE TEMPS

Les concurrents doivent se présenter au départ à l'heure prévue par les organisateurs sous peine de pénalisations. En cas de retard au départ, un nouvel horaire, ne modifiant pas le temps de course est donné au pilote. **Chaque minute de retard à la fin du 1^{er} tour ou à l'arrivée est pénalisée d'un point.** Si le coureur dépasse vingt minutes de retard au départ, à la fin du 1^{er} tour ou à l'arrivée, il est disqualifié.

Le temps global accordé pour l'accomplissement de l'épreuve est contrôlé à la minute affichée révolue. A titre d'exemple, l'heure de pointage d'un pilote qui est théoriquement 10h peut pointer tout le temps où l'affichage est à 10h00.

ARTICLE 5 : BARÈME DES PÉNALISATIONS

- Refus de sortir de la zone après un échec et après que le Commissaire en a donné l'ordre : 5 points supplémentaires (dès le 1^{er} tour).
- Incorrection envers un Commissaire par le pilote ou l'assistant (après délibération du Jury) : carton jaune⁽¹⁾
- Critique à voix haute envers l'organisation ou l'organisateur : carton jaune⁽¹⁾
- Au cours de la reconnaissance d'une zone, les seules modifications acceptées sont celles autorisées à l'avance par le Commissaire de zone. Le pilote qui modifie l'accès d'une difficulté pour lui-même ou un autre pilote est sanctionné d'une pénalité de 5 points.
- **Transport d'outil par le pilote lors du franchissement de la zone : carton jaune⁽¹⁾**
- Assistant portant un sac à dos pendant le passage de son pilote = 5 points (sacoche banane tolérée)
- Absence de port du bracelet coupe-circuit au poignet = 5 points
- Non-présentation à une zone : 10 points
- Erreur de parcours constatée ou zone non franchie dans l'ordre numérique : 10 points

- Tout pilote ou accompagnateur ou toute autre personne ayant un intérêt dans la performance de celui-ci n'empruntant pas le circuit dans le sens déclaré : 10 points
- Absence de port de protections individuelles obligatoires : disqualification
- Changement de machine ou absence de marque d'identification : disqualification.

(1) Un carton jaune brandi par un Commissaire indique au pilote qu'un rapport sera fait au Directeur de course en raison d'une incorrection ou une conduite incongrue.

Barème du carton jaune sur la même épreuve :

- 1^{er} carton jaune : 5 points
- 2^e carton jaune : 10 points
- 3^e carton jaune : 20 points

Toute infraction au Code de la Route est sanctionnée par la direction de course en fonction de la gravité de la faute commise.

Assistant : Un assistant qui défend les chances d'un autre pilote se verra retirer son numéro de course par le Directeur de course, hormis accord ponctuel du commissaire de zone pour raison de sécurité.

ARTICLE 6 : CLASSEMENT

Les organisateurs doivent établir un classement, toutes cylindrées confondues, et pour chacune des catégories prévues au règlement particulier.

Il peut être établi un classement toutes catégories à condition que les pilotes aient effectué les mêmes zones et le même nombre de tours.

Le classement est établi par addition des points de pénalisation obtenus par application de l'article 2, des points de pénalités horaires et des points dus à des sanctions, le pilote classé premier étant celui qui totalise le plus petit nombre de points.

Pour figurer au classement, le pilote doit s'être présenté sur la totalité des zones.

ARTICLE 7 : DÉPARTAGE DES EX-AEQUO

En vue du départage des pilotes terminant avec le même nombre de points, il est tenu compte du plus grand nombre de zéro, puis de un, puis de deux, puis de trois.

En cas de maintien des ex-aequo, le pilote ayant réalisé le meilleur dernier tour sera classé en premier. Si l'égalité subsiste, les pilotes sont départagés par la prise en compte de leur temps de course.

REGLES GENERALES DU CHAMPIONNAT DE FRANCE TRIAL

PREAMBULE

Aucune clause du règlement particulier de l'épreuve ne peut être contraire au présent règlement.

Après l'ouverture des engagements, aucune modification ne doit être apportée au règlement particulier, sauf cas de force majeure et sur décision des Commissaires Sportifs. Le cas échéant, tous les concurrents doivent être informés du changement avant le départ.

ARTICLE 1 – DEFINITION

La FFM met en compétition le Championnat de France de Trial.

ARTICLE 2 – CALENDRIER

Le calendrier est disponible sur le site internet FFM : <https://ffm.ffmoto.org/calendrier> et sur le site : <https://www.trial-france.fr/calendrier>

ARTICLE 3 – CONCURRENTS

Le Championnat de France est réservé aux coureurs de nationalité française ou étrangère titulaires d'une licence française compétition ou internationale délivrée par la FFM.

Les pilotes titulaires d'une licence une manifestation sont acceptés. Ils sont classés à l'épreuve, mais ne marque en aucun cas de points au classement du Championnat de France.

Le nombre de partants maximum en Championnat de France est de 130 pilotes. **En cas de dépassement, une liste d'attente est créée. Les pilotes y sont classés en fonction de leur date d'inscription. Si un pilote se désiste, le premier pilote inscrit sur la liste d'attente obtient la place.**

Les pilotes âgés de plus de 15 ans souhaitant concourir sur une moto de plus de 125cc ne peuvent s'engager que dans les catégories adultes.

En l'application de l'article 6 du Règlement Intérieur de la FFM, le représentant des pilotes est désigné annuellement parmi les pilotes concourant dans l'un des championnats ou trophée de France de la discipline.

ARTICLE 4 – ENGAGEMENTS ET ACCUEIL ADMINISTRATIF

4.1 – Engagements

Les pilotes s'engagent à l'adresse suivante : <https://ffm.engage-sports.com>.

Les engagements sont ouverts à partir du 7 janvier. Les pilotes peuvent s'engager via engage-sports jusqu'au **jeudi à 15h, avant-veille** de l'épreuve. Passé ce délai, les pilotes **ne peuvent plus s'inscrire**.

Le droit d'engagement est fixé à **80 euros** ou **100 euros** si le pilote a un assistant, ou **120 euros** si le pilote a un assistant et un mécanicien sur le parcours. Le paiement du droit d'engagement se fait uniquement par carte bancaire.

En cas de paiement revenu impayé, un courriel est adressé au pilote qui dispose alors d'un délai d'une semaine à réception de celui-ci pour régulariser sa situation. Cette régularisation peut intervenir uniquement par paiement par carte bancaire (via le site Internet), avec majoration du droit d'engagement correspondant au montant des frais bancaires, soit 10 euros, liés à cet impayé.

En l'absence de régularisation pendant ce délai, le pilote est automatiquement désengagé de l'épreuve, ainsi que des épreuves suivantes.

En cas de désistement, le pilote est remboursé de la totalité du droit d'engagement, déduction faite de 10 euros de frais administratifs, s'il prévient avant la date de clôture des engagements par courriel à l'adresse suivante : trial@ffmoto.com, accompagné d'un justificatif. **En l'absence de justificatif, aucun remboursement ne sera effectué.**

Toute absence ou forfait d'un pilote après la clôture des engagements ne donne lieu à aucun remboursement.

En cas de refus d'engagement, le pilote en est informé dans les plus brefs délais et au plus tard 24 heures avant la date de l'épreuve.

Si le trial ne pouvait avoir lieu pour quelque cause que ce soit, les organisateurs ne pourraient en être rendu responsables et les concurrents ne pourraient de ce fait réclamer une indemnité. Mais, dans ce cas, les droits d'engagement sont remboursés.

4.2 – Accueil administratif

L'accueil administratif est ouvert le samedi de 11h00 à 14h45 selon le tableau ci-dessous.

L'accueil administratif est également ouvert le dimanche de 8h00 à 9h00 pour les catégories du Groupe 1 (Élite, TR1, TR2+ et TR2).

11h00 à 11h30	TR3+ / Vétérans	Groupe 2
11h30 à 11h55	TF 2 / Espoir 4	
11h55 à 12h15	TF 1 / Espoir 3	
13h00 à 13h15	Élite	Groupe 1
13h15 à 13h30	TR1	
13h30 à 14h00	TR 2+	
14h00 à 14h45	TR 2	

Dans le cas où un pilote ne se présente pas à l'accueil administratif et technique lors de son créneau horaire, sauf accord du directeur de course, il est passible d'une pénalité de 5 points pour la course.

Les concurrents doivent se présenter à l'accueil administratif munis de leur licence correspondante de l'année en cours :

- Pour les concurrents : NTR, NCO ou internationale délivrée par la FFM,
- Pour les suiveurs : LAP, LJP, LES, NTR, NCO, NET, ETR, **MAT, MAT2** et internationale délivrée par la FFM.

Un pilote engagé qui, en cas de circonstances exceptionnelles indépendantes de sa volonté, ne peut se présenter aux horaires indiqués dans la réglementation, doit prévenir le responsable des engagements **avant le vendredi, veille de la manifestation à 16h00**.

ARTICLE 5 – CONTROLE TECHNIQUE

Le contrôle technique est ouvert le samedi de 11h00 à 14h45 à la suite du contrôle administratif.

Le contrôle technique est également ouvert le dimanche de 8h00 à 9h00 pour les catégories du Groupe 1 (Élite, TR1, TR2+ et TR2).

Les motocycles et les casques des pilotes et assistants doivent être présentés au jour et à l'heure fixés dans le règlement particulier pour les opérations de vérification.

Les machines non présentées ne sont pas admises au départ. Les motocycles doivent avoir été réceptionnés par type ou à titre isolé dans le cadre de la législation.

A partir du moment où elle a son propre certificat, une moto immatriculée à l'étranger peut être pilotée par un pilote français ou par un pilote étranger licencié en France. La moto est soit au nom du pilote, soit au nom de «X».

Le pilote doit présenter une machine en bon état. Le moteur doit pouvoir rester au régime maximum durant 3 secondes lors du contrôle.

5.1 – Motocycles et équipements

Le contrôle technique est assuré par un Commissaire technique de la FFM. La LMR du lieu d'organisation doit désigner en complément un autre Commissaire Technique.

Les pilotes et assistants doivent présenter un casque en bon état d'un modèle homologué pour la pratique de la moto (**ECE 22-05 ou ECE 22-06**). Le port de bottes, d'un pantalon, d'un maillot avec manches longues et de gants est obligatoire. De plus, le pilote et son assistant doivent obligatoirement porter une protection dorsale à la norme EN 1621-1, 2 ou 3. Elle est présentée au contrôle technique et son utilisation peut être vérifiée à tout moment de la course. Le port d'une protection pectorale est fortement recommandé.

Le cadre est plombé pour la saison.

Le silencieux d'échappement est marqué.

Le numéro est marqué sur la touche de peinture.

Les pilotes présentant deux motos doivent désigner au commissaire technique la moto de franchissement afin qu'il la marque d'un signe distinctif.

Le Directeur de course doit s'assurer du passage de chaque concurrent à ce contrôle.

En cas de non-conformité ou de détérioration de la moto (silencieux, levier et protections, etc.), le pilote doit réparer pour entrer dans la zone suivante et informer le Directeur de course pour les pièces marquées. Un contrôle du niveau sonore, inopiné ou en fin d'épreuve, peut être décidé par le Jury.

Dans le paddock, les motos doivent être installées sur un tapis environnemental (étanche en-dessous et absorbant au-dessus) lors de toutes interventions mécaniques et de ravitaillement en carburant sous peine de sanctions financières.

Ces protections doivent être remportées par les concurrents à la fin de l'épreuve.

Les motocycles admis, du pilote et de son assistant doivent répondre aux spécifications suivantes :

- Être conformes aux prescriptions des règlements techniques de la F.F.M. et à celles du Code de la Route sous la responsabilité du concurrent,
- Être équipés d'un coupe-circuit automatique apposé sur le guidon côté gauche et relié au poignet du pilote,
- Le Commissaire Technique doit vérifier la conformité du niveau sonore des machines, selon la méthode « 2 m/max » détaillée dans l'annuaire FFM, lequel ne doit pas dépasser :
 - 103 dB/A pour les machines de Trial à moteur 2T
 - 105 dB/A pour les machines de Trial à moteur 4T.
- Les garde-boue doivent être bordés, les poignées ou manettes doivent être boulées. Toutes les aspérités dangereuses doivent être protégées.
- Le pignon de sortie de boîte doit obligatoirement être protégé par le carter d'origine.
- L'engrènement inférieur de la couronne arrière doit être protégé par une protection adaptée.
- Une protection doit être placée sur la surface de la couronne arrière afin de ne pas pouvoir passer les doigts.
- Une étiquette autocollante est apposée sur les casques. Elle est contrôlée à chaque épreuve et valable pour l'année.
- Le guidon doit être équipé d'une protection rembourrée sur la barre transversale. Les guidons sans barre doivent être équipés d'une protection rembourrée recouvrant largement les fixations. Les guidons en matière composite sont interdits.
- La protection des disques de freins avant et arrière doit être conforme à l'origine.
- Les disques arrière pleins sont obligatoires.

Trois présentations maximums sont autorisées au contrôle technique avant le refus au départ.

Tout transport de carburant dans un réservoir additionnel installé sur la moto est interdit.

5.2 – Numéros de course

Les numéros de course sont attribués lors de l'inscription sur ffm.engage-sports.com.

Les pilotes de la catégorie Élite, TR1 et Élite Féminin participant à l'ensemble du Championnat ont l'obligation d'imprimer par leur soin, le nom de leur catégorie et leur numéro de course au centre des faces avant et arrière de leur tenue.

Les pilotes des autres catégories peuvent imprimer par leur soin, le nom de leur catégorie et leur numéro de

course au centre des faces avant et arrière de leur tenue. A défaut il leur est remis un dossard à la fin des contrôles.

ÉLITE : Rouge RAL 3020

ÉLITE FEM : Bleu RAL 5017 et/ou Vert RAL 6024 et/ou Jaune RAL 1021 selon la catégorie choisie.

TR1 : Bleu RAL 5017

TR2+ / ESP1 = Bleu RAL 5017 et Vert RAL 6024. Alternance de couleur entre chaque caractère.

TR2 / ESP2 / **Vétérans** = Vert RAL 6024

TR3+ = Vert RAL 6024 et Jaune RAL 1021. Alternance de couleur entre chaque caractère.

ESP3 / TF1 : Jaune RAL 1021

ESP4 / TF2 : Noir RAL 9005

Les assistants portent obligatoirement un dossard fourni avec le même numéro que leur pilote.

La dimension des numéros doit être conforme à l'Annexe technique de la F.I.M :

- Fond blanc de 25 cm sur 25 cm, dépourvu de toute publicité.
- Hauteur des chiffres = 15 cm.
- Largeur du chiffre = 6 cm.
- Epaisseur du trait = 2 cm

Le nom de la catégorie doit également être indiqué au-dessus du numéro, à l'intérieur du fond blanc de manière lisible soit :

- Hauteur des lettres : 6 cm.
- Police d'écriture : Impact

Le port de ces identifications est obligatoire et doivent rester visibles pendant toute la durée de la manifestation.

Au terme de la course, le pilote et l'assistant doivent rendre simultanément le dispositif de pointage et le(s) dossard(s) au Directeur de course dès son arrivée.

Les pilotes, les assistants et les mécaniciens sur le parcours signent une feuille d'émargement **lors du contrôle administratif**.

5.3 – Assistants

Le pilote n'a le droit d'engager qu'un seul assistant uniquement pour des raisons de sécurité.

Les pilotes désirant les services d'un assistant doivent l'inscrire auprès de l'organisateur en conformité avec les articles 5.1, 5.2 et 5.3 (**carte grise, licence sportive, contrôle technique**). Les assistants portent obligatoirement un dossard fourni avec le même numéro que leur pilote.

5.4 – Mécaniciens

Les pilotes désirant les services d'un seul mécanicien sur le parcours doivent l'inscrire auprès de l'organisateur en conformité avec les articles 5.1, 5.2 et 5.3 (carte grise, licence sportive, contrôle technique). Les mécaniciens portent obligatoirement un dossard fourni et ont interdiction de rentrer dans les zones.

L'âge minimum pour la fonction de mécanicien est de 16 ans.

5.5 – Industrie

Un dossard est mis à disposition des partenaires du Championnat de France. Ils doivent s'inscrire auprès de l'organisateur en conformité avec les articles 5.1, 5.2 et 5.3 (carte grise, licence sportive, contrôle technique). Les partenaires industries portent obligatoirement un dossard fourni et ont interdiction de rentrer dans les zones et d'exécuter les tâches d'assistant ou de mécanicien.

L'âge minimum pour la fonction de partenaire industrie est de 16 ans.

ARTICLE 6 – CATÉGORIES

Toutes les catégories du championnat sont ouvertes aux motos E-Trial.

Élite	Tracé rouge
TR 1	Tracé bleu
TR 2+	Panaché de zones vertes et bleues
TR 2 / Vétérans	Tracé vert
TR 3+	Panaché de zones vertes et jaunes
ESP 3 / TF 1	Tracé jaune
ESP 4 / TF 2	Tracé noir

Le classement de la catégorie Élite Féminin est établi sur la base des classements scratch des catégories TR2+, TR2 et TR3+, les pilotes engagées en TR2+ étant classées devant les pilotes engagées en TR2, elles-mêmes classées devant les pilotes engagées en TR3+.

Le classement de la catégorie Espoir 1 est établi sur la base du classement de la catégorie TR2+ avec les pilotes respectant les conditions d'éligibilité.

Le classement de la catégorie Espoir 2 est établi sur la base du classement de la catégorie TR2 avec les pilotes respectant les conditions d'éligibilité.

Un pilote peut être classé dans plusieurs catégories d'un même tracé s'il respecte les conditions d'éligibilité.

Les conditions d'éligibilités de chaque catégorie figurent en Annexe 1 du présent règlement.

Les pilotes de la catégorie « TR2 » doivent être âgés de 39 ans maximum au premier janvier de l'année du championnat.

Les pilotes de la catégorie « Vétérans » doivent être âgés d'au moins 40 ans au premier janvier de l'année du championnat.

Une pénalité de 20 points au classement général du championnat est infligée à tout pilote ayant marqué des points dans une catégorie supérieure à la sienne l'année précédente.

Une pénalité de 20 points au classement général du championnat est infligée au pilote champion des catégories TR1, TR2+ et TR2 s'il reste dans la même catégorie l'année suivant son titre.

6.1 – Championnat de France des constructeurs

Un Classement Constructeurs est établi par addition des points du barème individuel du meilleur pilote classé de la marque dans les catégories Élite, TR 1, TR 2+, TR 2 à chaque épreuve du Championnat de France.

Les pilotes titulaires d'une « Licence Une Manifestation » ne marque pas de points au classement constructeurs.

ARTICLE 7 – DEPARTS

7.1 – Le premier départ est donné à 9h00 le dimanche pour toutes les catégories.

Un intervalle de 15 minutes peut être laissé entre le départ du dernier pilote du groupe 2 et le premier du groupe 1.

7.2 – L'ordre de départ des catégories est le suivant : Vétérans, TR3+, ESP 4 / TF2, ESP 3 / TF1, TR2, TR2+, TR1, Élite.

Les pilotes de la catégorie Vétérans partent en premier et les pilotes de la catégorie Élite partent en dernier.

7.3 – Dans chaque catégorie, les ordres de départ sont définis pour chaque épreuve dans l'ordre inverse des résultats de l'épreuve précédente et, pour la première épreuve du championnat, dans l'ordre inverse du classement de l'année précédente. Les nouveaux venus dans chaque catégorie partiront en premier à l'intérieur de chaque catégorie selon l'ordre d'inscription sur engage-sports.

7.4 – Les horaires de départ sont affichés à partir de 18h30 la veille de l'épreuve.

En aucun cas, ceux-ci ne peuvent être avancés.

ARTICLE 8 – PARCOURS

8.1 – Des contrôles de passage peuvent être placés sur l'itinéraire pour le respect du tracé du parcours.

Dans le cas d'un fléchage spécifique, les assistants, les mécaniciens et partenaires industrie doivent obligatoirement emprunter cette partie du parcours.

8.2 – Le parcours d'une épreuve retenue pour le Championnat de France doit :

- Comporter 2 tours de 12 zones.

- Se dérouler sur une distance totale maximum de 10 kilomètres.

Les concurrents doivent respecter strictement la réglementation du Code de la Route et la signalisation du parcours.

ARTICLE 9 – FORMAT ET TEMPS DE COURSE

Groupe	Catégories	Nb zones	Nb tours samedi	Nb tours dimanche	Tour 1 1 ^{er} Départ	Temps 1 ^{er} tour	Temps global
Groupe 1	ÉLITE TR 1 TR 2+ TR 2	12 zones	/	2 tours	Dimanche 9h00	2h30	4h45

Groupe 2	VÉTÉRANS TR3+ ESP 3 TF 1 ESP 4 TF 2	12 zones	1 tour	1 tour	Samedi 13h00	3h00	5h30
---------------------	--	---------------------	---------------	---------------	-------------------------	-------------	-------------

Dans les zones, une priorité est donnée aux pilotes effectuant leur 1^{er} tour.

Le temps de course peut être majoré par le Jury. La décision de prolongation doit être communiquée avant le départ de chaque tour.

ARTICLE 10 – MESURES EXCEPTIONNELLES

10.1 – Si le jour de l'épreuve, certaines parties de l'itinéraire ou certaines zones sont trop difficiles ou impraticables, le Directeur de Course peut les modifier ou les supprimer.

S'il est jugé nécessaire d'abandonner ou de modifier une section pour cause de force majeure avant que tous les coureurs ne l'aient franchie, aucune pénalisation n'est alors encourue pour cette section par aucun coureur. Le temps maximum autorisé pour la course n'est pas modifié.

10.2 – Toute modification ou dégradation de la zone doit être signalée par un panneau à l'entrée de celle-ci et au départ (les pilotes de la ou des catégorie(s) concernée(s) peuvent reconnaître la zone modifiée).

ARTICLE 11 – ZONES

11.1 – Visite

La visite des zones est organisée le **samedi**, veille de l'épreuve **pour les pilotes des catégories du Groupe 1 (Élite, TR1, TR2+ et TR2)**.

Le temps de cette visite est de 2h30 mn. Pour y accéder, il faut avoir satisfait aux contrôles administratif et technique et porter les signes distinctifs remis au cours de ces contrôles.

Les pilotes des catégories du Groupe 2 (Vétérans, TR3+, ESP1, TF1, ESP4 et TF2) n'ont pas de créneau pour la visite des zones.

L'accès des zones est autorisé au pilote et à son assistant.

La visite des zones a lieu après les contrôles administratifs et techniques. **Les zones sont fermées à 18h00.** Le port du casque et des gants n'est pas obligatoire dans la zone lors de la visite la veille de l'épreuve.

Pendant la compétition, la visite des zones est autorisée le jour de la course.

11.2 – Délimitation

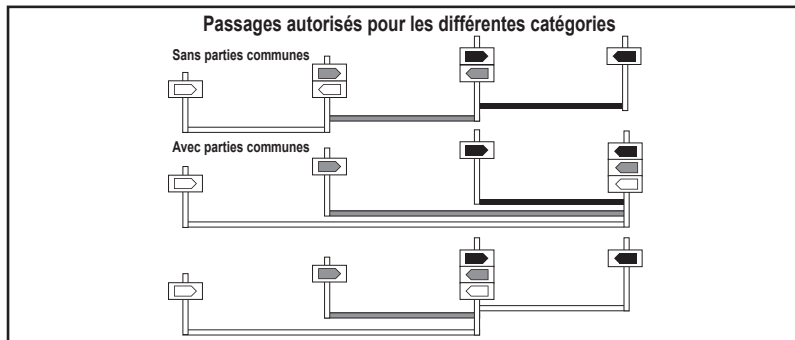
Les zones sont délimitées autant que possible par des obstacles naturels. Cependant, la largeur peut être réduite par des flèches ou des piquets, laissant une ouverture minimum de 1,20 m.

Les flèches doivent être placées par paire de couleur identique pointe à pointe pour former des portes.

Le nombre de portes est limité à 5 par couleur, sauf avis du Jury. **Si besoin, les portes peuvent être numérotées dans l'ordre de passage défini par le traceur.**

Les rubalises doivent principalement servir aux limites extérieures de la zone.

Schéma des différentes portes autorisées



Au départ de chaque zone un panneau indique la couleur du tracé que doivent emprunter les pilotes des catégories TR2+ et TR3+.

Le corridor fait partie de la zone et reste sous le contrôle du commissaire.

11.4 – Accès

L'accès à l'intérieur des zones n'est autorisé qu'aux commissaires, officiels de l'épreuve, assistants et concurrents à moto.

L'assistant ne peut pénétrer dans la zone que lorsque son pilote franchit celle-ci et après avoir demandé préalablement l'autorisation au Commissaire. Le port du casque, de gants et d'une protection dorsale est obligatoire pour l'assistant qui entre dans la zone pour assurer son pilote. Pour des raisons de sécurité, le port d'un sac à dos n'est pas autorisé à l'intérieur de la zone.

11.4.1 – Accès à la zone d'entraînement

La zone d'entraînement est accessible la veille de l'épreuve de 9h00 à 18h00 et de 8h00 à 18h00 le jour de l'épreuve.

11.5 – Franchissement

Lorsque le pilote est dans le corridor, il est aux ordres du commissaire.

Les zones doivent être tentées dans l'ordre numérique prévu par les organisateurs et il est interdit de franchir après coup une zone qui ait été manquée ou oubliée.

Les zones ne doivent être franchies que par un seul concurrent à la fois, qui ne peut s'y engager qu'après avoir reçu le signal d'accord du commissaire.

Chaque concurrent est considéré comme entré ou sorti dès que l'axe de la roue avant de la machine a dépassé le panneau indiquant le début ou la fin de la zone.

Les pilotes de chaque catégorie doivent franchir exclusivement les portes formées par les flèches qui leur sont réservées. Il est interdit de franchir dans un sens ou dans l'autre une porte formée par les flèches d'une autre catégorie.

Le temps de franchissement maximum est fixé à 1mn30.

ARTICLE 12 – DEFINITION DES FAUTES DANS LA ZONE

12.1 – Pied à terre ou appui

Voir Article 3 des Règles Générales du Trial.

12.2 – Echec

Voir Article 3 des Règles Générales du Trial.

Est également considéré comme échec, le dépassement du temps de franchissement.

ARTICLE 13 – PENALISATIONS

13.1 – Dispositifs de pointage

Pour permettre d'établir les classements, les systèmes de pointage électroniques sont remis au moment du départ effectif du pilote et doivent être présentés à la table de pointage/chronométrage à l'issue de chaque tour. Ils doivent être impérativement portés par le pilote.

Il incombe aux seuls concurrents de les présenter aux Commissaires.

Si le concurrent perd le dispositif, il est disqualifié.

Les dispositifs de pointage doivent être remis à la personne en charge des classements qui les conserve jusqu'à l'homologation des résultats.

Le système de pointage électronique reste prioritaire dans le cas où un second système de pointage est mis en place.

13.2 – Barème de pénalisations

Voir Article 2 des Règles Générales du Trial.

ARTICLE 14 – SANCTIONS

Toute tentative de modification lors de la visite des zones et de la compétition par le pilote ou toute autre personne ayant un intérêt dans la performance de celui-ci	10 points
Tout pilote qui remet son système de pointage après son temps alloué après la visite des zones	10 points
Retard au départ, à l'arrivée du premier tour ou à la fin de l'épreuve	1 point par min
Refus de l'assistant de sortir de la zone après que le commissaire en a donné l'ordre	5 points supplémentaires
Présence d'un mécanicien dans une zone	5 points supplémentaires
Assistance dans le corridor (mécanique, maintien de la moto par l'assistant, ou le mécanicien, etc...) ou obstruction à l'entrée de celui-ci	5 points supplémentaires

Non restitution des dossards en même temps que le dispositif de pointage	20 points
Retard de plus de 20 minutes au départ, à la fin du 1 ^{er} tour et à l'arrivée	Disqualification
Absence de tapis de protection du sol au cours de la séance de mécanique ou de ravitaillement en carburant	50 €
Pratique de la moto sans casque	50 €
Pratique d'un engin moteur après 20h dans le parc coureur	50 €
Contestation verbale du pilote ou de l'assistant avec les commissaires après que le pilote a franchi la zone	Carton jaune
Absence injustifiée à la remise des prix	300 €
Critique à voix haute ou mauvais comportement lors de la remise des prix	Disqualification
Oubli du système de pointage pour la visite des zones	10 points
Erreur de parcours constatée au cours de la visite des zones ou de la compétition	10 points
Zone non franchie dans l'ordre numérique	10 points
Absence du port du coupe-circuit au poignet	5 points
Aide extérieure par toute personne	5 points
Transport d'outil par le pilote lors du franchissement de la zone	Carton jaune
Assistant portant un sac à dos pendant le passage de son pilote (sacoche banane tolérée)	5 points
Ravitaillement en carburant en dehors du paddock	Disqualification
Changement de dossard pilotes, assistants ou mécaniciens pendant la compétition	Disqualification

L'arrêt du moteur avec tout appui de la moto ou du pilote n'est pas considéré comme un échec.

Le fait pour un pilote de circuler entre les divers points de contrôles (zones ou arrivée) sans être avec sa moto, à la suite d'une casse mécanique ou une blessure, entrainera la disqualification du pilote concerné, ce dernier contrevenant au principe de l'unité compétiteur pilote/motocycle.

Dans les deux semaines précédant la course, les entraînements sont autorisés par l'organisateur exclusivement dans des lieux prévus à cet effet. Tout entraînement en dehors de ces lieux est interdit et entrainera l'exclusion du ou des pilotes.

ARTICLE 15 – CLASSEMENTS DE L'ÉPREUVE

Dans chaque catégorie, est déclaré vainqueur le pilote ayant marqué le moins de points (pénalités, pénalisations, sanctions). Le classement de l'épreuve est établi dans l'ordre croissant des points.

Pour figurer au classement, le concurrent doit s'être présenté sur la totalité des zones.

15.1 Départage des ex-æquo

Voir Article 7 des Règles Générales du Trial.

ARTICLE 16 – CLASSEMENTS DU CHAMPIONNAT ET TROPHEE

Points comptant pour les Championnats :

1 ^{er} 20 pts	9 ^{ème} 7 pts
2 ^{ème} 17 pts	10 ^{ème} 6 pts
3 ^{ème} 15 pts	11 ^{ème} 5 pts
4 ^{ème} 13 pts	12 ^{ème} 4 pts
5 ^{ème} 11 pts	13 ^{ème} 3 pts
6 ^{ème} 10 pts	14 ^{ème} 2 pts
7 ^{ème} 9 pts	15 ^{ème} 1 pt
8 ^{ème} 8 pts	

La totalité des résultats est retenue pour le classement final des catégories.

En cas d'ex-æquo à la fin d'un Championnat, il est départagé à la majorité des meilleures places. Si l'ex-æquo subsiste, il est tranché dans l'ordre, par la meilleure place dans la dernière épreuve comptant pour le Championnat en question.

ARTICLE 17 – RECLAMATIONS

Les réclamations doivent être déposées conformément aux dispositions du Code Sportif dans la demi-heure qui suit l'affichage des résultats.

Chaque réclamation doit se référer à un seul sujet et être accompagnée d'un montant de **200€**. De plus, en cas de démontage d'un moteur, une caution de 75 € doit être également versée.

Tout pilote mis en cause doit être entendu par le Jury.

Il est précisé, par ailleurs, qu'en cas d'incident impliquant plusieurs personnes, la caution doit être versée par chacune des personnes intéressées mais en aucun cas collectivement.

ANNEXE 1 – TABLEAU RECAPITULATIF

GRUPE	CATEGORIE	AGE	MACHINE	COULEUR FLECHES	NB ZONES	NB TOURS
2	Trophée Espoir 4	A partir de 6 ans* jusqu'à 12 ans*	80 cc maximum jusqu'à 10 ans 125 cc maximum à partir de 11 ans	Noires	12 zones	2 tours
	Trophée Féminin 2	A partir de 6 ans*	80 cc maximum jusqu'à 10 ans 125 cc maximum à partir de 11 ans Libre à partir de 15 ans			
	Trophée Espoir 3	A partir de 7 ans* jusqu'à 14 ans*	80 cc maximum jusqu'à 10 ans 125 cc maximum à partir de 11 ans	Jaunes		
	Trophée Féminin 1	A partir de 7 ans*	80 cc maximum jusqu'à 10 ans 125 cc maximum à partir de 11 ans Libre à partir de 15 ans			
	Trophée TR 3+	A partir de 11 ans*	125 cc maximum à partir de 11 ans Libre à partir de 15 ans	Vertes / Jaunes		
	Championnat Vétérans	A partir de 40 ans*	Libre			
1	Championnat TR 2	A partir de 11 ans* Jusqu'à 39 ans*	125 cc maximum à partir de 11 ans Libre à partir de 15 ans	Vertes	12 zones	2 tours
	Trophée Espoir 2	A partir de 11 ans* Jusqu'à 17 ans*	125 cc maximum à partir de 11 ans			
	Championnat Elite Féminin	A partir de 11 ans*	125 cc maximum à partir de 11 ans Libre à partir de 15 ans	Bleues / Vertes ou Vertes ou Vertes / Jaunes		
	Championnat TR 2+	A partir de 11 ans*	125 cc maximum à partir de 11 ans Libre à partir de 15 ans	Bleues / Vertes		
	Trophée Espoir 1	A partir de 11 ans* Jusqu'à 17 ans*	125 cc maximum à partir de 11 ans			
	Championnat TR 1	A partir de 11 ans*	125 cc maximum à partir de 11 ans Libre à partir de 15 ans	Bleues		
	Championnat Elite	A partir de 15 ans*	Libre à partir de 15 ans	Rouges		

(*) au 1^{er} janvier de l'année du championnat

ANNEXE 2 – PROGRAMME DU SAMEDI

GRUPE	CATEGORIE	Contrôles Administratifs et Techniques	Repérage des zones	1 ^{er} départ	ORDRE DEPARTS	NB TOURS	TEMPS IMPARTI
1	Élite	13h00 à 13h15	30 min après le départ du dernier pilote du groupe 2 à condition d'avoir effectué les contrôles administratifs/ techniques et d'être en possession du dispositif de pointage Durée : 2h30 maximum		X		
	TR 1	13h15 à 13h30					
	TR 2+ / ESP1	13h30 à 14h00					
	TR2 / ESP2	14h00 à 14h45					
2	Vétérans	11h00 à 11h30	Pendant le 1 ^{er} tour	13h00	1 ^{er}	1	3h00
	TR 3+				2 ^e		
	TF2 / ESP4	11h30 à 11h55			3 ^e		
	TF1 / ESP3	11h55 à 12h15			4 ^e		

ANNEXE 3 – PROGRAMME DU DIMANCHE

GRUPE	CATEGORIE	Contrôles Administratifs et Techniques	1 ^{er} départ	ORDRE DEPARTS	NB TOURS	TEMPS IMPARTI
2	Vétérans	X	9h00	1 ^{er}	1 tour	2h30
	TR 3+			2 ^e		
	TF2 / ESP4			3 ^e		
	TF1 / ESP3			4 ^e		
1	TR2 / ESP2	8h00 à 9h00		5 ^e	2 tours	4h45
	TR 2+ / ESP1	Pour ceux qui ne l'ont pas fait le samedi		6 ^e		
	TR 1			7 ^e		
	Élite			8 ^e		

RÈGLEMENT DU CHAMPIONNAT DE FRANCE DE TRIAL URBAIN

ARTICLE 1 – DEFINITION

La FFM met en compétition le Championnat de France de Trial Urbain.

ARTICLE 2 – CALENDRIER

Le calendrier est disponible sur le site internet FFM : <https://ffm.ffmoto.org/calendrier> et sur le site : <https://www.trial-france.fr/calendrier>

ARTICLE 3 – CONCURRENTS

Le Championnat de France de Trial Urbain est réservé aux coureurs de nationalité française ou étrangère titulaires d'une licence française compétition ou internationale délivrée par la FFM.

Les pilotes titulaires d'une licence une manifestation sont acceptés. Ils sont classés à l'épreuve, mais ne marquent en aucun cas de points au classement du Championnat de France Urbain.

Le nombre de participants maximum en Championnat de France Urbain est de 25 pilotes. Jusqu'à 23 pilotes peuvent être sélectionnés par la Commission Nationale de Trial sur la base des deux critères suivants :

- Résultats lors des épreuves du Championnat de France de Trial 2025 ;
- Âge des pilotes.

La Commission se réserve en toute hypothèse le droit d'étudier une demande d'engagement qui ne respecterait pas ces conditions mais serait particulièrement digne d'intérêt pour le championnat. Les autres pilotes sont choisis par le club organisateur

ARTICLE 4 – ENGAGEMENTS, ACCUEIL ADMINISTRATIF ET TECHNIQUE

5.1 – Engagements

Les pilotes s'engagent à l'adresse suivante : <https://ffm.engage-sports.com>.

Les engagements sont ouverts à partir du **21 janvier**. Les pilotes peuvent s'engager via engage-sports jusqu'à 5 jours avant l'épreuve.

Le droit d'engagement est fixé à **100 euros** ou **120 euros** si le pilote a un assistant sur le parcours. Le paiement du droit d'engagement se fait uniquement par carte bancaire.

En cas de paiement revenu impayé, un courriel est adressé au pilote qui dispose alors d'un délai d'une semaine à réception de celui-ci pour régulariser sa situation. Cette régularisation peut intervenir uniquement par paiement par carte bancaire (via le site Internet), avec majoration du droit d'engagement correspondant au montant des frais bancaires, soit 10 euros, liés à cet impayé.

En l'absence de régularisation pendant ce délai, le pilote est automatiquement désengagé de l'épreuve, ainsi que des épreuves suivantes.

En cas de désistement, le pilote est remboursé de la totalité du droit d'engagement, déduction faite de 10 euros de frais administratifs, s'il prévient avant la date de clôture des engagements par courriel à l'adresse suivante : trial@ffmoto.com, accompagné d'un justificatif. **En l'absence de justificatif, aucun remboursement ne sera effectué.**

Toute absence ou forfait d'un pilote après la clôture des engagements ne donne lieu à aucun remboursement. En cas de refus d'engagement, le pilote en est informé dans les plus brefs délais et au plus tard 24 heures avant la date de l'épreuve.

Si le trial ne pouvait avoir lieu pour quelque cause que ce soit, les organisateurs ne pourraient en être rendus responsables et les concurrents ne pourraient de ce fait réclamer une indemnité. Mais, dans ce cas, les droits d'engagement sont remboursés.

5.2 – Accueil administratif

L'accueil administratif est ouvert 3 heures avant le début de la compétition.

A leur arrivée sur le lieu de l'épreuve, les concurrents doivent se présenter à l'accueil administratif munis de :

- Pour les concurrents, leur licence correspondante (NTR, NCO ou internationale délivrée par la FFM) pour l'année en cours,
- Pour les suiveurs (LAP, LJP, LES, NTR, NCO, NET, ETR, MAT, MAT2 et internationale délivrée par la FFM).

5.3 – Accueil technique

L'accueil technique est ouvert 3 heures avant le début de la compétition.

Les motocycles et les casques des pilotes et assistants doivent être présentés au jour et à l'heure fixés dans le règlement particulier pour les opérations de vérification.

Les machines non présentées ne sont pas admises au départ. Les motocycles doivent avoir été réceptionnés par type ou à titre isolé dans le cadre de la législation.

A partir du moment où elle a son propre certificat, une moto immatriculée à l'étranger peut être pilotée par un pilote français ou par un pilote étranger licencié en France. La moto est soit au nom du pilote, soit au nom de «X».

Le pilote doit présenter une machine en bon état. Le moteur doit pouvoir rester au régime maximum durant 3 secondes lors du contrôle.

5.3.1 – Motocycles et équipements

Le contrôle technique est assuré par un Commissaire technique de la FFM. La LMR du lieu d'organisation doit désigner en complément un autre Commissaire Technique.

Les pilotes et assistants doivent présenter un casque en bon état d'un modèle homologué pour la pratique de la moto (**ECE 22-05** ou **ECE 22-06**). Le port de bottes, d'un pantalon, d'un maillot avec manches longues

et de gants est obligatoire. De plus, le pilote et son assistant doivent obligatoirement porter une protection dorsale à la norme EN 1621-1, 2 ou 3. Elle est présentée au contrôle technique et son utilisation peut être vérifiée à tout moment de la course. Le port d'une protection pectorale est fortement recommandé.

Le cadre est plombé pour la saison.

Le silencieux d'échappement est marqué.

Le numéro est marqué sur la touche de peinture.

Les pilotes présentant deux motos doivent désigner au commissaire technique la moto de franchissement afin qu'il la marque d'un signe distinctif.

Le Directeur de course doit s'assurer du passage de chaque concurrent à ce contrôle.

En cas de non-conformité ou de détérioration de la moto (silencieux, levier et protections, etc.), le pilote doit réparer pour entrer dans la zone suivante et informer le Directeur de course pour les pièces marquées. Un contrôle du niveau sonore, inopiné ou en fin d'épreuve, peut être décidé par le Jury.

Dans le paddock, les motos doivent être installées sur un tapis environnemental (étanche en-dessous et absorbant au-dessus) lors de toutes interventions mécaniques et de ravitaillement en carburant sous peine de sanctions financières.

Ces protections doivent être remportées par les concurrents à la fin de l'épreuve.

Les motocycles admis, du pilote et de son assistant doivent répondre aux spécifications suivantes :

- Être conforme aux prescriptions des règlements techniques de la F.F.M. et à celles du Code de la Route sous la responsabilité du concurrent,
- Être équipés d'un coupe-circuit automatique apposé sur le guidon côté gauche et relié au poignet du pilote,
- Le Commissaire Technique doit vérifier la conformité du niveau sonore des machines, selon la méthode « 2 m/max » détaillée dans l'annuaire FFM, lequel ne doit pas dépasser :
 - 103 dB/A pour les machines de Trial à moteur 2T
 - 105 dB/A pour les machines de Trial à moteur 4T.
- Les garde-boue doivent être bordés, les poignées ou manettes doivent être bouluées. Toutes les aspérités dangereuses doivent être protégées.
- Le pignon de sortie de boîte doit obligatoirement être protégé par le carter d'origine.
- L'engrènement inférieur de la couronne arrière doit être protégé par une protection adaptée.
- Une protection doit être placée sur la surface de la couronne arrière afin de ne pas pouvoir passer les doigts.
- Une étiquette autocollante est apposée sur les casques. Elle est contrôlée à chaque épreuve et valable pour l'année.
- Le guidon doit être équipé d'une protection rembourrée sur la barre transversale. Les guidons sans barre doivent être équipés d'une protection rembourrée recouvrant largement les fixations. Les guidons en matière composite sont interdits.
- La protection des disques de freins avant et arrière doit être conforme à l'origine.
- Les disques arrière pleins sont obligatoires.

Trois présentations maximums sont autorisées au contrôle technique avant le refus au départ.

Tout transport de carburant dans un réservoir additionnel installé sur la moto est interdit.

5.3.2 – Numéros de course

Une plaque sera fournie et devra être apposée sur l'avant de la moto ainsi qu'une étiquette sur le casque afin de pouvoir identifier le tracé emprunté par le pilote.

Les assistants portent obligatoirement un dossard fourni avec le même numéro que leur pilote.

Le port de ces identifications est obligatoire et doivent rester visibles pendant toute la durée de la manifestation.

5.3.3 – Assistants

Le pilote n'a le droit d'engager qu'un seul assistant uniquement pour des raisons de sécurité.

Les pilotes désirant les services d'un assistant doivent l'inscrire auprès de l'organisateur en conformité avec les articles 5.1, 5.2 et 5.3 (**carte grise, licence sportive, contrôle technique**). Les assistants portent obligatoirement un dossard fourni avec le même numéro que leur pilote.

L'assistant se déplace uniquement à pied.

ARTICLE 6 – CATÉGORIES

Toutes les catégories du championnat sont ouvertes aux motos E-Trial.

TX GP	Tracé rouge
TX 1	Tracé bleu
TX Féminines	Tracé vert
TX 2	Tracé vert

ARTICLE 7 – DEPARTS

L'intervalle de départ entre les pilotes est de **1'30"** pour toutes les catégories.

Dans chaque catégorie, les ordres de départ sont définis pour chaque épreuve dans l'ordre inverse des résultats de l'épreuve précédente et, pour la première épreuve du championnat, dans l'ordre inverse du classement du Championnat de France de l'année en cours.

Le départ se fait par catégorie dans l'ordre suivant : TX 2, TX Féminines, TX 1, TX GP.

ARTICLE 9 – PARCOURS

Le parcours d'une épreuve de Championnat de France de Trial Urbain doit :

- Comporter 2 tours de 5 zones
- Se dérouler sur un circuit fermé
- Se dérouler sur une distance maximum de 500 mètres

ARTICLE 10 – TEMPS DE COURSE

Les pilotes ont 1 heure pour effectuer le premier tour et 45 minutes pour le second. Le temps de course est de 1h45.

Une pause de 10 à 30 minutes entre les deux tours doit être prévue par l'organisation.

Le temps de course peut être majoré par la direction de course. La décision de prolongation doit être communiquée avant le départ de chaque tour.

ARTICLE 11 – MESURES EXCEPTIONNELLES

Si le jour de l'épreuve, certaines parties de l'itinéraire ou certaines zones sont trop difficiles ou impraticables, le Directeur de Course peut les modifier ou les supprimer.

S'il est jugé nécessaire d'abandonner ou de modifier une section pour cause de force majeure avant que tous les coureurs ne l'ai franchie, aucune pénalisation n'est alors encourue pour cette section par aucun coureur. Le temps maximum autorisé pour la course n'est pas modifié.

ARTICLE 12 – ZONES

12.1 – Visite

La visite des zones est accessible uniquement après avoir satisfait aux contrôles administratifs et techniques. L'accès des zones est autorisé au pilote et à son assistant. Le port du casque et des gants n'est pas obligatoire lors de la visite des zones.

Pendant la compétition, la visite des zones est autorisée le jour de la course.

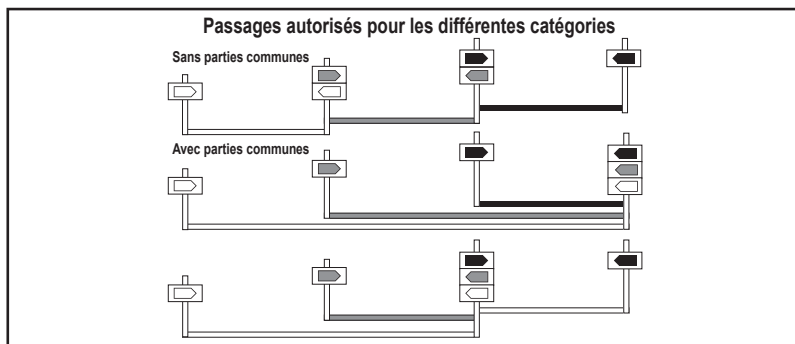
12.2 – Délimitation

Les flèches doivent être placées par paire de couleur identique pointe à pointe pour former des portes.

Si besoin, les portes peuvent être numérotées dans l'ordre de passage défini par le traceur.

Les rubalisees doivent principalement servir aux limites extérieures de la zone.

Schéma des différentes portes autorisées



12.3 – Tracé

Les zones doivent être accessibles à toutes les catégories et non dangereuses.

Les organisateurs ont intérêt à tracer des zones de 20 à 30 mètres de longueur avec des entrées et des sorties bien dégagées afin de faciliter le travail de jugement des commissaires.

Le tracé d'une zone ne doit pas se recouper.

12.4 – Accès

L'accès à l'intérieur des zones n'est autorisé qu'aux commissaires, officiels de l'épreuve, assistants et concurrents à moto.

L'assistant ne peut pénétrer dans la zone que lorsque son pilote franchit celle-ci et après avoir demandé préalablement l'autorisation au Commissaire. Le port du casque, de gants et d'une protection dorsale est obligatoire pour l'assistant qui entre dans la zone pour assurer son pilote. Pour des raisons de sécurité, le port d'un sac à dos n'est pas autorisé à l'intérieur de la zone.

12.5 – Franchissement

Les zones doivent être tentées dans l'ordre numérique prévu par les organisateurs et il est interdit de franchir après coup une zone qui ait été manquée ou oubliée.

Les zones ne doivent être franchies que par un seul concurrent à la fois, qui ne peut s'y engager qu'après avoir reçu le signal d'accord du commissaire.

Chaque concurrent est considéré comme entré ou sorti dès que l'axe de la roue avant de la machine a dépassé le panneau indiquant le début ou la fin de la zone.

Les pilotes de chaque catégorie doivent franchir exclusivement les portes formées par les flèches qui leur sont réservées. Il est interdit de franchir dans un sens ou dans l'autre une porte formée par les flèches d'une autre catégorie.

Le temps de franchissement maximum est fixé à 1mn30.

ARTICLE 13 – DÉFINITION DES FAUTES DANS LA ZONE

13.1 – Pied à terre ou appui

Voir Article 3 des Règles Générales du Trial.

13.2 – Échec

Voir Article 3 des Règles Générales du Trial.

Est également considéré comme échec, le dépassement du temps de franchissement.

ARTICLE 14 – PENALISATIONS

14.1 – Dispositifs de pointage

Pour permettre d'établir les classements, les systèmes de pointage électroniques sont remis au moment du départ effectif du pilote et doivent être présentés à la table de pointage/chronométrage à l'issue de chaque tour. Ils doivent être impérativement portés par le pilote.

Il incombe aux seuls concurrents de les présenter aux Commissaires.

Si le concurrent perd le dispositif, il est disqualifié.

Les dispositifs de pointage doivent être remis à la personne en charge des classements qui les conserve jusqu'à l'homologation des résultats.

Le système de pointage électronique reste prioritaire dans le cas où un second système de pointage est mis en place.

14.2 – Barème de pénalisations

Voir Article 2 des Règles Générales du Trial.

ARTICLE 15 – SANCTIONS

Toute tentative de modification lors de la visite des zones et de la compétition par le pilote ou toute autre personne ayant un intérêt dans la performance de celui-ci	10 points
Tout pilote qui remet son système de pointage après son temps alloué après la visite des zones	10 points
Retard au départ, à l'arrivée du premier tour ou à la fin de l'épreuve	1 point par min
Refus de l'assistant de sortir de la zone après que le commissaire en a donné l'ordre	5 points supplémentaires
Non restitution des dispositifs d'identification en même temps que le dispositif de pointage	20 points

Retard de plus de 20 minutes au départ, à la fin du 1er tour et à l'arrivée	Disqualification
Absence de tapis de protection du sol au cours de la séance de mécanique ou de ravitaillement en carburant	50 €
Pratique de la moto sans casque	50 €
Contestation verbale du pilote ou de l'assistant avec les commissaires après que le pilote ait franchi la zone	Carton jaune
Absence injustifiée à la remise des prix	300 €
Critique à voix haute ou mauvais comportement lors de la manifestation	Disqualification
Zone non franchie dans l'ordre numérique	10 points
Absence du port du coupe-circuit au poignet	5 points
Aide extérieure par toute personne	5 points
Franchissement de la zone par un pilote transportant des outils	5 points
Assistant portant un sac à dos pendant le passage de son pilote	5 points
Ravitaillement en carburant en dehors du paddock	Disqualification

L'arrêt du moteur avec tout appui de la moto ou du pilote n'est pas considéré comme un échec.

Le fait pour un pilote de circuler entre les divers points de contrôles (zones ou arrivée) sans être avec sa moto, à la suite d'une casse mécanique ou une blessure, entraînera la disqualification du pilote concerné, ce dernier contrevenant au principe de l'unité compétiteur pilote/motocycle.

ARTICLE 16 – CLASSEMENTS DE L'ÉPREUVE

Dans chaque catégorie, est déclaré vainqueur le pilote ayant marqué le moins de points (pénalités, pénalisations, sanctions). Le classement de l'épreuve est établi dans l'ordre croissant des points.

Pour figurer au classement, le concurrent doit s'être présenté sur la totalité des zones.

16.1 Départage des ex-æquo

En vue du départage des pilotes terminant avec le même nombre de points, une zone supplémentaire est effectuée pour les départager. Si l'égalité subsiste, les pilotes sont départagés par la prise en compte du temps de franchissement de cette zone de départage.

ARTICLE 17 – CLASSEMENTS DU CHAMPIONNAT

Points comptant pour les Championnats :

1 ^{er}	20 pts	6 ^{ème}	9 pts
2 ^{ème}	17 pts	7 ^{ème}	7 pts
3 ^{ème}	15 pts	8 ^{ème}	5 pts
4 ^{ème}	13 pts	9 ^{ème}	3 pts
5 ^{ème}	11 pts	10 ^{ème}	1 pt

La totalité des résultats est retenue pour le classement final des catégories.

En cas d'ex-æquo à la fin d'un Championnat, il est départagé à la majorité des meilleures places. Si l'ex-æquo subsiste, il est tranché dans l'ordre, par la meilleure place dans la dernière épreuve comptant pour le Championnat en question.

ARTICLE 18 – RECLAMATIONS

Les réclamations doivent être déposées conformément aux dispositions du Code Sportif dans la demi-heure qui suit l'affichage des résultats.

Chaque réclamation doit se référer à un seul sujet et être accompagnée d'un montant de **200 €**. De plus, en cas de démontage d'un moteur, une caution de 75 € doit être également versée.

Tout pilote mis en cause doit être entendu par la direction de course.

Il est précisé, par ailleurs, qu'en cas d'incident impliquant plusieurs personnes, la caution doit être versée par chacune des personnes intéressées mais en aucun cas collectivement.

ARTICLE 19 – PRIMES DE RÉSULTATS

Les primes seront décidées ultérieurement et validées par la Commission.

Ces primes seront liées au résultat final de cette compétition. Toute prime de départ est proscrite.

CHAMPIONNAT DE FRANCE DES REGIONS DE TRIAL

CLAUSES PARTICULIÈRES

ARTICLE 1 – DEFINITION

La FFM met en compétition le « Championnat de France des Régions » de Trial, épreuve composée de 5 catégories : Coupe, Trophée, Féminines, Espoir et Minitrial.

L'organisateur remettra à chaque région une coupe symbolisant sa participation à l'épreuve en plus des coupes offertes au classement final.

ARTICLE 2 – REGLEMENTATION

L'épreuve doit être organisée conformément aux prescriptions des règles techniques, aux articles ci-dessous et suivant les modalités appliquées habituellement en Championnat.

ARTICLE 3 – OUVERTURE

Chaque région ou Comité Départemental peut inscrire plusieurs équipes dans chaque catégorie.

Les concurrents ne peuvent représenter que la région ou le Comité Départemental dans lequel ils sont licenciés. Ils peuvent représenter la Ligue ou le Comité Départemental où ils résident après accord de la Ligue ou Comité Départemental dans lequel ils sont licenciés.

Aucune autre épreuve comptant pour un Championnat de Ligue ne peut être organisée le même jour.

ARTICLE 4 – CONCURRENTS**4.1 – Constitution des Equipes et spécificités de la course**

Les équipes « Coupe » et « Trophée » doivent être constituées de 3 pilotes et correspondre à une des formules suivantes (voir tableau).

Les équipes « Féminines » sont constituées de 2 pilotes (possibilité de 2 régions différentes).

Les équipes « Espoir » et « Minitrial » sont constituées de 2 pilotes.

Le délégué de Ligue peut être concurrent.

Récapitulatif pour la Coupe, le Trophée et le Challenge des Régions

Catégorie Equipe	Catégorie maximum	Couleur des flèches	Nombre de tours	Temps de course	Nb de zones
COUPE	1 TR 1	BLEUES	2	6 h 15	12
	1 TR 2+	BLEUES ET VERTES			
	1 TR 2	VERTES			
TROPHÉE	1 TR 2	VERTES			
	1 TR 3*	JAUNES			
FÉMININES	1 pilote Féminine	JAUNES			
	1 pilote Féminine	NOIRES			
ESPOIR	2 pilotes TR 3*	JAUNES			
MINITRIAL**	2 pilotes	NOIRES			

*Le pilote doit avoir 17 ans maximum le jour de la course

**Le pilote doit avoir 12 ans maximum le jour de la course et la cylindrée est limitée à 80cc maximum.

Pour pouvoir participer au Championnat de France des Régions de Trial, il faut avoir terminé au minimum une course dans l'année en cours du Championnat de France de Trial ou d'un Championnat de Ligue de Trial. Si un pilote a roulé dans plusieurs catégories lors de l'année en cours, la catégorie la plus élevée est prise en compte.

La catégorie d'un pilote est déterminée selon la catégorie dans laquelle il évolue en Championnat de France. Si un pilote n'a pas participé au Championnat de France de l'année en cours, c'est la catégorie inférieure à celle dans laquelle il évolue en Championnat de Ligue qui est prise en compte.

Les pilotes féminines classées au Championnat de France Élite Féminin ou dans une catégorie supérieure ne peuvent concourir que dans les catégories Coupe et Trophée du Championnat de France des Régions. Les pilotes ayant été classés dans la catégorie Élite et/ou Expert au cours des 10 dernières années ne sont pas autorisées à participer.

4.2 – Assistant

Les équipes désirant les services d'un ou deux assistants doivent les inscrire auprès de l'organisateur en conformité avec les articles 5.1, 5.2 et 5.3 (licence sportive, contrôle technique) et payer un droit d'engagement s'élevant à 20 € par assistant. Les assistants portent le maillot de leur région.

Un seul assistant est autorisé dans la zone.

Le port du casque et de gants est obligatoire pour l'assistant qui rentre dans la zone pour assurer son pilote.

Pour des raisons de sécurité, le port d'un sac de transport n'est pas autorisé à l'intérieur de la zone.

ARTICLE 5 – DOSSARDS

	COUPE	TROPHÉE	FÉMININES	ESPOIR	MINITRIAL
Auvergne Rhône Alpes	1 A / B / C	101 A / B / C	201 A / B	301 A / B	401 A / B
Bourgogne Franche Comté	2 A / B / C	102 A / B / C	202 A / B	302 A / B	402 A / B
Bretagne	3 A / B / C	103 A / B / C	203 A / B	303 A / B	403 A / B
Centre Val de Loire	4 A / B / C	104 A / B / C	204 A / B	304 A / B	404 A / B
Grand Est	5 A / B / C	105 A / B / C	205 A / B	305 A / B	405 A / B
Hauts de France	6 A / B / C	106 A / B / C	206 A / B	306 A / B	406 A / B
Ile de France	7 A / B / C	107 A / B / C	207 A / B	307 A / B	407 A / B
Normandie	8 A / B / C	108 A / B / C	208 A / B	308 A / B	408 A / B
Nouvelle Aquitaine	9 A / B / C	109 A / B / C	209 A / B	309 A / B	409 A / B
Occitanie	10 A / B / C	110 A / B / C	210 A / B	310 A / B	410 A / B
Pays de la Loire	11 A / B / C	111 A / B / C	211 A / B	311 A / B	411 A / B
PACA	12 A / B / C	112 A / B / C	212 A / B	312 A / B	412 A / B
Réunion	13 A / B / C	113 A / B / C	213 A / B	313 A / B	413 A / B
Corse	14 A / B / C	114 A / B / C	214 A / B	314 A / B	414 A / B

Les numéros de courses des équipes des Comités Départementaux sont attribués avec les lettres en suivant. **Un signe distinctif, correspondant aux couleurs des flèches avec le numéro du pilote doit être apposé sur le casque.**

Une sanction de 150€ par pilote est appliquée aux équipes démunies du maillot aux couleurs de leur région. **Chaque pilote doit porter un maillot aux couleurs de sa région.**

Une plaque sera fournie et devra être apposée sur l'avant de la moto afin de pouvoir identifier la catégorie et le tracé emprunté par le pilote.

ARTICLE 6 – ENGAGEMENTS

Les engagements se font via engage-sports à l'adresse suivante : <https://ffm.engage-sports.com> jusqu'à 10 jours précédents l'épreuve.

Le droit d'engagement est fixé à 220 € par équipe en catégorie Coupe et Trophée.

Le droit d'engagement est fixé à 120 € par équipe Féminine, Espoir et Minitrial et 20 € par assistant. Passé cette date et jusqu'à la veille de l'épreuve, le montant des engagements est doublé.

En cas de refus d'engagement, le team manager en est informé dans les plus brefs délais et au plus tard 24 heures avant la date de l'épreuve.

Si le trial ne pouvait avoir lieu pour quelque cause que ce soit, les organisateurs ne pourraient en être rendu responsables et les concurrents ne pourraient de ce fait réclamer une indemnité. Mais, dans ce cas, les droits d'engagement seront remboursés.

Les engagements sont collectifs, complétés et apportés au contrôle administratif par le Délégué de région. Les équipes doivent se présenter au complet au contrôle technique avec leur Délégué.

Remplaçants :

Les régions peuvent engager un pilote supplémentaire pour remplacer éventuellement un membre de l'équipe en cas de défaillance ou d'absence avant le départ en respectant les critères de composition des équipes.

Ce concurrent n'est pas autorisé à disputer l'épreuve en individuel si l'équipe est complète au moment du départ.

ARTICLE 7 – TEMPS IMPARTI

7.1 – Temps de franchissement

Le temps de franchissement de chaque zone est limité à 1'30".

7.2 – Contrôles horaires de départ et d'arrivée

Les pénalités pour l'équipe sont appliquées sur le passage du dernier pilote de l'équipe.

7.3 – Mesures exceptionnelles

Le temps imparti peut être prolongé de 30 minutes par le Directeur de course en fonction de circonstances exceptionnelles. La décision de prolongation doit être communiquée avant le départ du dernier tour.

ARTICLE 8 – ORDRE DES DÉPARTS DES ÉQUIPES

Le tirage au sort de l'ordre des départs est réalisé par le Délégué fédéral dès son arrivée.

Chaque ligue prend le départ 3 minutes après l'équipe précédente si cette dernière ne possède qu'une seule équipe. 3 minutes supplémentaires sont ajoutées à chaque équipe supplémentaire de la ligue précédente.

Toutes les équipes d'une même ligue partent en même temps toutes les 3 minutes. Les équipes qui partent après une région **comprenant 3 équipes partent** 6 minutes après l'équipe précédente. Les équipes qui partent après une région **comprenant plus de 3 équipes partent** 9 minutes après l'équipe précédente.

ARTICLE 9 – CONTROLE TECHNIQUE

Se reporter à l'article 6 du règlement du Championnat de France de Trial.

ARTICLE 10 – CLASSEMENTS

Cinq classements distincts sont établis. Aucun classement individuel ne doit être établi.

Sont déclarées vainqueurs les équipes masculines et féminines ayant enregistré le moins de points au cumul de tous les résultats de chaque tour.

REGLEMENT DU CHAMPIONNAT DE FRANCE MINITRIAL

PREAMBULE

La recherche de la maîtrise de l'engin et l'évolution sur terrains variés, l'apprentissage du respect des règles, des consignes de sécurité, des autres participants et des officiels **et confronter les jeunes à la compétition** constituent les objectifs prioritaires de ce championnat.

Les activités peuvent s'organiser sur des zones de trial dont les dénivellations, variations de pentes, changements de direction et obstacles sont utilisés comme situations pédagogiques délimitées et validées par l'éducateur en charge de la séance, le temps de sa présence.

ARTICLE 1 – DEFINITION

La F.F.M. organise le **championnat de France Minitrial** comprenant **trois** catégories définies à l'Article 3. Ces journées sont ouvertes aux détenteurs d'une licence annuelle compétition (**NJ1, NJ2, NJ3**), ou de la licence découverte sportive LJD.

ARTICLE 2 – ACCUEIL ADMINISTRATIF ET ENGAGEMENTS

Les pilotes s'engagent à l'adresse suivante : <https://ffm.engage-sports.com>.

Les engagements sont ouverts à partir du **7 janvier**. Les pilotes peuvent s'engager via engage-sports **jusqu'au vendredi 15h, avant veille de l'épreuve**. Passé ce délai, les pilotes doivent s'engager sur place, directement auprès de l'accueil administratif avec un droit d'engagement majoré de 10 euros.

Le droit d'engagement est fixé à **40 euros**. Le paiement du droit d'engagement se fait uniquement par carte bancaire.

En cas de paiement revenu impayé, un courriel est adressé au pilote qui dispose alors d'un délai d'une semaine à réception de celui-ci pour régulariser sa situation. Cette régularisation peut intervenir uniquement par paiement par carte bancaire (via le site Internet), avec majoration du droit d'engagement correspondant au montant des frais bancaires, soit 12 euros, liés à cet impayé.

En l'absence de régularisation pendant ce délai, le pilote est automatiquement désengagé de l'épreuve, ainsi que des épreuves suivantes.

En cas de désistement, le pilote est remboursé de la totalité du droit d'engagement, déduction faite de 10 euros de frais administratifs, s'il prévient avant la date de clôture des engagements par courriel à l'adresse suivante : trial@ffmoto.com, accompagné d'un justificatif. En l'absence de justificatif, aucun remboursement ne sera effectué.

Toute absence ou forfait d'un pilote après la clôture des engagements ne donne lieu à aucun remboursement.

En cas de refus d'engagement, le pilote en est informé dans les plus brefs délais et au plus tard 24 heures avant la date de l'épreuve.

Si le Championnat de France Minitrial ne pouvait avoir lieu pour quelque cause que ce soit, les organisateurs ne pourraient en être rendus responsables et les participants ne pourraient de ce fait réclamer une indemnité. Mais, dans ce cas, les droits d'engagement sont remboursés.

A leur arrivée sur le lieu de l'événement, les participants engagés doivent se présenter à l'accueil administratif munis de leur **licence valable pour l'événement**.

ARTICLE 3 – CONDITIONS D'ACCES AU CHAMPIONNAT DE FRANCE MINITRIAL

CATEGORIES	MACHINES AUTORISEES	AGE	COULEUR DES FLECHES
Minitrial 1	Cylindrée maxi 80cc <u>ou</u> motos électriques 24 pouces maxi	De 6 ans le jour de l'épreuve à 10 ans au 1 ^{er} janvier de l'année du championnat	Noires
Minitrial 2	Cylindrée maxi 80cc <u>ou</u> motos électriques 24 pouces maxi		Oranges
Minitrial 3	Motos électriques <u>ou</u> thermiques 20 pouces maxi		Violettes

Les **trois** catégories roulent dans des zones situées à proximité du départ.

L'accès à l'**intérieur** des zones n'est autorisé qu'aux officiels et à l'éducateur.

Le couloir extérieur est réservé aux organisateurs et aux officiels (double ruban).

Il est obligatoire, pendant les activités, que les participants portent un casque homologué (**ECE 22-05 ou ECE 22-06**) sans altération apparente ou déformation. Le casque doit être correctement attaché, bien ajusté et en bon état. Il doit être muni d'un système de fixation par jugulaire.

Les participants doivent porter un vêtement de protection en matière résistante qui couvre le torse et les bras, un pantalon, des gants en matière résistante, des bottes et **une protection dorsale à la norme EN 1621-1, 2 ou 3. Le port d'une protection pectorale est fortement recommandé.**

ARTICLE 4 – PARCOURS

Le **Championnat de France Minitrial** se déroule sur 3 tours de **8 zones** rassemblées sur un parcours adapté ne dépassant pas 1km de long.

Deux de ces **8 zones** doivent être de niveau supérieur pour chaque catégorie. **Le délégué peut décider de limiter le nombre de zones des catégories MT2 et MT3.**

ARTICLE 5 – ORGANISATION

Aucune autre épreuve comptant pour un Championnat de Ligue de la même zone géographique ne peut être organisée le même jour.

9h00	Contrôle administratif puis contrôle technique et questionnaire « Règlement et Sécurité »
9h45	Échauffement – entraînement
10h00	Séance pratique
12h30	Pause
13h30	Séance pratique
16h00	Fin des activités
16h30	Affichage des résultats
17h00	Remise des prix

Un questionnaire « Règlement et Sécurité » est disponible sur le site Trial-France.fr afin que les participants puissent s'entraîner.

ARTICLE 6 – EVALUATIONS

Trois critères sont pris en compte pour définir les évaluations :

1 : aptitude au pilotage : les points attribués correspondent au total des points figurant sur la fiche de pointage.

2 : connaissances règlement et sécurité : les points attribués correspondent aux points obtenus au questionnaire portant sur le règlement, les règles de sécurité et les équipements obligatoires en trial selon le barème ci-dessous :

- 0 ou 1 erreur : 0 point
- 2 ou 3 erreurs : 1 point
- 4 ou 5 erreurs : 2 points
- 6 ou 7 erreurs : 3 points
- 8 erreurs ou + : 5 points

ARTICLE 7 – OFFICIELS ET ENCADREMENT

Un éducateur breveté d'Etat (BE) est obligatoire et fourni par la DTN sur cette journée.

L'épreuve se trouvera sous la juridiction d'un **délégué FFM**, d'un directeur de course et d'un commissaire technique.

ARTICLE 8 – CLASSEMENTS

Le championnat est composé de 4 épreuves.

Chaque épreuve est indépendante, un classement individuel est établi consécutivement à chacune d'entre elle. **Un pilote peut participer à plusieurs épreuves mais il n'y a pas de classement cumulé.**

Un classement du nombre de pilotes participants par club est établi à l'issue de l'ensemble des épreuves.

Les trois premiers pilotes de la catégorie Minitrial 1 de chaque épreuve sont invités à participer à la Finale du Championnat de France Minitrial qui a lieu lors d'une épreuve du Championnat de France Jeunes dans la catégorie Espoir 4. L'engagement de ces pilotes est pris en charge par la commission nationale. **Si un pilote déjà qualifié pour la finale termine à nouveau sur le podium d'une autre épreuve, la place qualificative reviendra au pilote suivant au classement n'étant pas encore qualifié.**

Tous les autres pilotes ayant participé à une épreuve en catégorie Minitrial 1 peuvent s'inscrire à leur charge à la Finale du Championnat de France Minitrial et être classés.

REGLES GENERALES DU TRIAL VINTAGE

Les présentes dispositions ont vocation à harmoniser la pratique de la discipline du Trial Vintage et à s'appliquer pour toutes les épreuves de Trial Vintage organisées sous l'égide de la FFM. Pour tous les cas non-prévus au présent, il convient de se référer aux Règles générales du trial.

ARTICLE 1 – MOTOS ADMISES

Le « Trial Vintage » est ouvert uniquement aux motos de trial à l'ancienne à savoir :

- Moto de plus de 30 ans à bi-amortisseurs placés de chaque côté de la machine dont le refroidissement est à air et équipée de freins à tambour.
- Moto mono amortisseur de plus de 30 ans dont le refroidissement est à air (freins à disques autorisés)

Les motos autorisées à participer sont réparties dans les **quatre** classes d'âge suivantes :

- Pré 65 - Moto construites avant 1965 - modèle Bultaco T10 inclus.
- Pré 80 - Moto ne faisant pas partie de la catégorie précédente et construite jusqu'en 1980
- Post 80 - Moto ne faisant pas partie de la catégorie précédente et construite à partir de 1980 et répondant à la définition de moto ancienne.
- Mono - Moto mono amortisseur de plus de 30 ans

ARTICLE 2 – CATEGORIES ET CLASSES

Le « Trial Vintage » se décompose en catégories et en classes selon les niveaux de difficulté du tracé et des classes d'année des motos :

- Catégorie Inter : Flèche Rouge - Tracé le plus exigeant : Aucune décomposition
- Catégorie Nationale : Flèche Bleue – Tracé technique décomposée en :
 - Nationale Pré-65
 - Nationale Pré 80
 - Nationale Post 80
- Catégorie Critérium : Flèche Verte – Tracé médium décomposée en :
 - Critérium Pré-65
 - Critérium Pré 80
 - Critérium Post 80
 - Critérium Mono
- Catégorie Loisir Vintage : Flèche Jaune – Tracé facile décomposée en :
 - Loisir Vintage Pré-65
 - Loisir Vintage Pré 80
 - Loisir Vintage Post 80
 - Loisir Vintage Mono

Les motos mono-amortisseur sont uniquement acceptées dans les catégories Critérium et Loisir Vintage.

ARTICLE 3 – BARÈMES DES PÉNALISATIONS

- Réussite = 0 point
- Un pied à terre = 1 point
- Deux pieds à terre ou 2 appuis = 2 points
- Trois pieds ou 3 appuis et plus = 3 points
- Echec..... = 5 points

Le pointage est celui en vigueur dans les années 1980 avec quelques aménagements afin de respecter un pilotage « vintage » à savoir :

- 0 point : Aucun pied
- 1 point :
 - Un « pied à terre » ou « appui » qui est le fait qu'une partie du corps du pilote ou qu'une partie de la moto autre que pneus, repose-pieds, sabot, touche le sol, ou prenne appui sur un obstacle.
 - Les déplacements latéraux intentionnels de la roue avant qui ne sont pas dans le mouvement.
- 5 points (Echec) :
 - Une chute,
 - Calage de la moto avec un pied à terre ou appui,
 - Déplacement intentionnel de la roue arrière même dans le mouvement (*)
 - Arrêt de progression,
 - Le guidon touchant le sol,
 - Le fait d'avoir les deux pieds du même côté de la machine, ou derrière l'axe de la roue arrière de la moto,
 - La roue ou la machine passe au-dessus d'une signalisation ou d'un support de signalisation de sa catégorie avant que l'axe de la roue avant ait franchi le signal de fin de section.
 - Toute aide extérieure sur le pilote ou la moto,
 - Le pilote qui, avec sa machine ou une partie de son corps, modifie ou détruit la position d'un support de signalisation ou des flèches de toute catégorie, qui nécessite l'intervention du commissaire pour les remettre en l'état ou dans leur position initiale,
 - Le fait de traverser une délimitation avec n'importe quelle roue,
 - Le fait de franchir les limites latérales d'une zone (rouler de l'autre côté du ruban),
 - Le fait de passer du mauvais côté d'une marque de délimitation. Toutefois, le fait de passer la roue avant au-dessus d'une marque de délimitation, sans appui du pilote ou de la machine, n'est pas considéré comme sortie des limites de la zone,
 - Le fait de passer dans un sens ou dans l'autre une porte fermée par les flèches d'une autre catégorie,
 - Une personne (autre pilote, spectateur...) qui pousse ou tire le ruban pour faire gagner de la place au pilote,
 - Le fait d'effectuer une boucle à l'intérieur de la zone,
 - Le fait de refuser de franchir une zone.
 - Tout passage d'une roue au-dessus d'une limite extérieure avec pied à terre

D'autres sanctions pourront être prises :

- Toute infraction au Code de la Route est sanctionnée par la direction de course en fonction de la gravité de la faute commise.

- Incorrection envers un Commissaire par le pilote (après délibération du Jury ou décision de l'Arbitre)
- Au cours de la reconnaissance d'une zone, si le pilote modifie l'accès d'une difficulté pour lui-même ou un autre pilote est sanctionné d'une pénalité de 5 points.
- Transport d'outils lors du franchissement de la zone par un pilote : 5 points
- L'absence de port du bracelet coupe-circuit au poignet n'est pas sanctionnée
- Non-présentation à une zone : 10 points
- Tout pilote n'empruntant pas le circuit dans le sens déclaré : 10 points
- Changement de machine sans autorisation du Directeur de course ou absence d'identification du contrôle technique : disqualification.

ARTICLE 4 – TEMPS IMPARTI ET PÉNALITÉS DE TEMPS

Les concurrents doivent se présenter au départ à l'heure prévue par les organisateurs. En cas de retard au départ d'un pilote, son retard fera partie de son temps de course.

Chaque minute de retard à la fin à l'arrivée est pénalisée d'un point sauf décision du Directeur de course validée par l'Arbitre pouvant ajouter une franchise de 20 minutes après l'heure d'arrivée. Si le coureur dépasse vingt minutes de retard après cette franchise, il est disqualifié.

Le temps global accordé pour l'accomplissement de l'épreuve est contrôlé à la minute affichée révolue.

ARTICLE 5 – CLASSEMENT

Les organisateurs doivent établir un classement pour chacune des catégories et classes prévues au règlement. Selon le schéma de l'épreuve (2 tours ou 1 tour avec deux boucles), le pilote peut choisir, s'il le désire, de ne faire qu'un seul tour et être classé après le dernier pilote ayant fait deux tours.

S'il y a plusieurs pilotes qui ont fait ce choix, ils seront classés selon le nombre de points obtenu dans leur unique tour ou boucle.

Le classement s'établit par addition des points de pénalisation obtenus par application de l'article 3, des points de pénalités horaires et des points dus à des sanctions, le pilote classé premier étant celui qui totalise le plus petit nombre de points.

Pour figurer au classement, le pilote doit s'être présenté sur la totalité des zones.

ARTICLE 6 – DÉPARTAGE DES EX-AEQUO

En vue du départage des pilotes terminant avec le même nombre de points, il est tenu compte du plus grand nombre de zéro, puis de un, puis de deux, puis de trois.

En cas de maintien des ex-aequo le pilote le plus âgé sera classé en premier.

ARTICLE 7 – ASSISTANT PILOTE

En trial vintage, il est interdit au pilote d'avoir un assistant entrant dans le périmètre de la zone.

CHAMPIONNAT DE FRANCE DE TRIAL VINTAGE

La FFM met en place un cycle d'épreuves dénommé « Championnat de France de Trial Vintage ».

Ce championnat se déroule lors de cinq manches dans l'année. Chaque manche du Championnat se déroulera sur deux jours, chaque journée donnant lieu à l'attribution de points. Pour établir le classement définitif, il est tenu compte des neuf meilleurs résultats à la journée de chaque pilote.

ARTICLE 1 - CATEGORIES

Les catégories et classes sont celles reprises dans l'article 2 des Règles Générales. Chaque catégorie et décomposition donne lieu à un classement, soit 12 catégories primées.

« Prix d'Authenticité » : Afin de favoriser et d'inciter les motos proches de l'origine et afin de limiter les grosses préparations, il est instauré à l'issue du championnat pour chaque catégorie, Inter, Nationale, Critérium et Loisir Vintage des « Prix d'Authenticité » pour les trois premières motos dans l'esprit d'origine. La configuration de la moto doit être conforme à l'esthétique du modèle d'origine : roues, cadre, fourche, guidon et selle et réservoir pour prétendre obtenir ce prix (cf contrôle technique).

- Inter : Prix « Martin Lampkin »
- National : Prix « Ulf Karlson »
- Critérium : Prix « Bernard Cordonnier »
- Promotion : Prix « Claude Coutard »

Pour le classement général des « Prix d'Authenticité », hors classe d'âge des motos, les trois premiers pilotes de chaque catégorie sont récompensés lors de la remise des prix du championnat.

ARTICLE 2 - INSCRIPTION

Les engagements à chaque manche du « Championnat de France de Trial Vintage » se font par l'intermédiaire du site internet www.vintage-trial-trophy.com en suivant les instructions ou par l'application « Engage-Sports » selon le choix de l'organisateur. Dans ce cas il doit communiquer le lien afin de l'intégrer sur le

site du TVT. L'ouverture des inscriptions à chaque manche est indiquée sur le site. Le montant des inscriptions est fixé à **100 €** pour chaque manche de 2 jours, un pilote pourra participer à un seul jour au tarif de **55 €**.

2.1 – Envoi des pièces suivantes à savoir :

- Bulletin d'engagement signé (par mail ou courrier)
- Règlement par chèque sauf pour les pilotes étrangers, par paiement par CB **ou par le site « HelloAsso »** (certains clubs organisateurs permettent cette fonctionnalité qui sera indiquée sur le site).

L'adresse d'envoi des pièces sera communiquée pour chaque manche.

2.2 – Accueil administratif

Les participants devront se présenter à l'accueil administratif lors de chaque manche et doivent présenter les pièces suivantes :

- Permis de conduire,
- La carte grise de leur moto
- L'attestation d'assurance de la moto
- La licence FFM en cours de validité ou le récépissé de la licence manifestation si prise sur le site de la fédération
- Pour les pilotes étrangers : leur autorisation de sortie délivrée par leur Fédération Nationale si la manche est inscrite en ZUE

En cas de trial se déroulant sur circuit fermé, seule la licence et le cas échéant, l'autorisation de sortie sont demandées.

ARTICLE 3 – PILOTAGE ET TRACÉ

Le pilotage des motos doit rester « à l'ancienne », de ce fait le pilotage doit être « non-stop ». Les déplacements latéraux de la roue avant qui ne sont pas dans le mouvement sont pénalisés d'un point par déplacement. Les déplacements intentionnels de la roue arrière même dans le mouvement sont pénalisés de 5 points.

Attention, la nouvelle disposition concernant le calage des motos ne s'applique pas au Trial Vintage, la règle demeure celle du « 5 » s'il y a appui du pilote ou de la moto au sol.

Les tracés doivent être adaptés à la pratique du Trial Vintage, le fléchage « directionnel » est accepté comme les portes. Un cahier de charge précis est édité séparément.

L'intégration des motos mono-amortisseur ne doit pas faire évoluer dans la difficulté les tracés qui doivent être déterminés pour les motos bi-amortisseurs.

La FFM peut déléguer un représentant sur les épreuves afin de s'assurer que les tracés soient adaptés et homogènes. **Il a le pouvoir de validation définitive des tracés des zones.**

ARTICLE 4 - CONTROLE TECHNIQUE

Après le contrôle administratif, les participants doivent se présenter au contrôle technique.

Les cycles d'épreuves du Trial Vintage sont soumis aux règles techniques et de sécurité édictées par la FFM et les participants devront s'y conformer ;

Les pilotes devront avoir un équipement conforme à savoir :

- Un casque à la norme ECE 22-05 **ou ECE 22-06** (les casques d'époque ou VTT ne sont pas acceptés),
- Un maillot à manches longues, bottes et gants sont obligatoires,
- La dorsale n'est pas obligatoire mais conseillée,
- **Le transport d'outil par le pilote lors du franchissement de la zone est interdit sous peine de sanctions.**

Les motos doivent :

- Posséder obligatoirement des pneus trial,
- Avoir les extrémités du guidon obturées, les garde-boues doivent être bordés
- Posséder des boules en bout de leviers,
- Avoir une protection de la barre de guidon **ou en l'absence de barre, les pontets doivent être protégés**
- Avoir un coupe-circuit (**ou avec ou sans bracelet**) ou un décompresseur **placé à gauche du guidon,**
- Posséder un carter de protection du pignon de sortie de boîte,
- Être muni d'un garde chaîne (dent de requin) pour empêcher qu'une partie du corps du pilote ne se coince entre la chaîne et la couronne arrière
- Avoir les trous de la couronne de roue arrière obturés
- Avoir des repose-pieds repliables (une dérogation est acceptée pour certaines Pré 65 dont le démarrage nécessite un repose-pied repliable sans ressort de rappel),
- Faire un bruit acceptable (échappement libre non autorisé), un contrôle de niveau sonore sera organisé selon la méthode en vigueur pour le trial c'est dire à 45 degrés, **103 db/a pour un 2T et 105 db/A pour un 4T.**

Dans le cas où l'épreuve se déroule sur voies ouvertes à la circulation publique, la présence d'un phare, d'un feu arrière et de l'immatriculation sur la moto est obligatoire.

Pour les motos bi-amortisseurs, il est à noter que le diamètre des plongeurs de la fourche ne doit pas être supérieur à 36mm sauf pour la SWM 350 Jumbo et Merlin 350. Dans le cas contraire, une pénalisation de 5 points sera déduite du nombre de points attribués dans le cadre du Championnat de la manche considérée.

Pour les motos mono-amortisseur, la moto devra être exclusivement dotée de la fourche d'origine.

Afin d'inciter l'utilisation de moto proche de l'origine, des « prix » seront mis en place, la notion de moto sans l'esprit d'origine s'entend de moto peu préparée à l'exception des pneumatiques, des amortisseurs, du carburateur, de l'allumage...

Les motos doivent conserver, autant se faire que peut, leur conception d'origine et leur apparence historique. Seules des modifications qui auraient pu être effectuées à l'époque de la production sont acceptables

Les points de contrôles étant fait sur le moteur, les roues, le cadre, le bras oscillant, la fourche, le guidon, la selle et le réservoir.

ARTICLE 5 - LICENCES

La pratique de « Trial Vintage » est ouverte à tous les pilotes titulaires d'une licence FFM Motos Anciennes Tout terrain Trial (MAT2) ou bien d'une licence nationale (MAT, NCO, NTR) ou d'une licence internationale si l'épreuve est inscrite au calendrier ZUE ou International.

Remarque: Les licences MAT n'autorise qu'au pilotage d'une moto définie au Code Sportif par « freins à tambours et datant d'avant 1985 ». Il en découle que pour utiliser une moto mono-amortisseur dans les Trials Vintage le pilote devra présenter obligatoirement une licence nationale **NCO ou NTR**, à l'exception des modèles d'avant 1985 tels que Beta TR 32, Yamaha 59N MK1 et JCM TR 320 & 323 de 1983 et 1984 pour lesquels le pilote peut prétendre à une licence MAT2.

Les épreuves de Trial Vintage sont également ouvertes aux titulaires d'une licence à la manifestation, les pilotes ayant ce type de licence sont classés au même titre que les pilotes détenteurs d'une licence fédérale annuelle lors des épreuves, en revanche ils ne peuvent prétendre à être classés au classement général. La délivrance de cette licence est conditionnée à la production d'un certificat médical de moins d'un an indiquant aucune contre-indication à la pratique du sport motocycliste en compétition.

Pilote étranger: Pour être classé dans le classement général final dans les cycles de compétitions de Trial Vintage, un pilote étranger doit être en possession d'une licence FFM de l'année en cours.

Leur licence nationale permet de participer à une épreuve de Trial Vintage si celle-ci est inscrite au calendrier Zone Union Européenne (ZUE), elle est ouverte sur présentation de l'autorisation de sortie délivrée par la Fédération Nationale du pilote.

Le numéro EMN de l'épreuve, si elle est inscrite en ZUE, sera communiqué sur le site internet du TVT.

Si l'épreuve n'est pas inscrite en ZUE, la seule possibilité de participation est de prendre une licence annuelle FFM ou à la manifestation.

La licence à la Manifestation se prend soit sur le site de la FFM (<https://www.ffmoto.net/>), soit sur place avec production obligatoire d'un certificat médical. En cas de prise sur place, le paiement de cette licence doit se faire lors de l'inscription de l'épreuve de Trial Vintage en même temps que les droits d'inscription.

ARTICLE 6 - POINTAGE ET CLASSEMENTS

Se référer aux Règles Générales du Trial Vintage.

Pour le classement général du Championnat de France de Trial Vintage, il est attribué des points selon la place obtenue pour chaque journée de chaque épreuve selon le barème si dessous :

1^{er} = 25 ; 2^{ème} = 22 ; 3^{ème} = 20 ; 4^{ème} = 18 ; 5^{ème} = 16 ; 6^{ème} = 15 ; 7^{ème} = 14 ; 8^{ème} = 13..... 2^{ème} et tout pilote ayant participé = 1.

Les trois premiers pilotes des catégories sont récompensés après cumul des points obtenus sur **neufs** meilleurs résultats. Chaque vainqueur des catégories doit obligatoirement monter de catégorie la saison suivante, à défaut son classement sera effectué sur une journée de moins (8 au lieu de 9). **En cas d'ex-aequo, le vainqueur est celui qui a obtenu le plus de victoires, puis si l'égalité persiste, de seconde place, etc. S'il n'y a pas de départage possible, le pilote le plus âgé aura la primauté.**

TROPHEE FEDERAL DE TRIAL VINTAGE

La FFM met en place un cycle d'épreuves dénommé « Trophée Fédéral de Trial Vintage » dans le cadre de la pratique dite « Trial Vintage ».

Ce cycle d'épreuves, qui se déroule sur l'ensemble du territoire, a pour vocation de fédérer la pratique dans les épreuves 100% Trial Vintage.

Le Trophée Fédéral est ouvert exclusivement aux machines du paragraphe « Motos Admises » des

règles générales du Trial Vintage dans le cadre des épreuves 100 % Trial Vintage mises en place à travers les différents challenges régionaux existants ou épreuves unique.

Pour dynamiser et susciter la participation, des challenges régionaux, basés sur les trials de la région définie et ouverts aux pilotes de toutes les Ligues, pourront être mis en place. A ce jour, il existe les Challenges Grand-Ouest, Ile de France et Sud-Est.

ARTICLE 1 - CATEGORIES

Les catégories sont identiques au « **Championnat de France de Trial Vintage** ». Seuls les « Prix spécifiques » associés aux machines proches de l'origine ne sont pas appliqués.

ARTICLE 2 - PARTICIPATION ET INSCRIPTION

Les conditions de participation sont identiques aux règles générales du **Trial Vintage** et les modalités d'inscription sont laissées à la discrétion des organisateurs sous réserve de respect des règles concernant les contrôles administratifs et techniques.

ARTICLE 3 - POINTAGE ET CLASSEMENTS

Dans le cadre du « **Trophée Fédéral de Trial Vintage** », le pointage est celui défini dans les Règles Générales du Trial Vintage.

Le classement du Trophée Fédéral de Trial Vintage est effectué sur le cumul des résultats obtenus sur le territoire par le pilote ayant participé à des épreuves du Trophée Fédéral.

Le classement est établi selon les catégories retenues pour le Trial Vintage en prenant en compte les points marqués lors de la saison dans les différents Trophées Régionaux mis en place au cours de la saison ou dans les épreuves de Trial Vintage « hors-trophée ».

Les points sont attribués comme pour le Championnat de France, soit 25,22,20 etc.... Si le trial est organisé sur 2 jours, chaque jour est comptabilisé mais l'organisateur a la possibilité d'effectuer une remise des prix sur le classement cumulé des 2 jours pour ne pas surcharger le déroulement de l'épreuve et réduire les coûts.

La remise des prix pourra avoir lieu lors de la première épreuve du Championnat de France de la saison suivante.

TROPHEE DE FRANCE DES CLASSIQUES DE TRIAL CLAUSES PARTICULIÈRES

ARTICLE 1 – DEFINITION

La F.F.M. met en compétition le **Trophée de France des Classiques de Trial**.

Tous les clubs affiliés à la F.F.M. qui organisent une épreuve de Trial d'un minimum de 3 jours de course sur le territoire français peuvent participer à la mise en œuvre du Trophée de France de Trial des Classiques. Chaque épreuve doit faire l'objet d'un classement cumulé sur l'ensemble des journées.

ARTICLE 2 – CONCURRENTS

Seuls les pilotes titulaires d'une licence annuelle FFM sont admis à concourir pour le Trophée de France des Classiques.

Les licences à la journée sont acceptées, mais leurs détenteurs ne seront pas retenus pour l'attribution des points du Trophée.

Pour toutes les épreuves, les engagements doivent être ouverts aux licenciés de la FFM et de la FIM pendant une période de 3 semaines à compter de l'ouverture de ceux-ci en priorité sur les licences à la journée. Les premiers engagements arrivés sont prioritaires.

Pour la première épreuve du Trophée, les pilotes classés du rang 1 à 5 du classement de l'année précédente dans chaque catégorie sont prioritaires. Pour les épreuves suivantes, les pilotes classés du rang 1 à 5 du classement général à l'issue de l'épreuve précédente sont automatiquement engagés pour défendre leur chance. Les organisateurs doivent en tenir compte avant de clore leur liste d'engagés.

A leur arrivée sur le lieu de l'épreuve, les concurrents doivent se présenter à l'accueil administratif munis de :

- la confirmation de leur engagement,
- leur licence pour l'année en cours,
- leur permis de conduire,
- la carte grise de la moto,
- l'assurance de la moto.

Le montant des droits d'engagement est fixé par l'organisateur et devra être joint à l'engagement.

Pendant le franchissement de la zone, pour des raisons de sécurité, aucun sac de transport n'est autorisé. Le commissaire est habilité à interdire l'accès dans la zone.

ARTICLE 3 – CARACTÉRISTIQUES DU TROPHÉE

Catégories concernées par le Trophée de France

Elite	TR 1	TR 2+	TR 2	TR 3+	TR 3	TR 4+	TR 4 (- de 40 ans)*	TR 4 (de 40 ans à 60 ans)*	TR 4 (+ de 60 ans)*	Féminines
-------	------	-------	------	-------	------	-------	---------------------------	----------------------------------	---------------------------	-----------

*Au 1^{er} janvier de l'année du championnat

Pour l'épreuve des 4 jours de la Creuse, ce sont les catégories « Plaisance » qui sont prises en compte pour le classement du Trophée de France des Classiques.

Nota 1 : les organisateurs portent une attention particulière aux tracés des catégories TR 3 et TR 4 (comprenant le plus de pilotes) en considérant le niveau global de ces catégories. Les organisateurs doivent faire au moins 50% de zones faciles pour ces catégories : une zone facile ne veut pas dire une zone inintéressante ...

Nota 2 : un classement féminin est mis en place selon le principe suivant : les pilotes peuvent s'inscrire dans la catégorie de leur choix et sont classées dans la catégorie avec les pilotes masculins pour l'épreuve et le classement général du Trophée. Pour le classement cumulé du Trophée féminin, celles qui ont terminé les épreuves se voient attribuer des points à chaque manche selon le barème : 40 points, 36, 32, etc. selon l'ordre suivant : la concurrente qui termine dans la catégorie la plus élevée en premier rang des féminines se voit attribuer 40 points, la suivante même si elle est dans une catégorie inférieure se voit attribuer 36 points et ainsi de suite.

Pour être classé, le pilote doit avoir réalisé toutes les zones sur l'ensemble des jours de compétitions.

L'organisateur peut se réserver le droit d'ajouter des catégories en fonction des particularités de son épreuve mais n'apparaîtront pas au classement général du Trophée de France des Classiques.

ARTICLE 4 – ORDRE DES DÉPARTS

Le règlement particulier de l'épreuve indiquera comment est attribué l'ordre des départs.

ARTICLE 5 – PARCOURS

Les parcours établis par les organisateurs sont à respecter scrupuleusement.

Les couleurs de flèches dans les zones doivent respecter strictement les couleurs attribuées pour les Championnats de France à savoir :

- Elite : rouge
- TR 1 : bleu
- TR 2+ : bleu et vert
- TR 2 : vert
- TR 3+ : vert et jaune
- TR 3 : jaune
- TR 4+ : jaune et noir
- TR 4 : noir

ARTICLE 6 – CLASSEMENT

Les organisateurs devront utiliser pour le pointage :

- Des cartes en matière indéchirable et résistant aux intempéries,
- Des pinces personnalisées.

ou

- Le système électronique de pointage du Championnat de France

Les 30 premiers de chaque catégorie se verront attribuer des points selon le barème suivant :
40, 36, 32, 30, 28, 26, 24, 23, 22, 21, 20, 19, 18, 17, 16, 15, 14, 13, 12, 11, 10, 9, 8, 7, 6, 5, 4, 3, 2, 1.

Le départage des ex-aequo sur chaque épreuve s'effectue selon le règlement habituel des Championnats de France. En cas d'ex-aequo au classement final, la dernière épreuve servira de départage. Le meilleur dernier jour pourra même départager d'éventuels ultimes ex-aequo.

Le classement sera établi sur l'ensemble des résultats de chaque pilote.

Des trophées seront remis aux trois premiers de chaque catégorie au terme de la saison **sous réserve de leur présence à la cérémonie de remise des prix.**

CHAMPIONNAT DE FRANCE DES RALLYES ROUTIERS

ARTICLE 1 – DEFINITION

- La Fédération Française de Motocyclisme met en compétition pour l'année en cours le Championnat de France des Rallyes Routiers.
- Cette compétition est organisée conformément aux prescriptions du Code Sportif de la F.I.M., du Code Sportif National et des Règles Techniques et de Sécurité complémentaires discipline Rallyes Routiers (RTS) auxquelles le présent règlement se reporte.

ARTICLE 2 – FORMATS DES EPREUVES

- Le Championnat de France des Rallyes Routiers entre dans la catégorie des épreuves de régularité, de vitesse et d'endurance.
- Le Championnat de France des Rallyes Routiers est composé d'épreuves sportives qui se courent sur des routes ouvertes et /ou fermées à la circulation.

Une épreuve désigne l'ensemble des étapes d'un même Rallye. Une épreuve comprend **une ou plusieurs étapes**. Les étapes peuvent être disputées indifféremment de jour ou de nuit. Une assistance minimale de 90 minutes doit être prévue entre la dernière boucle de jour et la première boucle de nuit. Si une épreuve comprend une seule étape, celle-ci se déroulera obligatoirement de jour.

Une épreuve **doit** débiter par l'étape « de jour » **sauf accord exceptionnel de la CNRR**.

Une étape est composée d'une ou plusieurs boucles et comprend :

- Un parcours de liaison, avec contrôles horaires (CH) et contrôles de passage (CP).
- Au moins deux secteurs sélectifs sur route fermée à la circulation. **Un de ces deux secteurs peut être sur circuit.**

Pour un rallye débutant par une étape de nuit, l'étape de jour ne pourra pas débiter moins de 9 heures après l'arrivée du dernier concurrent.

Si une étape comprend une boucle de nuit, les départs de tous les concurrents, dans les épreuves spéciales, doivent s'effectuer dans la nuit totale (**au plus tôt au début du crépuscule nautique**).

Chacune des étapes d'un même rallye doit comporter le même nombre d'épreuves spéciales à deux unités près.

Une étape peut se présenter sous plusieurs formats :

- **Soit une** étape en ligne dont le parcours est utilisé une seule fois au départ d'un point A et à l'arrivée au point B.
- **Soit une** étape multi-boucles : Ce parcours comporte une ou plusieurs boucles à parcourir plusieurs fois.
- Il est interdit d'apposer des signes de reconnaissance pour indiquer le parcours sur tous types de support (panneaux de signalisation, balises d'intersection, chaussée, etc...). Tout contrevenant sera mis hors course par les autorités sportives et pourra être sanctionné par les pouvoirs publics.
- Toute assistance à la navigation sur le parcours faisant appel à un signal de positionnement par satellite type GPS est interdit (Voir tableau de pénalités). Seule la fonction odomètre est autorisée.
- Des parcs de regroupement sous régime de non-assistance extérieure peuvent être aménagés à l'intérieur des boucles.
- Un ou des points d'assistance, comportant de préférence la possibilité de ravitailler en carburant (station-service), devront être prévus.
- Dans toutes les formules, le parcours et le nombre de boucles peuvent être différents à chaque étape.
- Un concurrent ayant abandonné lors d'une étape, peut **repartir** dans l'étape suivante d'une même épreuve à condition d'avoir satisfait de nouveau au contrôle technique avant son heure théorique de départ pour cette étape.

ARTICLE 3 – CATEGORIES

Rallye1	Bicylindre 4T de + 800cc 3 cylindres 4T de + 675cc 4 cylindres et + 4T de + 600cc
Rallye2	Mono de + 450cc 4T Mono et bicylindres de + 300cc 2T Bicylindres de 650cc à 800cc 4T Trois cylindres ≤ 675cc 4T Quatre cylindres et + ≤ 600cc 4T Scooter à 2 ou 3 roues de + 650cc 4T
Rallye3	Mono de 124cc à 450cc 4T Mono de 124cc à 300cc 2T Bicylindres ≤ de 300cc 2T Bicylindres ≤ 650cc 4T Multi cylindres ≤ 500cc 4T Scooter à 2 et 3 roues de + 125cc à 650cc Motos électriques
Side-cars	Tous les side-cars homologués
Classiques	Homologation comprise entre le 01/01/1965 et le 31/12/1998

ARTICLE 4 – TITRES
4.1 CHAMPIONNATS DE FRANCE

- Un titre de Champion de France Elite est attribué au premier du classement Scratch (toutes catégories confondues).
- Un pilote ne peut être classé en Elite qu'avec les points acquis dans une seule catégorie, celle où il a marqué le plus de points.
- Un titre est également décerné dans chacune des catégories prévues, à condition qu'au moins 5 concurrents soient classés.
- Les pilotes étrangers peuvent participer au championnat de France à condition qu'ils disposent d'une licence annuelle délivrée par la FFM.
- Seuls les pilotes titulaires d'une licence NCO, NPH ou internationale délivrée par la FFM marquent des points lors des épreuves.

4.2 TROPHEES DE FRANCE

4.2.1 – Trophée ESPOIRS : la Commission Nationale des Rallyes Routiers, pour promouvoir la discipline, met en compétition un trophée **Esports**. Ce Trophée est réservé aux pilotes :

- Titulaires d'une licence NCO et pratiquant le Rallye Routier depuis trois saisons au maximum (2022, 2023 et 2024)
- Les pilotes ayant pratiqué le Rallye Routier avec une licence LJA dans les années antérieures peuvent participer à ce Trophée.
- Nés après le 31 décembre **1995** (moins de 30 ans) et n'ayant jamais obtenu un titre de champion de France, délivré par la FFM, dans quelque discipline moto que ce soit, ni remporté le Trophée Espoir du Championnat de France des Rallyes Routiers.

4.2.2 – Trophée VETERANS : réservé aux pilotes nés avant le 1^{er} janvier **1975**, titulaires d'une licence NCO, NPH ou internationale délivrée par la FFM.

4.2.3 – Trophée FEMININES : réservé aux pilotes féminines titulaires d'une licence NCO, NPH ou internationale délivrée par la FFM.

ARTICLE 5 – CHALLENGES DIVERS

Les clubs motocyclistes affiliés à la FFM **organisateur d'une épreuve de Championnat de France** ou des partenaires du Championnat de France des Rallyes Routiers pourront organiser des Challenges, avec un classement par épreuve, sous leur responsabilité en ce qui concerne les extractions des chronométrages officiels.

Exemples de Challenges proposés : Duos, Européens, Anciennes.

5.1 – Challenge DUO : réservé aux équipages. Le/la passager(ère) devra être titulaire d'une licence FFM. Les particularités de ce trophée sont les suivantes :

- Les membres de l'équipage ne pourront pas intervertir leur place (le passager reste passager et le pilote reste pilote) ;
- Seules les épreuves spéciales routières seront disputées en duo ; les épreuves en ligne sur circuit de vitesse devront absolument être disputées par le pilote seul ;

- Seul le pilote de chaque équipage sera classé au « scratch » et dans la catégorie de sa machine ;
- Si le passager seul abandonne, le pilote sera classé uniquement dans sa catégorie.

5.3 – Challenge EUROPEEN : réservé aux pilotes européens résidant en dehors de la France.

5.4 – Challenge Motos Anciennes : réservé aux motos homologuées du 01/01/1965 au **31/12/1984**.
Ce challenge ne se dispute que sur l'étape de jour.

ARTICLE 6 – CLASSEMENTS

- Les pilotes, quelle que soit leur licence, feront l'objet d'un classement pour chaque rallye.

Attribution des points pour chaque étape du Championnat Elite (Scratch) :

1°	40 pts	6°	25 pts	11°	20 pts	16°	15 pts	21°	10 pts	26°	5 pts
2°	35 pts	7°	24 pts	12°	19 pts	17°	14 pts	22°	9 pts	27°	4 pts
3°	31 pts	8°	23 pts	13°	18 pts	18°	13 pts	23°	8 pts	28°	3 pts
4°	28 pts	9°	22 pts	14°	17 pts	19°	12 pts	24°	7 pts	29°	2 pts
5°	26 pts	10°	21 pts	15°	16 pts	20°	11 pts	25°	6 pts	30°	1 pt

Attribution des points pour chaque étape du Championnat pour les catégories et les Trophées :

1°	30 pts	6°	15 pts	11°	10 pts	16°	5 pts
2°	25 pts	7°	14 pts	12°	9 pts	17°	4 pts
3°	21 pts	8°	13 pts	13°	8 pts	18°	3 pts
4°	18 pts	9°	12 pts	14°	7 pts	19°	2 pts
5°	16 pts	10°	11 pts	15°	6 pts	20°	1 pt

Ex-aequo sur une étape ou une épreuve : les pilotes se verront attribuer la même place.

Ex-aequo au classement final : les critères de départage successifs seront appliqués :

- Le plus grand nombre d'étapes dans lesquelles le pilote a marqué des points ;
- Le nombre de meilleures places par épreuve (1^{ère} place, 2^{ème}, etc...);
- La meilleure place sur la dernière étape.

Si sur une étape, seulement 1 ES est validée, les points de l'étape sont divisés par 2.

ARTICLE 7 – ITINERAIRE

- L'emplacement, les cartes et les vidéos des spéciales ainsi que le Road Book complet sont communiqués le **lundi** précédant l'épreuve.
- A l'issue du briefing, le road book est considéré comme définitif. Aucune réclamation n'est acceptée à ce sujet après le briefing.
- Au moment du départ, les pilotes reçoivent leur carton de pointage avec leur carnet d'infraction au verso.

ARTICLE 8 – CONCURRENTS

- Les épreuves du Championnat de France des Rallyes Routiers sont ouvertes aux titulaires d'une licence nationale NCO, NPH, Internationale ou LJA délivrée par la F.F.M. pour l'année en cours.
- Le nombre maximum de concurrents est défini par le règlement particulier de chaque épreuve. Les passagers doivent être titulaires d'une NCO, NPH, NCP, internationale délivrée par la FFM ou LJA.
- Les concurrents NCO, NPH ou internationaux du championnat de France se voient attribuer dans chaque catégorie un numéro de course qu'ils gardent toute la saison.
- Lors de la première épreuve de la saison en cours, les vingt premiers numéros sont attribués aux vingt premiers du classement scratch de la saison précédente.
- La Commission Nationale des Rallyes Routiers peut désigner sur chaque rallye trois pilotes de notoriété invités (engagement **pris en charge par la CNRR**). Un pilote invité ne peut l'être que sur une épreuve. **Ces pilotes invités ne sont pas prioritaires dans la liste des engagés.**
- Ces pilotes ne marquent pas de points au championnat, mais doivent être licenciés NCO, NPH, International ou LJA.
- Si le pilote invité se fait délivrer une licence LJA, celle-ci devra être réglée par ses soins. De plus, chaque organisateur peut également désigner trois pilotes de notoriété.

8.1 – ENGAGEMENTS ET DROITS D'ENGAGEMENT

Les concurrents devront transmettre aux clubs organisateurs, dans le délai imparti :

- Leur bulletin d'engagement rempli de manière électronique
- Le paiement de leur engagement

Le montant des droits d'engagement est de :

220 € pour un rallye à une seule étape.

260 € pour une étape uniquement **lors d'un rallye à plusieurs étapes**.

300 € pour les 2 étapes.

- **La clôture des engagements est précisée dans le Règlement Particulier de chaque épreuve.**
- Les engagements peuvent être réalisés par engage-sports, à l'initiative de chacun des clubs organisateurs.
- Les droits d'engagement ne peuvent être encaissés plus de 30 jours maximum avant les épreuves.
- Le droit d'engagement est remboursé en totalité moins 50 € de frais de dossier :
Jusqu'à 30 jours avant l'épreuve uniquement sur envoi d'un courrier au club organisateur, cachet de La Poste faisant foi, ou d'un courriel adressé au club organisateur, date de réception du courriel faisant foi. La validation de l'annulation doit être confirmée par l'organisateur.
- Pas de remboursement à moins de 30 jours avant l'épreuve, sauf cas de force majeure ; dans ce dernier cas, le concurrent doit adresser à l'organisateur un justificatif, le club organisateur reste seul maître de la décision de rembourser ou non le montant de l'engagement moins les frais de dossier.
- Conformément au code sportif, un concurrent régulièrement engagé ne peut se désister pour un pilote de son choix, qu'il soit en liste d'attente ou non.

8.2 – BRIEFING

Le briefing sera organisé à 19h00 **la veille du départ pour les épreuves commençant par l'étape de jour dans un lieu précisé lors du contrôle administratif.**

Les concurrents doivent obligatoirement être présents en personne au briefing sous peine d'une pénalité de 10". Ils doivent émerger une feuille de présence.

ARTICLE 9 – ACCUEIL ADMINISTRATIF

Les contrôles administratifs ont lieu la veille de l'épreuve (sauf mention contradictoire figurant au Règlement Particulier de chaque épreuve) ; ils débutent au plus tard à 14h00 et se termineront à 17h00.

Pour les manifestations débutant le jour même, les contrôles administratifs ne peuvent pas commencer avant 9h00.

Les concurrents présentent eux-mêmes les documents originaux suivants :

- leur licence ;
- leur permis de conduire ;
- le certificat d'immatriculation ;
- Un justificatif d'assurance
- L'autorisation parentale (pour les mineurs) ;

L'organisateur refuse le départ de l'épreuve à tout pilote dans l'incapacité de présenter l'ensemble de ces pièces administratives.

Le pilote est seul responsable de la conformité et de la validité des documents présentés.

L'organisateur remet aux concurrents un dossier de l'épreuve comprenant :

- les fonds de plaques :
Jaune pour les « Elites »
Rose pour les Féminines
Blanche pour les autres catégories
- les numéros de course noirs
- les renseignements nécessaires

Les heures de départ des concurrents sont affichées une heure après la fin du contrôle technique.

ARTICLE 10 – VERIFICATIONS TECHNIQUES

Le pilote est en tout temps responsable de sa machine, de sa conformité au code de la route et de son homologation.

Le contrôle technique doit être effectué immédiatement après avoir satisfait au contrôle administratif.

Les pilotes doivent présenter leur machine au contrôle technique munis de :

- la fiche technique dûment complétée qui leur a été remise lors du contrôle administratif
- le certificat d'immatriculation ;
- leur équipement complet : combinaison cuir 1 ou 2 pièces reliées, protection dorsale (norme en 1621-2)

ou gilet airbag (fortement conseillé) à dorsale intégrée (marqué EN 1621-2), **casque intégral homologué** (norme ECE 22-05P + ECE 22-06P), bottes moto, gants cuir moto marqués CE + pictogramme moto;

Le contrôle technique réalisé préalablement à une épreuve est un contrôle visuel des machines portant sur la sécurité.

Les machines refusées pourront être représentées au contrôle avant sa fermeture.

Les contrôles techniques seront clos à 18H00. **Pour une épreuve débutant le jour même, ils seront clos au plus tard 3h00 avant le départ du premier pilote.**

Pendant l'épreuve, les motocycles peuvent être examinés à n'importe quel moment. A l'issue de l'épreuve, les Commissaires Techniques vérifient si aucune irrégularité n'a été commise.

ARTICLE 11 – MACHINES

Les motocycles admis doivent être immatriculés et conformes aux normes du Code de la Route.

La présence d'un compte tours en état de marche et étalonné, indiquant le régime moteur est obligatoire sur toutes les machines. Une machine sans compte tours en état de marche est interdite de départ.

Le certificat de conformité pour les side-cars et les machines reçues à titre isolé est obligatoire.

Les certificats d'immatriculation (cartes grises) garage sont interdits. (W-000-AA).

Une seule et même machine doit être utilisée pour toute l'épreuve.

11.1 – PLAQUES DE COURSE

Les machines portent trois supports de plaques numéro de dimensions 21 cm x 30 cm fixés, l'un à l'avant face à la route, les deux autres de chaque côté de la roue arrière.

Les supports de plaques doivent être plans, entièrement visibles et leur inclinaison ne doit pas être inférieure à 60°. Leurs bords et leur système de fixation ne doivent pas être coupants, ni saillants.

Les concurrents doivent obligatoirement poser les plaques fournies par l'organisateur.

Les plaques numéro fournies ne doivent pas être découpées. Le non-respect de cette consigne entraîne automatiquement des pénalités (voir tableau des pénalités).

Toutefois, les concurrents peuvent apposer sur leur moto les noms et logos de leurs partenaires propres.

11.2 – MARQUAGES

Les pièces ci-dessous sont marquées par touche de peinture, stickers ou plombage afin qu'elles ne puissent pas être changées au cours de l'épreuve :

- cadre
- l'échappement : pot et silencieux

Toute falsification de ces marquages est sanctionnée (voir tableau des pénalités).

11.3 – BOUCHON DE VIDANGE ET TUYAU D'ALIMENTATION D'HUILE

- Tous les bouchons de vidange, niveau et remplissage, doivent être étanches et bien vissés.
- Les tuyaux d'alimentation d'huile moteur doivent être correctement et solidement fixés.
- Tout tuyau de reniflard doit aboutir dans le filtre à air si celui-ci est d'origine, ou dans un bac de récupération de 250cc minimum.

11.4 – PNEUMATIQUES

- Les machines doivent être équipées de pneumatiques sculptés, moulés, tarifés et vendus normalement dans le commerce.
- Les pneus portant la mention « Not for highway use » et les pneus retaillés sont interdits (voir tableau de pénalité).
- L'indice de charge et l'indice de vitesse doivent correspondre en tous points au type de véhicule présenté au service des mines par le constructeur importateur ou le fabricant de la machine.

L'emploi de couvertures chauffantes est totalement interdit sur l'ensemble de l'épreuve (parcs concurrents, d'assistance et de ravitaillement, parcours routier, avant CH, etc..).

11.5 – CONTROLE DES EMISSIONS SONORES

- Des contrôles de bruit sont obligatoirement effectués avant ou pendant l'épreuve (contrôles aléatoires) selon la méthode FIM décrite dans l'annuaire FFM.
- Pour les machines inscrites en catégories Classique, la valeur du niveau sonore est fixée à 95 dB/A avec une tolérance de + 2 dB/A, ou encore la valeur mentionnée sur le certificat d'immatriculation.
- Pour les machines inscrites dans toutes les autres catégories, le niveau sonore ne doit pas dépasser la valeur indiquée sur le certificat d'homologation au régime prévu.
- En cas de non-conformité, le concurrent a la possibilité de représenter deux fois sa moto, jusqu'à la fermeture du Contrôle Technique ou sur demande des Commissaires Techniques. En cas d'une repasse le concurrent prend place en fin de file d'attente.
- Toute valeur dépassée de + 2 dB/A jusqu'à moins de 5dB/A est sanctionnée.
- Tout dépassement de 5dB/A entraîne la mise hors course du concurrent.
- Des contrôles de bruit peuvent avoir lieu à tout moment de l'épreuve.
- Si lors de ces contrôles, une machine n'est plus conforme, deux autres mesures sont immédiatement effectuées. La moyenne est prise comme mesure référence.
- Si à l'issue des contrôles, préliminaires ou en cours d'épreuve, une machine n'est plus conforme, le CT consigne les valeurs relevées dans un rapport écrit qu'il présente au jury.

11.6 – CONTRÔLE DE L'ECLAIRAGE

- Le contrôle du bon fonctionnement de l'éclairage a lieu au cours des vérifications techniques et avant le départ de l'éventuelle étape de nuit.
- Les batteries additionnelles doivent être fixées de telle manière qu'elles présentent toutes les garanties de sécurité.
- Les projecteurs additionnels « longue portée » doivent être couplés avec ceux d'origine en position route. De plus, un interrupteur doit pouvoir couper l'alimentation des phares additionnels.
- Les supports de projecteurs additionnels doivent présenter toutes les garanties de sécurité (pas de parties coupantes ou saillantes).

ARTICLE 12 – PARC FERME

- A l'issue de l'épreuve, toutes les machines sont mises en parc fermé, après le dernier CH d'arrivée. Elles sont libérées 10 minutes après l'arrivée du dernier concurrent.
- Tout mouvement de machine entrant ou sortant du parc fermé, s'effectue impérativement machine poussée, moteur arrêté, sauf autorisation du commissaire responsable du Parc Fermé.

ARTICLE 13 – PARC DE REGROUPEMENT

- Les organisateurs peuvent prévoir la mise en place de parcs de regroupement (fonctionnant sous le régime de non-assistance extérieure) dans lesquels le temps de rétention est modulable en fonction des circonstances. Leur gestion est sous la responsabilité du Directeur de Course.
- Une nouvelle heure de départ peut être donnée à la sortie du parc de regroupement comme pour un départ de spéciale.
- En cas de nécessité d'organisation ou autre (intempéries...) un parc de regroupement et un convoi peuvent être organisés sous l'autorité du Directeur de Course.

ARTICLE 14 – RECONNAISSANCES

14.1 – RECONNAISSANCES DU PARCOURS ROUTIER :

1/ Le parcours routier peut être reconnu librement dans le respect du Code de la Route, mais reste interdit de 22h30 à 8h00.

2/ Pour la reconnaissance des boucles du parcours routier sans emprunter les épreuves spéciales (cf article 14.2), l'organisateur devra communiquer aux concurrents un itinéraire de déviation.

14.2 – RECONNAISSANCES DES EPREUVES SPECIALES :

1/ Les concurrents ont l'interdiction de reconnaître les épreuves spéciales avec tout véhicule à moteur, que ce soit en tant que conducteur ou passager. Seuls les vélos, avec ou sans assistance électrique (VAE), sont autorisés.

2/ Tout concurrent qui ne respecte pas ces règles est passible d'une sanction prononcée par le jury (voir tableau des pénalités). Si l'exclusion de l'épreuve est prononcée, le concurrent ne sera pas remboursé de ses frais d'engagement.

3/ Une reconnaissance des épreuves spéciales doit être effectuée lors d'une boucle à temps imparti, avant le départ officiel de l'épreuve spéciale précitée. Cette reconnaissance des épreuves spéciales est effectuée sur route fermée à la circulation. L'ensemble des mesures de sécurité des spéciales (direction de spéciale, commissaires de piste, radios, médecin, ambulance) sont en place et en fonctionnement lors de ces reconnaissances, qui ne sont pas chronométrées.

Les CH de départ et d'arrivée ainsi que les CH intermédiaires de cette reconnaissance sont actifs (avance et retard pénalisés).

4/ Les pilotes n'ayant pas participé à la boucle de reconnaissance des spéciales ne peuvent participer à l'épreuve.

ARTICLE 15 – ASSISTANCE

- Les concurrents ont la possibilité de ravitailler (en carburant, huile) et de réviser leur moto sans prendre sur leur temps de route.
- Les lieux d'assistance sont définis par l'organisateur ; le pilote peut y recevoir de l'aide extérieure (outils, pièces...)
- Tout ravitaillement doit être exécuté sur un tapis environnemental.
- Les temps d'assistance sont toujours indiqués sur le **carton de pointage** hors temps de liaison.
- Les temps d'assistance ne peuvent être inférieurs à **20 minutes**.

Toute aide extérieure est interdite et sanctionnée, seuls le pilote et passager peuvent intervenir sur leur machine :

- A l'intérieur des parcs fermés ;
- A l'intérieur des parcs de regroupement ;
- Sur les épreuves spéciales ;
- Entre la **prégrille** et la zone de départ d'étape ;
- Entre le CH et le départ de spéciales sur route ;
- **En prégrille d'une spéciale sur circuit**
- Entre les panneaux jaunes et rouges du CH ;
- Entre les panneaux jaunes et rouges du CP.

ARTICLE 16 – DEPART

- Les départs sont donnés individuellement toutes les 30 secondes y compris pour le prologue.
- Les pilotes doivent être en pré grille 10 minutes avant leur heure de départ affichée.
- Les **commissaires** techniques vérifient les motos et les équipements en pré grille.
- Les pilotes se présentent au départ avec leur machine en respectant l'ordre de la feuille de départ.
- Le Directeur de Course peut modifier cet ordre de départ notamment pour les spéciales sur circuit où les départs peuvent être donnés par catégorie.
- Le Directeur de Course peut, sur avis favorable du Jury, autoriser les départs en groupes pour se rendre à une spéciale sur circuit.
- L'heure de départ de chaque étape est impérative, le pilote est sanctionné dès la première minute de retard.
- Au départ de chaque étape, le retard de plus de 30 minutes, est sanctionné par la mise hors course.

Ordre de départ du Championnat de France (sauf épreuve sur circuit) :

- Les 20 pilotes présents les mieux classés au classement provisoire dans l'ordre du classement. (Les 20 premiers présents du classement de l'année précédente pour la première épreuve de la saison)
- Les 3 **invités** par la Commission Nationale des Rallyes Routiers ;
- Les 3 pilotes de notoriété **ou invités** au choix de l'organisateur ;
- La catégorie Rallye 1 ;
- La catégorie Rallye 2 ;
- La catégorie Rallye 3 ;
- La catégorie Classique ;
- La catégorie Side-car et Side-car Classique, y compris les LJA ;

Pour les autres catégories, les licenciés LJA partiront par catégorie après tous les licenciés NCO.

ARTICLE 17 – CONTROLES HORAIRES (CH)

- Le pilote est responsable de ses pointages (CP, CH) ; la perte du **carton de pointage**, sa non-présentation à chaque contrôle **ou** la restitution d'un **carton de pointage** inexploitable, en mauvais état, illisible, etc... **sont sanctionnés**.
- Les contrôles horaires (CH) sont placés par l'organisateur aux endroits indiqués sur le road book ; ils sont signalés au moyen d'un panneau jaune placé environ 100 mètres avant le contrôle et un panneau rouge placé 10 mètres avant la table de contrôle.
- Si un contrôle a été déplacé pour quelques raisons que ce soit, le Directeur de Course doit neutraliser ce contrôle.
- Si une section devient impraticable, le Directeur de Course et le Jury peuvent neutraliser le parcours à condition que la modification concerne tous les pilotes.
- Si une neutralisation de temps décidée par le Directeur de Course est rendue nécessaire, l'officiel présent précise la nouvelle heure de départ sur le carton de pointage.
- Les pilotes doivent se présenter au CH dans le sens de la course ; toutes les arrivées dans un autre sens sont pénalisées.
- Les moteurs doivent être arrêtés dans la zone comprise entre les 2 panneaux.
- **Les pilotes laissent leur machine moteur arrêté dans la zone comprise entre les deux panneaux.**

- Pour pointer à chaque CH, les pilotes disposent d'horloge réglée à l'heure officielle du rallye.
- **A son heure idéale, le concurrent passe le panneau rouge et roule sur le tapis, ce qui déclenche l'impression d'une étiquette sur laquelle est inscrite son heure de pointage. L'officiel du contrôle peut coller l'étiquette sur le carton de pointage sous la responsabilité du pilote.**
- L'heure idéale de pointage comprend 30 secondes ; les pénalités sont de 7,5 secondes par tranche de 30 secondes d'avance ou de retard sur le temps idéal.
- Le responsable du CH inscrit l'heure de pointage sur une feuille de contrôle (dite « feuille de 100 »), qui est remise à la direction de course en fin d'étape.
- Si le système de pointage ne fonctionne plus ou pour tout autre problème rencontré, le commissaire inscrit à la main l'heure réelle de pointage des pilotes sur leur **carton de pointage** ainsi que sur la feuille de contrôle du CH ; il avise la direction de course de tout incident.
- Chaque concurrent doit pointer au maximum dans les 30 minutes après son heure théorique au cumul des CH ; au-delà, tout concurrent est mis hors course, **après décision du jury, à la fin de la boucle en cours.**
- Les contrôles horaires sont levés après le passage du véhicule de fermeture.

ARTICLE 18 – CONTROLE DE PASSAGE (CP)

- Il est tenu par un Commissaire de Piste et un adjoint, et signalé au moyen d'un panneau jaune placé 100 mètres avant le contrôle et un panneau rouge placé à la table de contrôle.
- **Les commissaires** disposent d'un marquage spécifique à leur contrôle de passage.
- Ils effectuent le marquage du **carton de pointage** du pilote et inscrivent l'heure de passage sur une feuille de contrôle. **Cette feuille doit être rapportée à la direction de course.**
- Le nombre de contrôles n'est pas limité.

ARTICLE 19 – SPECIALES

19.1 – SPECIALE SUR ROUTE

- La zone située entre le CH et le départ de la spéciale est sous régime de non-assistance extérieure ; le déplacement s'y effectue moteur en marche à faible vitesse
- Les pilotes entrés dans la zone entre le CH et le départ de la spéciale ne peuvent en sortir que pour prendre le départ de la spéciale.
- Il est interdit de chauffer ses pneumatiques dans cette zone ; toute infraction est sanctionnée.
- Le départ de la spéciale est signalé par une ligne tracée au sol ; une ligne d'attente, distante d'environ 4 mètres précède la ligne de départ.
- Le signal du départ est donné sous l'autorité du responsable de spéciale de 30 secondes en 30 secondes au minimum.
- Le départ doit être donné machine arrêtée, moteur en marche ; le pilote est pénalisé en cas de départ anticipé.
- **L'heure de départ fixée par le responsable de spéciale est inscrite sur le carton de pointage du pilote par un commissaire.**
- En aucun cas, un second départ ne peut être donné au cours d'une épreuve spéciale.
- L'arrivée de la spéciale chronométrée est signalée par un panneau jaune à damiers placé 100 mètres avant l'arrivée. **Cette dernière est matérialisée par un panneau à damiers indiquant le point précis de la prise de temps.**
- L'arrivée est jugée lancée au passage du panneau à damiers.
- Un point Stop est placé 300 m environ après l'arrivée pour vérifier l'ordre de passages des concurrents.
- L'arrêt au point Stop est obligatoire y compris pour les reconnaissances des ES.
- Un pilote **en panne en panne ou victime d'une chute** n'ayant pas franchi la ligne d'arrivée dans les 30 minutes suivant son départ, est déclaré en abandon.

19.2 – SPECIALE SUR CIRCUIT

- Les pilotes se présentent en pré grille où le responsable leur indique leur place sur la grille de départ.
- Ils effectuent un tour de reconnaissance puis un tour de chauffe ligne par ligne. Le nombre de tours est précisé sur le règlement particulier de l'épreuve.
- Les départs se font lancés à la fin du tour de chauffe.
- Les pilotes n'ayant pas participé au(x) tour(s) de reconnaissance puis au tour de chauffe **sont** mis hors course.
- Le franchissement des limites de la piste **par une ou plusieurs roues du véhicule** est sanctionné par 10 secondes de pénalité par franchissement des bandes de rive.
- Un pilote qui, ayant franchi la ligne d'arrivée, a parcouru un nombre de tours inférieur à celui du vainqueur se voit crédité d'un temps fictif obtenu par une règle de trois entre le nombre de tours accomplis et ceux effectués par le **vainqueur de sa série.**

Exemple :

Le pilote A effectue les dix tours prévus en 14' 30", le pilote B, lui, reçoit le drapeau à damiers après 9 tours accomplis en 15' (900s). Il lui est affecté le temps suivant : $(900 \times 10) : 9 = 1000''$ soit 16' 40".

Un pilote **en panne ou victime d'une chute** n'ayant pas franchi la ligne d'arrivée, est crédité du plus mauvais temps de sa série, majoré de 5%.

19.3 – SPECIALE INDIVIDUELLE SUR CIRCUIT

Les spéciales individuelles sur Circuit sont régies par les règles des Spéciales sur Route. Art 19.1

19.4 – PRECISIONS

Dans le cas d'un arrêt de course dans un secteur sélectif, le Jury décide d'annuler ce secteur sélectif ou d'appliquer un temps forfaitaire pour tous les pilotes n'ayant pas effectué le secteur.

ARTICLE 20 – FIN D'ETAPE ET DE LA COURSE

- A la fin de chaque étape chaque concurrent pointe au CH à l'heure prévue sur le carton de pointage.
- A la fin de l'épreuve, aussitôt après avoir rendu **son carton de pointage** il devra **mettre sa moto en parc fermé**.
- **Tout carton de pointage** non rendu au contrôle d'arrivée est considéré comme perdu et **entraîne une pénalité**.
- **Le concurrent qui abandonne doit rapidement informer la direction de course, rendre son carton de pointage et son transpondeur.**
- **En cas de non-déclaration d'abandon par le pilote ou un accompagnateur, les frais de recherche seront à la charge du concurrent.**

ARTICLE 21 – CHRONOMETRAGE

- Les chronomètres désignés pour une épreuve doivent donner l'heure officielle du rallye au briefing.
- Le chronométrage des épreuves spéciales est assuré au 1/1000^{ème} de seconde par des chronomètres officiels.
- A l'issue du contrôle technique, les concurrents se voient remettre un transpondeur. Le transpondeur doit être restitué à l'issue de la manifestation. Les transpondeurs perdus ou non restitués à la fin de la manifestation sont facturés 50 €.
- Les transpondeurs doivent être installés verticalement le plus près possible de la route et le plus loin possible des ballasts xenon si la moto en est équipée.
- Le transpondeur reste sous l'entière responsabilité du concurrent jusqu'à sa **récupération en parc fermé** de fin d'épreuve.
- Les pilotes ne détenant pas de support de transpondeur doivent se le procurer auprès du responsable transpondeur, pour un montant de 5 euros. Ce dernier reste leur propriété.

ARTICLE 22 – INFRACTION A LA REGLEMENTATION ROUTIERE

- Les concurrents reçoivent leur **carton de pointage**, avec un carnet d'infractions imprimé au verso, comportant deux ou trois emplacements.
- Les autorités de Gendarmerie, de Police, ainsi que tous les juges de fait indiquent l'infraction(s) commise(s) par le pilote, hors sanctions pénales.
- Les vitesses brutes des relevés de dépassements de vitesse sont minorées de **10 km/h** par le jury avant l'application du barème des sanctions.
- Suivant l'infraction relevée, les sanctions vont d'une pénalité horaire à l'exclusion du Championnat.

ARTICLE 23 – COMPORTEMENT

- Chaque pilote est responsable de ses accompagnateurs, et est tenu de se conformer aux consignes et aux ordres des officiels.
- Tout refus ou insubordination fait l'objet d'un rapport d'un (ou des) officiel(s), et le pilote concerné est éventuellement sanctionné. Suivant l'appréciation du Jury, la sanction appliquée **est** comprise entre 10 secondes de pénalité et la mise hors course.
- Les comportements à risques des pilotes (vitesse excessive dans les villes, villages ou hameaux, dérapage, wheeling ou autres figures de style ...) ou un bruit volontairement excessif (moteur au rupteur) sont sanctionnés, y compris dans le parc pilotes.
- Chaque pilote ou accompagnateur utilisant un véhicule à moteur thermique ou électrique à deux ou trois roues ou un quad, dans le paddock ou dans le voisinage de la compétition doit impérativement porter un casque ; le défaut de port du casque dans ces conditions, constaté par les Officiels ou tout membre licencié de l'organisation, de la Gendarmerie ou de la Police, qui sont considérés comme juges de fait, est systématiquement sanctionné (voir tableau des pénalités).

ARTICLE 24 – RECLAMATIONS

- Les réclamations doivent être posées conformément aux dispositions du Code Sportif National.
- Elles doivent être présentées dans les délais impartis par les pilotes intéressés à la fin de chaque étape.
- Toute réclamation concernant les résultats doit être déposée dans la demi-heure suivant l'affichage de ces résultats.
- Les résultats officiels doivent être affichés deux heures après l'arrivée du dernier concurrent pour une épreuve se terminant par l'étape de jour ; pour une épreuve se terminant par l'étape de nuit, ces résultats doivent être affichés le matin à **neuf heures**.
- Toute réclamation contre un pilote ou sa machine doit être présentée dans la demi-heure suivant l'arrivée du dernier concurrent.

- Chaque réclamation doit se référer à un seul sujet et être accompagnée d'un montant de 150 € ; de plus, en cas de démontage, une caution de 75 € pour un moteur 2 temps ou de 150 € pour un moteur 4 temps doit être également versée ; tout pilote mis en cause doit être entendu par le Jury.
- Si la réclamation est fondée et la décision précédente modifiée dans un sens favorable au réclamant, cette caution lui est remboursée ; dans la négative, elle est perçue par la Fédération en dédommagement des frais inhérents à la convocation des Membres de la Commission.
- Le droit de réclamation en appel est porté à 300 € ; le pilote peut demander que sa sanction soit suspendue jusqu'à ce que son appel soit traité, mais cette demande peut lui être refusée.
- Si la réclamation doit être jugée immédiatement à la demande expresse du réclamant, et nécessite une réunion urgente, une caution de 1500 € doit être versée pour « frais de justice ».
- Il est précisé, qu'en cas d'incident impliquant plusieurs personnes, le droit en appel doit être versé, ainsi que la caution par chacune des personnes intéressées, mais en aucun cas collectivement.

ARTICLE 25 – REMISE DES PRIX

25.1 – REMISE DES PRIX SUR CHAQUE EPREUVE DU CHAMPIONNAT DE FRANCE DES RALLYES ROUTIERS

- Les récipiendaires doivent obligatoirement porter, lorsque leur catégorie est dédiée à un partenaire, une casquette siglée avec le nom ou le logo du partenaire.

25.2 – REMISE DES PRIX DU CHAMPIONNAT DE FRANCE DES RALLYES ROUTIERS

- La remise des prix a lieu, sauf cas de force majeure, lors de la dernière épreuve du Championnat de France des Rallyes Routiers.
- La FFM remet aux trois premiers de chaque catégorie du Championnat et des Trophées une coupe ou autre récompense.
- Les récipiendaires doivent obligatoirement porter, lorsque leur catégorie est dédiée à un partenaire, une casquette siglée avec le nom ou le logo du partenaire.

ARTICLE 26 – PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

- Chaque concurrent doit être en possession d'un tapis de sol absorbant, possédant les caractéristiques techniques suivantes :
 - Dimensions : 160 cm x 100 cm minimum
 - Capacité d'absorption : 1 litre minimum
 - Epaisseur : de 5 à 7 mm minimum
- Ce tapis doit impérativement être utilisé lors de toute opération de maintenance, de mécanique ou de ravitaillement, aussi bien dans le parc d'assistance que dans les zones d'assistance lors du parcours routier.
- Les concurrents et leur assistance doivent veiller particulièrement à conserver l'espace qu'ils utilisent dans le parc d'assistance dans le même état qu'ils l'ont trouvé lors de leur arrivée, et évacuer leurs déchets divers dans les containers et poubelles prévus à cet effet par l'organisateur.
- Le pilote (ou son assistance) ne respectant pas ces consignes est pénalisé d'une amende pécuniaire de 100 € à chaque infraction constatée.

RECAPITULATIF DES PENALITES

INFRACTIONS	Hors Course	Pénalités (en temps)	Commentaires et décision du jury
Article 2			
- Toute assistance au parcours faisant appel au signal satellite - Apposition de signes de reconnaissance	X X		
Article 7.2			
- Absence au briefing		10s	
Article 10			
- Machine non-conforme aux normes de la circulation routière ou à la fiche de contrôle établie lors des vérifications techniques		de 10 s à la mise hors course	
- Pneus non conformes – aux normes homologation – retaillés	X		Vérification pendant la course
- Absence de compte tours	X		
- Infraction sur les marques d'identification cadre moteur échappement	X		

INFRACTIONS	Hors Course	Pénalités (en temps)	Commentaires et décision du jury
- Pour dépassement de la norme de bruit de + 2 à - 5 dB A		10 s	
- Pour dépassement de la norme de bruit de 5 dB A ou plus	X		
- Eclairage non conforme AV et /ou AR	X	10 s	Voir jury
- Echange de machine pendant la manifestation	X		
Article 10.1			
- Plaques de course posées non conforme ou découpées		30 s	
Article 11			
- Intervention interdite en régime d'assistance extérieure interdite.	X		
- Faire chauffer les pneus sous régime d'assistance extérieure interdite.		3 mn	
- Emploi de couvertures chauffantes		3 mn	
Article 12			
- Assistance extérieure sur les spéciales ou parc de regroupement	X		
Article 13			
- Non-respect de départ à l'heure idéale		15 s par minute	
- Non-respect de départ à l'heure idéale au-delà d'une demi-heure	X		
Article 14.2			
- Non-respect des règles de reconnaissance des spéciales			
- Première constatation		2 mn à chaque étape du rallye	
- Deuxième constatation	X		
Article 17 et 18			
- Avance ou retard à un CH		7,5 s par tranche de 30 s	
- Absence de pointage CH	X		
- Absence de pointage CP		3 mn	
- Arrivée au CH ou CP en sens inverse		2 mn	
- Perte du carton de pointage		5 mn	
- Carton de pointage détérioré et illisible		1 mn	
- Falsification du carton de pointage	X		
- Plus de 30 minutes d'avance ou de retard au cumul des CH sur l'heure théorique	X		
Article 19			
- Départ lancé		10 s	
- Absence d'arrêt au point stop		10 s	
- Sur Spéciale sur circuit pilote non passé à l'arrivée		+ 5% + mauvais temps de sa série	
- Sur Spéciale sur circuit, pilote ayant franchi les limites de la piste		10 secondes par franchissement	
- Sur Spéciale route, pilote non passé à l'arrivée dans les 30' suivant son départ	X		
- Départ anticipé en spéciale		10 s	
Article 20			
- Non-déclaration d'abandon		Frais de recherche à la charge du concurrent	

INFRACTIONS	Hors Course	Pénalités (en temps)	Commentaires et décision du jury
Article 22			
- Dépassement de la vitesse de 1 à 10 km/h		2" /Km/h	
- Dépassement de la vitesse de 11 à 20 km/h		4" /Km/h	
- Dépassement de la vitesse de 21 à 30 km/h		6" /Km/h	
- Dépassement de la vitesse de 31 à 40 km/h		8" /Km/h	
- Dépassement de la vitesse de 41 à 50 km/h		10" /Km/h	
- Dépassement de la vitesse de plus de 50 km/h	X		
- Infractions au Code de la Route relevées sur le carnet d'infraction			Voir Jury
- Conduite en état d'ivresse ou sous l'emprise de produits dopants	X	Hors Course	
- Délit de fuite			
- Conduite sous le coup d'une suspension de permis			
Article 23			
Comportement à risques (pilotes ou accompagnateurs)	de 10 secondes à la mise hors course		
Non port du casque pilotes ou assistants – 1ère constatation	10 secondes		
Non port du casque pilotes ou assistants – 2ème constatation	1 minute		
Non port du casque pilotes ou assistants – 3ème constatation	Hors Course		
Article 26			
Infractions aux règles environnementales	100€ par infraction constatée		

ANNEXE 1 RÈGLEMENT SIDE-CAR DE RALLYE

Appartient à la catégorie side-car tout véhicule à trois roues laissant deux traces sur le sol et composé d'une moto formant une trace et d'un side-car pour le passager formant l'autre trace.

Les Side-cars doivent être homologués et strictement conformes au code de la route et à la feuille d'homologation. Ils doivent être équipés d'une carrosserie d'un modèle d'aspect identique au Side-car homologué.

Les Side-cars Rallyes sont soumis aux articles des annexes techniques des Manifestations Internationales de Courses sur Route aux spécifications particulières ci-dessous :

Les véhicules doivent être munis d'une protection solide et efficace entre le coureur et le moteur. Cette protection doit empêcher que le corps du conducteur (ou ses vêtements) soit en contact direct avec les flammes qui peuvent s'échapper ou avec d'éventuelles fuites d'huile et de carburant.

Les ailerons ou autres dispositifs aérodynamiques sont autorisés à condition qu'ils ne dépassent pas les dimensions de la carrosserie et qu'ils soient partie intégrante du carénage et/ou de la carrosserie. Ils ne doivent pas dépasser la largeur du carénage ni la hauteur du guidon.

Le réservoir d'essence doit être protégé de manière indépendante contre tout contact avec le sol.

La batterie doit être protégée de telle façon que ni le conducteur, ni le passager ne puissent entrer directement en contact avec la batterie ou son contenu.

Les pneus doivent être homologués ;

Le passager doit pouvoir se pencher de chaque côté.

Le véhicule peut être muni d'une tête de fourche qui, comme le guidon ne doit pas dépasser la tangente de la roue ;

Le bouchon du réservoir à essence doit être conçu de telle sorte qu'en profil, il ne dépasse pas la surface du carénage et que, lors d'un accident, le bouchon ne puisse pas être arraché. La mise à l'air libre du réservoir à carburant doit se faire sans que le pilote ou le passager ne puissent être atteints par les projections de carburant ;

Le garde-boue avant doit couvrir 10 % (dix) au minimum de la circonférence de la roue avant ;

Si le Side-car est amovible, il doit être fixé au motorcycle en quatre points au minimum. Les points de fixation doivent présenter toutes les garanties de sécurité ;

La garde au sol mesurée sur toute la longueur et la largeur du véhicule ne doit pas être inférieure à 75 mm lorsque le guidon est dans la position de ligne droite, avec carburant, conducteur et passager ;

Le guidon doit être placé au-dessus de l'axe de la roue et plus haut que le siège conducteur. L'unité de direction peut seulement comporter une fourche ou un bras oscillant monté sur un ou des supports ou sur une fourche télescopique. Les bras articulés sont autorisés pour diriger la roue du side-car ;

Le passager doit avoir une place assise aménagée avec dossier ;

Les tuyaux d'échappement fixés à côté du Side-car doivent être protégés pour éviter au passager de se brûler et leur sortie doit être horizontale sur 30 mm au moins et dirigée vers l'arrière ;

Le pot d'échappement ne doit pas dépasser la largeur du Sidecar, et l'extrémité arrière du pot d'échappement ne doit pas dépasser la tangente verticale du bord arrière de la carrosserie du Sidecar.

Le véhicule doit être muni d'un dispositif adéquat permettant au passager de s'y tenir lorsqu'il se penche ;

L'angle de braquage minimum de la roue avant doit être de 23° de part et d'autre de part de l'axe longitudinal ;

Un coupe-circuit doit être monté de façon à fonctionner si le conducteur quitte sa machine ; ce coupe-circuit doit interrompre le circuit primaire d'allumage et il doit être muni d'un câblage pour l'arrivée et le retour du courant. Il doit être placé aussi près que possible du milieu du guidon et doit être actionné au moyen d'un fil non élastique de longueur et d'épaisseur adéquate, fixé au conducteur. Un câble en spirale (façon cordon téléphonique), d'une longueur maximale d'un mètre, est autorisé ;

Les dimensions du side-car devront être conformes à celle portée sur la feuille d'homologation.

REGLEMENT DU CHAMPIONNAT DE FRANCE DES RALLYES ROUTIERS - CATEGORIE «CLASSIQUES» ET CHALLENGE «ANCIENNES»

ARTICLE 1 – CATEGORIES, TITRES ET RECOMPENSES

ARTICLE 1.1 – GENERALITES

La catégorie « Classiques » concerne les motocyclettes et les side-cars homologués entre le 01/01/1965 et le 31/12/1998.

ARTICLE 1.2 – CHAMPIONNAT DE FRANCE CATEGORIE « CLASSIQUES » ET CHALLENGE « ANCIENNES »

Sont considérées comme :

- Motos « anciennes » les machines homologuées entre le 01/01/1965 et le 31/12/1984
- Motos « classiques » les machines homologuées entre le 01/01/1985 et le 31/12/1998

Le championnat de France catégorie « **Classiques** » et le **challenge « Anciennes »** se déroulent dans le cadre du Championnat de France des Rallyes Routiers Moto, dont chaque épreuve comporte une ou deux étapes.

La catégorie « Classiques » tient compte, pour établir les classements définitifs, de toutes les étapes. Le challenge « Anciennes » ne tient compte que des classements des étapes de jour.

ARTICLE 2 – DEFINITION TECHNIQUE - REGLES GENERALES - HOMOLOGATION

Les motorcycles et les side-cars admis doivent :

- Avoir été homologués entre le 01/01/1965 et le 31/12/1998 ;
- Être conformes aux normes du Code de la Route.

Si une machine est immatriculée après le 31/12/1998, il appartiendra au concurrent de prouver que sa machine est bien conforme au modèle homologué avant cette date, et ce en fournissant, lors des contrôles techniques, des éléments rédigés en langue française ou anglaise (revues techniques, revues d'époque, cartes grises de modèles similaires, attestations du constructeur ou de l'importateur) corroborant ses dires.

Les immatriculations provisoires sont interdites.

Le récépissé d'homologation est exigé pour toute homologation à titre isolé.

Les motorcycles et side-cars admis devront être techniquement conformes aux caractéristiques de leur homologation d'origine.

En cas de modification des caractéristiques de l'homologation d'origine, le pilote devra fournir un certificat d'immatriculation modifié.

ARTICLE 3 - UTILISATION DE PIÈCES ADAPTABLES :

Certaines pièces d'origine sont parfois indisponibles ; leur remplacement par des pièces adaptables **correspondant** à l'époque de l'homologation de la moto est toléré.

Attention : le pilote est totalement responsable du choix et du montage de pièces adaptables sur sa machine.

ARTICLE 4 - PNEUMATIQUES

Les machines doivent être équipées de pneumatiques sculptés, moulés, tarifés et vendus normalement dans le commerce.

Les pneumatiques doivent porter obligatoirement sur leurs flancs une lettre de référence de la norme DOT, à savoir H, S, V, W ou Z.

Les pneus portant la mention «Not for highway use» sont interdits.

Il est interdit de retailler les pneumatiques.

ARTICLE 5 - FREINS

Les freins pourront être à « tambour » ou à « disque » ; ils seront conformes au modèle d'origine et à ses options de l'époque.

Toutefois, pour des raisons de sécurité, le remplacement des durites de frein, des maîtres cylindres et des étriers par des pièces adaptables correspondant à ce qui existait à l'époque de l'homologation de la moto sera toléré.

Le perçage des disques est accepté.

Les étriers à deux pistons et les disques flottants sont tolérés.

Attention : le pilote est totalement responsable du choix et du montage de pièces adaptables sur sa machine.

ARTICLE 6 - ECHAPPEMENT

Le système d'échappement sera d'origine et conforme au modèle homologué. Toutefois, le remplacement de certaines pièces d'origine (parfois indisponibles) par des pièces adaptables sera toléré.

Quel que soit le système d'échappement utilisé, la valeur du niveau sonore sera celle mentionnée sur le certificat d'immatriculation, avec une tolérance maximum de + 2 db.

Si aucune valeur sonore n'est mentionnée sur le certificat d'immatriculation, le niveau sonore est fixé à 95 db avec une tolérance de + 2 db.

Attention : Le pilote est totalement responsable du choix et du montage de pièces adaptables sur sa machine.

ARTICLE 7 – PHARES ADDITIONNELS

Les phares additionnels sont acceptés.

Ils devront être couplés au commutateur « feux de route/feux de croisement » du motorcycle et comporter de plus un interrupteur permettant de les neutraliser totalement.

ARTICLE 8 - CARENAGE

Le carénage, s'il est d'origine, sera conservé totalement ou partiellement, et pourra être totalement déposé.

Les modèles dépourvus de carénage à l'origine pourront en être pourvus.

Les sabots moteurs seront acceptés.

ARTICLE 9 – EXCLUSION

Si, lors du contrôle technique, il est constaté qu'une machine est équipée de pièces adaptables d'une période ne correspondant pas à sa date de mise en circulation, le concurrent pourra prendre le départ, mais il ne marquera pas de points dans le **challenge « Anciennes »**.

ARTICLE 10 - SPECIFICITES SIDE-CARS

Définition : véhicule à trois roues laissant deux traces sur le sol et composé d'une moto formant une trace et d'un side-car pour le passager formant l'autre trace.

Les side-cars doivent être homologués et strictement conformes au code de la route et à la feuille d'homologation. Ils devront être équipés d'une carrosserie d'un modèle d'aspect identique au side-car homologué.

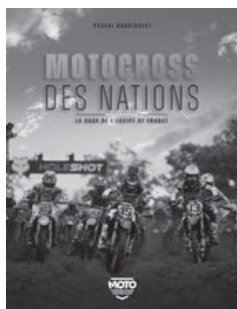
Les side-cars Rallyes Routiers Motos Anciennes et Classiques sont soumis aux articles : 2.3.19.3, 2.3.19.11, 2.3.19.13, 2.3.19.19, 2.3.19.24, 2.3.19.26, 2.3.19.27 des Annexes Techniques des Manifestations Internationales de Courses sur Route FIM et aux spécifications particulières ci-dessous :

1. Les pneus doivent être homologués
2. Ni le pilote ni le passager ne doivent être attachés ;
3. Le passager doit pouvoir se pencher de chaque côté ;
4. Le véhicule peut être muni d'une tête de fourche qui, comme le guidon ne doit pas dépasser la tangente de la roue ;
5. Le bouchon du réservoir à essence doit être conçu de telle sorte qu'en profil, il ne dépasse pas la surface du carénage et que, lors d'un accident, le bouchon ne peut pas être arraché. La mise à l'air libre du réservoir à carburant doit se faire sans que le pilote ou le passager ne puissent être atteints par les projections de carburant ;
6. Le garde-boue avant doit couvrir 100° au minimum de la circonférence de la roue avant ;
7. Si le side-car est amovible, il doit être fixé au motorcycle en quatre points au minimum. Les points de fixation doivent présenter toutes les garanties de sécurité ;
8. La garde au sol, mesurée sur toute la longueur et la largeur du véhicule, ne doit pas être inférieure à 75 mm lorsque le guidon est dans la position de ligne droite, avec carburant, conducteur et passager ;
9. Le guidon doit être placé au-dessus de l'axe de la roue et plus haut que le siège conducteur. L'unité de direction peut seulement comporter une fourche ou un bras oscillant, monté sur un ou des supports ou sur une fourche télescopique. Les bras articulés sont autorisés pour diriger la roue du side-car ;
10. Le passager doit avoir une place assise aménagée avec dossier ;
11. Les tuyaux d'échappement fixés à côté du side-car doivent être protégés pour éviter au passager de se brûler et leur sortie doit être horizontale sur 30mm au moins et dirigée vers l'arrière. Le tuyau d'échappement ne doit pas dépasser la tangente verticale du bord arrière de la carrosserie du Side-car ;
12. Le véhicule doit être muni d'un dispositif adéquat permettant au passager de s'y tenir lorsqu'il se penche ;
13. Les roues pourront être en 13 ou 14 pouces. Les roues de 15 pouces sont autorisées, mais avec une largeur de pneumatiques de 145 de largeur au maximum ;
14. La fourche avant sera d'origine ou pourra être remplacée par une fourche à deux amortisseurs de type « Earles » ou similaire ;
15. Le cadre doit être obligatoirement d'origine, il peut être renforcé, mais toute découpe ou surbaissement est interdit.
16. Un coupe-circuit doit être monté de façon à fonctionner si le conducteur quitte sa machine. Ce coupe-circuit doit interrompre le circuit primaire d'allumage et il doit être muni d'un câblage pour l'arrivée et le retour du courant. Il doit être placé aussi près que possible du milieu du guidon et doit être actionné au moyen d'un fil non élastique de longueur et d'épaisseur adéquate, fixé au conducteur. Un câble en spirale (façon cordon téléphonique), d'une longueur maximale d'un mètre, est autorisé.

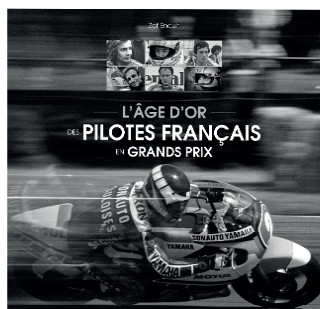
*Les présentes règles générales de définition technique d'une machine dans le cadre du championnat de France **des Rallyes Routiers « Classiques » et challenge « Anciennes »**, s'appliquent à toutes les épreuves de Motos Anciennes et Classiques comportant une catégorie similaire organisées hors du présent Championnat sur le territoire national.*



Profitez de la boutique FFM
www.boutique.ffmoto.org



La Saga de l'Équipe
de France au MXDN



L'Âge d'Or des pilotes
français en GP



Les Circuits de Légende
Motocross en France

www.ffmoto.org



CHAMPIONNATS DE FRANCE DE COURSES SUR PISTE

I - REGLES GENERALES

ARTICLE 1.1 – DEFINITION

ARTICLE 1.1.1 - TITRES

La Fédération Française de Motocyclisme met en compétition les Championnats et Coupes de France suivants :

- ▶ Championnat de France Long Track Elite
- ▶ Championnat de France Long Track U23
- ▶ Championnat de France Long Track 250cc
- ▶ Championnat de France de Side-Car Courses sur Pistes
- ▶ Championnat de France Courses-sur-Piste 85cc-190cc
- ▶ Championnat de France Courses-sur-Piste Kids/Educatif
- ▶ Championnat de France Speedway Elite
- ▶ Championnat de France Speedway U23
- ▶ Championnat de France Speedway 250cc
- ▶ **Ligue Nationale de Speedway**
- ▶ Coupe de France de Speedway Promotion Cup
- ▶ Coupe de France de Speedway Youth Cup 250cc
- ▶ Coupe de France de Speedway Youth Cup 85-190cc
- ▶ Championnat de France Flat-Track Dirtbike
- ▶ **Coupe de France Flat-Track Tracker**

ARTICLE 1.1.2 – DEFINITION

Ces compétitions sont organisées conformément aux prescriptions du code sportif national, des règles techniques et de sécurité complémentaires de la discipline Courses sur Piste (RTS) auxquels le présent règlement se reporte (voir site FFM : ffmoto.org).

ARTICLE 1.1.3 – REGLEMENT PARTICULIER

Le règlement particulier de chaque épreuve est mis en ligne sur le site Engage sports (ffm.engage-sports.com) dès la délivrance du visa FFM.

ARTICLE 1.1.4 – RESPONSABILITES DE L'ORGANISATEUR

Se reporter à l'article 2.2.5.1 et articles suivants du code sportif FFM.

ARTICLE 1.2 – OFFICIELS

ARTICLE 1.2.1 – NOMINATION DES OFFICIELS

Certains officiels sont nommés par la commission (voir cahier des charges). Conformément à l'article 2.2.3.1 du Code Sportif National, les officiels nécessaires à une épreuve sont le Délégué FFM, l'Arbitre, le Directeur de Course, le Commissaire Technique et les Commissaires de Piste.

ARTICLE 1.2.2 – COMPOSITION DU JURY FFM

Le jury FFM est composé conformément à l'article 2.2.3.5 du Code Sportif National. Conformément à l'article 2.2.3.6 du Code Sportif National, le jury est compétent pour sanctionner tout comportement de nature à porter préjudice à la manifestation.

ARTICLE 1.3 – PILOTES

ARTICLE 1.3.1 – APTITUDE PHYSIQUE

Tout pilote prenant part à un Championnat de France de Courses sur Piste doit répondre aux prescriptions du Code Médical Fédéral.

ARTICLE 1.3.2 – AGE DES PILOTES ET DES PASSAGERS

La limite d'âge minimum débute à la date anniversaire du coureur (voir règles particulières). La limite d'âge maximum est fixée au 31 décembre de l'année en cours.

ARTICLE 1.3.3 – LICENCES

Les différents Championnats sont réservés aux licenciés de la FFM. Un licencié ne peut participer qu'à une seule catégorie de Championnat de France le même jour, **sauf pour les « sous-catégories » d'âge ou de cylindrée (ex : 250cc ou U23)**. Les organisateurs des épreuves sur invitation ont la possibilité de faire courir les pilotes dans d'autres manches hors Championnat de France, mais seulement à l'issue des essais et des manches de championnat de France dans lesquelles ils participent.

Les pilotes de nationalité étrangère possédant une licence compétition annuelle délivrée par la FFM peuvent

participer au Championnat de France et bénéficier des points et des primes correspondant au Championnat.

ARTICLE 1.3.4 – ENGAGEMENTS

Les engagements sont gérés en ligne sur le site www.ffm.engage-sports.com avec règlement par carte bancaire uniquement.

Les engagements ouvrent le **31 janvier 2025**.

Une majoration de 20 euros sera appliquée pour tout engagement réalisé entre 7 et 14 jours avant l'épreuve.

La clôture définitive des engagements est fixée à 7 jours avant chaque épreuve.

ARTICLE 1.3.4.1 – ANNULATION D'UN ENGAGEMENT

Le pilote doit prévenir de sa non-participation le plus rapidement possible par écrit et accompagné d'un certificat médical ou d'une raison valable **afin de pouvoir être remboursé de son engagement**.

Le forfait pour raison médicale interdit le pilote de participer à toute manifestation en France ou à l'étranger trois jours avant le début de l'interdiction de pratiquer et trois jours après la fin de l'interdiction de pratiquer. Par conséquent, l'autorisation de sortie du pilote est suspendue durant cette période.

Seuls les pilotes participant à une épreuve de Championnat FIM ou FIME ou sélectionnés par le DTN le même jour, le jour précédent ou le jour suivant sont dispensés de participer à une épreuve de Championnat de France.

Dans le cas d'un désistement intervenant dans les 48 heures avant la manifestation ou tout autre forfait hors participation sur des épreuves FIM et FIM Europe aucun remboursement n'est effectué.

ARTICLE 1.3.5 – NUMEROS DE DEPART

Les pilotes portent le même numéro de course durant l'année. Les numéros, sur une grille, toutes catégories confondues de 1 à 999 sont choisies par les pilotes lors de leur inscription sur le site www.ffm.engage-sports.com.

Pour toutes les catégories le port d'un dossard ou d'un numéro dans le dos est obligatoire y compris pour les essais.

La commission peut se réserver le droit d'obliger les pilotes à porter des dossards fournis.

PLAQUES (voir règles particulières de chaque catégorie) :

85-190cc : N° blanc – plaque verte

250cc 4 temps et Kids : N° blanc – plaque bleue

ARTICLE 1.3.6 – ENREGISTREMENT

Les pilotes doivent signer la feuille de présence à l'accueil ou au contrôle technique. Les pilotes mineurs doivent être représentés par un responsable légal ou une personne désignée par écrit par celui-ci.

ARTICLE 1.4 – EQUIPEMENT DES PILOTES

Les pilotes participant au Championnat de France doivent présenter :

- Un casque à jugulaire de moins de 5 ans, en bon état et répondant aux normes FIM,
- Une combinaison 1 pièce de cuir ou de Kevlar (ou similaire selon recommandations FIM, voir article 65.07 du règlement technique FIM) est obligatoire sauf catégories : Kids, 85 /190cc et Flat-Track, où les vêtements de type motocross sont autorisés.
- Des gants de cuir ou matière équivalente
- Le port d'une protection dorsale homologuée est obligatoire
- Des bottes de cuir ou matière équivalente.

ARTICLE 1.4.2 – COULEUR DES CASQUES

Le port de la couleur de casque (ou bonnettes) correspondant au couloir de départ du pilote est obligatoire sauf en Flat Track. Les couleurs prescrites et utilisées pour les casques sont :

Couleurs RAL : ROUGE 3020
BLEU 5017
BLANC 9016
JAUNE 1023
VERT 6024
NOIR / BLANC 9005 / 9016

ARTICLE 1.5 – CIRCUITS

ARTICLE 1.5.1 – NORMES DES CIRCUITS

Se reporter aux RTS

ARTICLE 1.6 – MOTOCYCLES

ARTICLE 1.6.1 – VERIFICATIONS TECHNIQUES

Un Commissaire Technique est désigné par la FFM pour chaque épreuve ; il est chargé du contrôle, du marquage, du plombage et de la vérification des machines.

- HORAIRES ET CONTROLE TECHNIQUE :

Les horaires de début du contrôle technique sont déterminés sur chaque règlement particulier.

Les organisateurs ont à prévoir un endroit isolé et aménagé permettant au Commissaire Technique d'effectuer le contrôle des machines. Une zone délimitée dite « Parc Fermé » est aménagée et doit accueillir toutes les motos utilisées sur l'épreuve, et ce jusqu'à 30 minutes après la fin de la dernière manche. Le Jury décide des catégories à affecter en Parc Fermé.

La ligue désigne en complément un second commissaire technique, qui a en sa possession le matériel devant lui servir au plombage et au marquage des machines. Chaque pilote peut faire plomber ou marquer au maximum 3 motos.

Lors des contrôles techniques des machines, le commissaire technique doit effectuer une vérification de pesage et également une vérification d'équipement des coureurs.

A la demande du jury, des contrôles techniques complémentaires peuvent être effectués pendant l'épreuve (poids, carburant, bruit...).

Le livret technique, fourni par la FFM, est obligatoire. En cas de non-présentation de celui-ci, une sanction peut être infligée. Celui-ci doit être remis au commissaire technique lors de la dernière épreuve.

Les pilotes sont tenus de communiquer au Commissaire Technique, si cela n'était pas mentionné sur le bulletin d'engagement, la course et l'alésage de leurs moteurs.

Les pots d'échappement homologués **FIM 2022** (de moins de 4 ans) avec une protection thermique certifiée FIM sont obligatoires sur toutes les épreuves pour toutes les cylindrées. Pour les Kids, 85cc/190cc et le Flat-Track, le silencieux reste libre avec un maximum de 112 dB/A (méthode 2 mètres Max). Un contrôle de cylindrée et/ou de bruit peut être effectué par le commissaire technique, à la demande du Jury (Voir les RTS).

Les carburateurs sont contrôlés, plombés ou marqués avant les essais.

Il est rappelé qu'une moto qui a été inscrite et acceptée peut-être remplacée par une autre moto, également contrôlée, plombée ou marquée.

Chaque pilote doit être en mesure de présenter au contrôle technique un extincteur, à jour des vérifications, d'au minimum 2kg poudre ABC dans le cas d'un contrôle.

L'utilisation d'un limiteur d'allumage conforme aux normes FIM est obligatoire pour les catégories solos 500cc et 250cc, Speedway et Long-Track ainsi que les catégories side-cars 500cc.

ARTICLE 1.6.2 – CARBURANT

Se reporter aux RTS

ARTICLE 1.6.3 – MISE EN TEMPERATURE ARTIFICIELLE DES PNEUS

L'arbitre doit immédiatement disqualifier un pilote qui fait chauffer son pneu arrière artificiellement avant le départ de la manche. On entend par mise en température la rotation de la roue arrière alors qu'elle est en contact avec la piste ou un autre objet. Ceci n'est pas applicable pendant les essais au start.

ARTICLE 1.6.4 – NOMBRES DE MOTOCYCLES

Chaque pilote est autorisé à avoir 2 motocycles pendant l'épreuve dans son stand. Une 3ème moto peut être placée en parc fermé.

ARTICLE 1.6.5 – TAPIS ENVIRONNEMENT

Les tapis environnementaux sont obligatoires dans les stands et en parc fermé, format : 160 cm X 100 cm avec une capacité d'absorption d'1 litre minimum et une épaisseur de 5 à 7 mm minimum. Si un pilote n'est pas en mesure de présenter ce tapis, il doit régler une amende de 50 €.

ARTICLE 1.6.6 – PNEUS

Voir RTS ou règles particulières.

ARTICLE 1.7 – ESSAIS

Chaque Organisateur d'une compétition comptant pour le Championnat de France doit planifier une séance d'entraînement ouverte à tous les pilotes ou équipages inscrits, conformément aux dispositions contenues dans cet article. Les informations sur la date et l'heure de la pratique doivent être clairement indiquées dans le règlement particulier.

Les conditions météorologiques et les accidents peuvent dicter des modifications à cette procédure, qui ne peut être décidée que par le jury de l'épreuve.

Long-Track / Grass-Track / Flat-Track :

Obligatoire pour le Flat-Track, la catégorie Long-Track 250cc et les activités éducatives.

Les organisateurs doivent prévoir au minimum une série libre de 2 minutes.

Facultatif pour les catégories Long-Track **Elite 1 et 2, U23 et side-cars.**

Speedway :

Obligatoire pour les catégories Speedway 250cc et les activités éducatives.
Les organisateurs doivent prévoir au minimum une série libre de 2 minutes.
Facultatif pour les catégories Speedway Elite 1 et 2, U23 et side-cars.

ARTICLE 1.8 – COURSES (hors Flat-Track)**ARTICLE 1.8.1 – DEROULEMENT DE LA COMPETITION**

Pour les différents déroulements se référer aux RTS.

Le format de course ainsi que la méthode de qualification sont définis par la commission nationale en fonction du nombre de pilotes engagés.

Pour l'ensemble des catégories, les pilotes sont soumis à des manches qualificatives, éventuellement des demi-finales ou manche de dernière chance, et une finale.

Un pilote ou équipage n'ayant participé à aucune manche qualificative ne peut participer à la Finale.

L'ordre de choix des couloirs par les pilotes pour les manches Demi-Finale ou manche de dernière chance est défini par le classement provisoire à l'issue des manches qualificatives.

L'ordre de choix des couloirs par les pilotes pour la manche Finale est déterminé comme suit :

- Si la Finale a lieu directement après les manches qualificatives, l'ordre de choix pour les couloirs est déterminé par le classement provisoire à l'issue des manches qualificatives.
- Si la Finale a lieu après une manche de dernière chance, les 3 premières places sont déterminées par le classement provisoire à l'issue des manches qualificatives et les positions 4 et 5 sont déterminées par les 2 premières places de la manche de dernière chance.
- Si la Finale a lieu après des demi-finales, les 2 ou 3 premiers pilotes (selon format à 4 ou à 6 pilotes) de chaque demi-finale sont qualifiés pour la Finale. Les pilotes vainqueurs de chaque demi-finale sont prioritaires pour le choix, puis les pilotes seconds et éventuellement les pilotes classés troisièmes de chaque demi-finale.

Pour déterminer la priorité entre les deux vainqueurs des demi-finales, le classement provisoire à l'issue des manches qualificatives est utilisé. Et ainsi de suite pour les pilotes seconds et éventuellement troisièmes des demi-finales.

ARTICLE 1.8.2 – SENS DE LA COURSE

Voir Article 1 des RTS.

ARTICLE 1.8.3 – PONCTUALITE AU DEPART

Toutes les manifestations doivent commencer à l'heure annoncée.

Les pilotes doivent être prêts dès la manche précédente pour rentrer en pré-grille où ils doivent se positionner dans leur ordre de départ.

L'intervalle entre la fin d'une manche et le départ de la manche suivante ne dépasse pas 6 minutes, sauf si l'arbitre considère qu'il y a des raisons valables pour retarder le départ de la manche suivante.

Par conséquent, l'arbitre doit indiquer le début des « 2 minutes » *a minima* au moyen d'une sirène et d'un feu orange clignotant que l'on peut entendre et voir dans la zone du parc pilotes, si tous les coureurs ne sont pas sur la ligne de départ à ce moment-là. Une horloge décomptant les 2 deux minutes peut également être positionnée à proximité de la zone de départ.

Cet avertissement s'adresse au(x) coureur(s) manquant(s) et ne peut être donné qu'une seule fois.

Si un ou plusieurs coureurs ne sont pas prêts à partir dans les deux minutes ils sont disqualifiés de la manche.

Le coureur disqualifié est remplacé par un coureur de réserve si applicable.

ARTICLE 1.8.4 – DEPARTS

Sur ordre du Commissaire préposé aux boxes ou d'un officiel nommé à cet effet (ou après un signal dans les boxes), les coureurs concernés doivent quitter les boxes ensemble et immédiatement se diriger vers la zone de départ, où ils doivent s'arrêter sous le contrôle du juge de départ.

Les moteurs doivent toujours être mis en marche, les machines parallèles au bord intérieur de la piste et les roues avant à 10 cm au maximum des rubans de la grille de départ.

L'arbitre, lorsqu'il s'est assuré que les coureurs sont en position correcte et immobile, doit allumer le feu vert indiquant que le départ est imminent et que le juge de départ doit s'éloigner des rubans.

Après une pause suffisante pour permettre aux coureurs de fixer leur attention sur les rubans, l'arbitre doit libérer la grille.

Un pilote qui anticipe le départ reçoit un avertissement. Cet avertissement n'est valable que pour la durée de l'épreuve. En cas d'un second avertissement le pilote est disqualifié.

ARTICLE 1.8.5 – FAUX DEPART

Un coureur qui bouge avec son motorcycle ou qui touche un ou plusieurs rubans de la grille de départ après que l'arbitre ait allumé le feu vert, mais pas libéré la grille, est disqualifié. Le départ de la manche est donné à nouveau.

ARTICLE 1.8.6 – DEPART RETARDE

Un pilote qui ne peut pas directement prendre le départ d'une manche, sans délai entre le parc pilote et la ligne de départ et qui fait retarder le départ de quelque manière que ce soit, ou qui empêche la libération de la ligne de départ, est disqualifié de la manche sur la seule appréciation de l'arbitre.

ARTICLE 1.8.7 – REMPLACEMENT D'UN COUREUR DISQUALIFIE

Un coureur disqualifié suivant les articles 8.3-8.5-8.6 peut être remplacé.

ARTICLE 1.8.8 – PROCEDURE DE DEPART DEFAILLANTE

Si, par une mauvaise manipulation de la porte de départ ou pour toute autre raison, l'arbitre considère qu'un départ n'a pas été satisfaisant, il doit immédiatement arrêter la manche et déclencher une nouvelle procédure de départ avec l'ensemble des pilotes engagés dans cette manche.

Si la porte de départ devait ne pas fonctionner correctement, l'arbitre doit faire le départ des manches à l'aide du feu vert (qui doit être éteint pour indiquer le départ). Sans aucune autre solution, le départ se fait au drapeau.

ARTICLE 1.8.9 – AIDE AU DEPART

Après que le feu vert a été allumé (ou qu'un autre moyen de donner le départ a été enclenché), ou que la porte de départ a été levée, aucune assistance extérieure ne peut être apportée aux pilotes (excepté en Flat-Track). Si, au moment de la procédure de départ, la machine du pilote ne fonctionne pas par ses propres moyens, le pilote concerné est disqualifié de la manche et doit se mettre en sécurité avec sa machine à l'intérieur de la piste.

ARTICLE 1.8.10 – SORTIE DE CIRCUIT

Le concurrent dont les deux roues de la machine franchissent entièrement la ligne blanche intérieure peut être disqualifié **sauf à ce que ce franchissement soit justifié pour des raisons de sécurité.**

Pour les pistes sans délimitation extérieure autre qu'une ligne blanche (ou autres couleurs) ou des plots, le concurrent dont la roue arrière franchie entièrement la délimitation extérieure est disqualifié par l'arbitre, sauf à ce que ce franchissement soit justifié pour des raisons de sécurité. (Exemple : s'il a été obligé de franchir cette ligne pour éviter un autre pilote).

ARTICLE 1.8.11 – DISQUALIFICATION POUR NON-CONFORMITE SONORE DE LA MACHINE

Si une partie du pot d'échappement se disloque, se détache ou est endommagé pendant les essais ou la course, de façon à ce que les gaz d'échappement ne passent plus par le silencieux d'une manière normale, le pilote concerné doit être immédiatement disqualifié de la manche ou de la série d'essais.

ARTICLE 1.8.12 – CONDUITE DANGEREUSE

L'arbitre disqualifie immédiatement tout coureur qui, selon lui, conduit de manière répréhensible, incorrecte ou dangereuse.

Si, selon l'arbitre, une telle conduite donne un avantage au coureur (ou à l'équipe) incriminée, ou compromet les chances d'un ou plusieurs coureurs, il peut arrêter la course et ordonner un nouveau départ.

Aucune réclamation ne peut être déposée contre une constatation de fait prononcée par l'arbitre.

Si, pour une raison ou une autre, l'Arbitre a arrêté une course après qu'un ou plusieurs coureurs ont franchi la ligne d'arrivée, la course n'est pas recommencée ; mais tous les coureurs n'ayant pas pu franchir la ligne d'arrivée à la suite d'une conduite répréhensible, incorrecte ou dangereuse de la part d'un autre coureur qui a donc été disqualifié, sont considérés comme ayant terminé la course. Ils sont classés aux places qu'ils occupaient avant la conduite répréhensible, incorrecte ou dangereuse et ils sont autorisés à avancer dans le classement à la suite de la disqualification du coureur coupable.

Un procédé identique est appliqué à un coureur qui, de l'avis de l'Arbitre, a délibérément laissé tomber sa machine ou quitté la piste pour une raison de sécurité.

ARTICLE 1.8.13 – DISQUALIFICATION

Un pilote disqualifié doit quitter la piste sans délai et retourner au parc pilotes aussi vite que possible après que la manche a été arrêtée ou stoppée. Si un pilote est disqualifié après la fin d'une manche, le pilote suivant doit remonter d'une place au classement de cette dernière.

ARTICLE 1.8.14 – LIMITE DE TEMPS

Un pilote doit être considéré retiré d'une manche s'il n'a pas entamé le dernier tour avant que le vainqueur ait franchi la ligne d'arrivée.

En Speedway, un pilote est également considéré retiré s'il n'a pas fait le nombre de tours requis en 3 minutes dès lors que le départ a été donné.

En Long Track, un pilote est également considéré retiré s'il n'a pas fait le nombre de tours requis en 6 minutes dès lors que le départ a été donné.

Aucune réclamation n'est permise contre cette règle.

ARTICLE 1.8.15 – FIN D'UNE MANCHE

La fin d'une manche peut être effective dans l'une de ces conditions :

- Quand le début de la roue avant du coureur ou équipage de tête (toujours fixée à la machine) passe la ligne d'arrivée après que les tours requis ont été complétés.
- Quand l'arbitre classe la manche sous les conditions du présent règlement.

Si le drapeau à damier noir et blanc n'a pas été déployé à la fin du nombre de tours requis, on considère que le drapeau a bien été montré. Les pilotes sont classés sur les quatre premiers tours.

ARTICLE 1.8.16 – MANCHE ARRETEE

Si un accident se produit sur la piste et que, de l'avis de l'arbitre, il est dangereux que la **manche** continue, il doit l'arrêter. Seul l'Arbitre a le pouvoir d'ordonner l'arrêt d'une course.

Si l'arbitre est amené à arrêter une course après que le coureur de tête est entré dans le dernier tour, l'arbitre peut valider le résultat de la course sur la base des positions des concurrents au moment où la course a été arrêtée. Le coureur à l'origine de l'arrêt de la course est disqualifié et ne marquera aucun point. Les concurrents suivants sont remontés dans le classement selon le nombre de places laissées vacantes.

ARTICLE 1.8.17 – REPRISE D'UNE COURSE

Si l'arbitre est amené à arrêter une manche avant que le coureur de tête n'ait franchi la ligne de départ/arrivée pour commencer le dernier tour, l'arbitre doit ordonner un nouveau départ.

L'arbitre doit ordonner ce nouveau départ et autoriser à s'y présenter tout coureur qui est tombé parce qu'il a été gêné ou qu'il a délibérément laissé tomber son motocycle ou quitté la piste pour des raisons de sécurité. Uniquement dans ces cas, toute aide extérieure qui peut être apportée au pilote concerné n'est pas sanctionnée. Tout coureur autorisé à participer à une reprise de la manche peut changer de motocycle pour le nouveau départ.

Un coureur de réserve est autorisé à remplacer un coureur qui s'est blessé ou qui a endommagé son motocycle, mais qui n'est pas considéré comme la cause première de l'arrêt de la manche.

Lorsqu'ils prennent part à la nouvelle procédure de départ d'une manche, les coureurs doivent conserver leur position initiale sur la grille de départ et tout coureur de réserve autorisé à prendre le départ doit occuper la position du coureur qu'il remplace.

Lorsqu'un coureur a été disqualifié dans une manche par paire ou par équipe, son partenaire peut choisir sa position de départ d'origine ou celle de son partenaire disqualifié.

Tout coureur qui a manqué le départ, qui s'est retiré (ce qui comprend ceux dont le motocycle n'était pas en marche lorsque la course a été arrêtée) ou qui a été disqualifié d'une manche qui doit être recourue, n'est pas autorisé à prendre le nouveau départ, sauf s'il s'est retiré après avoir été gêné ou s'il s'est arrêté dans l'intérêt de la sécurité comme décrit plus haut.

ARTICLE 1.9 – RESULTATS**ARTICLE 1.9.1 – CALCUL DES RESULTATS**

Classement de la manche (hors Flat-Track voir règles particulières) :

Pour être classé, un pilote doit passer la ligne d'arrivée avec le même nombre de tours que le vainqueur de la manche dans un temps imparti (suivant article 8.14).

Sur décision de l'arbitre, et si un arrêt de manche intervient alors que le troisième tour est terminé, le classement de la manche peut être validé selon les positions des pilotes au moment de l'arrêt de la manche. Le pilote ayant causé l'arrêt de manche est quant à lui non classé.

Les coureurs/équipages qui n'ont pas terminé le nombre de tours requis, ou pour d'autres raisons n'ont pas terminé une course, ont les annotations suivantes dans la grille de résultat :

M =	Disqualification pour la règle des 2 minutes	T =	Disqualifié pour mauvais départ
R =	Retrait de la course	D =	Disqualification
N =	Pas pris le départ	F =	Chute sans disqualification
NC =	Non Classé (n'a pas effectué les 4 tours)		

L'attribution de 0 point prévaut sur l'attribution d'une de ces lettres.

Les pilotes classés se voient attribuer des points par manche (article 9.2).

Classement de l'épreuve :

Pour déterminer le podium de la journée, il est tenu compte du résultat de la Finale pour les pilotes y participant, puis du résultat des demi-finales ou de la manche de dernière chance le cas échéant, et enfin du cumul des points acquis lors des manches qualificatives pour les pilotes non-qualifiés.

Pour les pilotes participant aux demi-finales mais non qualifiés pour la Finale, la position d'arrivée dans les demi-finales sert à déterminer le classement de l'épreuve : pilotes 3^e, puis pilotes 4^e et éventuellement 5^e et 6^e. Pour les deux pilotes ayant terminé aux mêmes positions de chaque demi-finale (les deux pilotes troisièmes par exemple), le départage de la position au classement général entre ces deux pilotes est réalisé en fonction du classement provisoire à l'issue des manches qualificatives et ainsi de suite pour les deux pilotes 4^e, les deux pilotes 5^e et les deux pilotes 6^e.

Points championnat :

Les pilotes se voient attribuer des points championnat en conformité avec le barème de points.

Les points championnat sont attribués en fonction du cumul de tous les points marqués durant l'épreuve (manches + éventuellement demi-finale + Finale).

Seuls les points marqués à l'occasion d'une manche de dernière chance ne peuvent pas être comptabilisés. Cette manche sert uniquement de qualification à la manche Finale pour les deux premiers pilotes.

Ainsi, le classement pour l'attribution des points championnat peut être différent du classement de l'épreuve.

Barème des points :

1^{er} 25 pts, 2nd 22 pts, 3^{ème} 20 pts, 4^{ème} 19 pts, 5^{ème} 18 pts, 6^{ème} 17 pts, 7^{ème} 16 pts, 8^{ème} 15 pts, 9^{ème} 14 pts, 10^{ème} 13 pts, 11^{ème} 12 pts, 12^{ème} 11 pts, 13^{ème} 10 pts, etc.

Les pilotes doivent garder leur tenue de compétition lors de la remise de prix.

Classement Général annuel :

Le classement général annuel est défini en additionnant pour chaque coureur les points championnats marqués sur la totalité des épreuves du Championnat.

Seuls les pilotes participant à une épreuve de Championnat FIM ou FIME ou sélectionnés par le DTN le même jour, le jour précédent ou le jour suivant un Championnat récupère en fin de saison la moyenne de ses points acquis en Championnat de France.

En cas d'égalité se référer à l'article 9.3.

ARTICLE 1.9.2 – POINTS DES PILOTES PAR MANCHE

Dans chaque épreuve chacune des manches est considérée comme une course en soi, chaque pilote marque des points en fonction de sa position d'arrivée.

Exemple : pour 5 pilotes au départ, en sachant que le dernier a toujours 0 le premier marquera 4 points, le second 3 points ect.

ARTICLE 1.9.3 – TRAITEMENT DES EGALITES

Pour chaque épreuve lors de l'établissement des places entre les pilotes, dans la liste des résultats intermédiaires ou définitifs, les ex-æquo sont départagés selon le schéma suivant :

- Priorité est donnée aux pilotes (ex æquo aux points) ayant le plus grand nombre de 1^{ère} place, puis de 2^{ème} place, etc. ;
- Si l'égalité persiste, et concerne seulement 2 pilotes, priorité est donnée au pilote le mieux placé dans la course où les 2 pilotes se sont rencontrés ;
- Si l'égalité persiste et concerne plus de 2 pilotes, il faut examiner s'il y a une possibilité de déterminer une priorité particulière. *Par exemple, 3 pilotes ex æquo, A, B et C : Pilote A a battu le pilote B Pilote A a battu le pilote C Pilote B a battu le pilote C Dans ce cas, la priorité est la meilleure position pour le pilote A, suivi par le pilote B, puis le pilote C.*
- Si les solutions précédentes ne peuvent être utilisées, l'ordre est déterminé par un tirage au sort.

Pour l'attribution des points championnat, en cas d'égalité de points scorés entre les pilotes, le résultat de la Finale sera pris en compte pour les pilotes y participant. Pour les pilotes qui ne sont pas qualifiés pour la Finale, le résultat des demi-finales sera pris en compte en cas d'égalité de points scorés entre les pilotes.

Pour le classement final du championnat : Si une égalité persiste pour la **première place** à l'issue de la dernière épreuve, alors une manche de départage est réalisée.

En cas d'égalité pour les pilotes classés à partir de la **2^e** place, le résultat du championnat est déterminé en fonction du classement de la dernière épreuve.

En cas d'annulation de la dernière épreuve, ou de l'absence d'un pilote pour cause de championnat FIM/FIME rendant impossible la tenue du run off pour déterminer la 1ère place, le classement sera déterminé en fonction du meilleur résultat sur la dernière épreuve dans laquelle les pilotes se sont rencontrés.

Si les pilotes ne se sont pas rencontrés lors d'une épreuve dans la saison, alors le classement sera déterminé selon le résultat du championnat N-1.

ARTICLE 1.9.4 – INTERRUPTION DE MANIFESTATION

Si une épreuve est interrompue ou suspendue pour quelque raison que ce soit, les règles suivantes s'appliquent :

- a) Lorsqu'une manifestation est interrompue avant l'accomplissement de 50% des courses programmées par participant (coureur ou équipe) et par catégorie mais peut reprendre le même jour, alors, toutes les manches programmées restantes sont replanifiées après l'interruption. La classification finale est établie en prenant en compte des résultats de chaque pilote avant et après l'interruption.
- b) Lorsqu'une manifestation est interrompue avant l'accomplissement de 50% des courses programmées

par participant mais ne peut pas reprendre le même jour, alors, les résultats des courses courues par catégorie ne sont pas pris en considération. L'organisateur doit proposer une date de report et chaque cas est traité par la commission.

- c) Lorsqu'une manifestation est interrompue et ne peut pas continuer le même jour, et si 50% ou plus des courses programmées par participant sont accomplies, alors, la manifestation doit être considérée comme valide. La position de chaque participant dans le classement final est établie en additionnant leurs points marqués dans le même nombre de manches accomplies, ce qui signifie que lorsqu'un participant (coureur ou équipe) a l'occasion d'accomplir une manche de plus que les autres participants, alors, la manche en question ne doit pas être prise en considération. L'attribution des points championnat reste alors inchangée.

ARTICLE 1.9.4.1 – REMBOURSEMENT DE FRAIS EN CAS D'INTERRUPTION D'UNE EPREUVE

Dans le cas où une épreuve est interrompue ou suspendue pour quelque raison que ce soit, de sorte qu'une classification appropriée ne peut être obtenue et que la compétition ne peut pas être reportée, les coureurs et les équipes peuvent recevoir jusqu'à 50% du montant indiqué dans le barème de primes (de leurs catégories respectives) divisé par le nombre de coureurs (pilotes réservistes inclus).

ARTICLE 1.9.5 – COMMUNICATION DES RESULTATS

Les résultats sont publiés sur le site www.ffm.org ainsi qu'envoyés à la liste de presse FFM.

ARTICLE 1.9.6 – CONTESTATION DES RESULTATS

Aucune réclamation ne peut être faite après expiration du temps réglementaire, soit 30 minutes après communication des résultats.

ARTICLE 1.9.7 – CEREMONIE DE REMISE DES PRIX

Les 3 premiers de chaque catégorie reçoivent un trophée de Champion de France. Ces récompenses sont remises lors de la dernière épreuve de la saison.

ARTICLE 1.10 – RECLAMATIONS ET PENALITES

Toute réclamation doit être remise au Directeur de Course par écrit dans les 30 minutes après la dernière manche de la catégorie concernée et être accompagnée de la somme de 75€, qui est restituée au réclamant si le bien-fondé est reconnu. Elle doit être assortie, lorsqu'elle suppose un démontage du moteur, d'une caution de 75€ pour les moteurs à deux temps et de 150€, pour les moteurs à quatre temps. Dans le cas contraire, la somme est versée au pilote, 75€ ou 150€ suivant le type.

Aucune réclamation ne peut être déposée contre une décision de l'Arbitre de l'épreuve.

CHAMPIONNAT DE FRANCE DE LONG-TRACK Elite II - REGLES PARTICULIERES

ARTICLE 2.1 – GENERAL

Les droits d'engagement sont fixés de la façon suivante :

Engagements épreuve par épreuve : 50 € par épreuve

En cas de désistement important de pilotes l'épreuve ou les épreuves peuvent être annulées.

Seuls les pilotes engagés à l'année et nommés sur des épreuves FIM FIME ou sélection de la DTN peuvent être exemptés de participer à une épreuve et peut récupérer en fin de saison la moyenne de ses points acquis en championnat de France (art. 1.9.1).

Un minimum de 5 pilotes est obligatoire pour une épreuve de Championnat de France.

Cylindrées autorisées : 250cc et 500cc

Le format de course, la méthode de qualification et le nombre de pilotes sont définis par la commission nationale de course sur piste.

Selon l'appréciation du niveau des pilotes engagés dans la catégorie, la Commission Nationale des Courses sur Piste se réserve le droit de pouvoir répartir les pilotes en deux groupes distincts : Elite 1 et Elite 2.

ARTICLE 2.2 - PARTICIPANTS

Pilotes licenciés FFM : INT, LUE, PAX, CEX, NCO, INJ, LJA et les pilotes possédant une licence Internationale ou Européenne d'une autre fédération si l'épreuve est inscrite au calendrier FIM ou FIME. Seuls les pilotes détenteurs d'une licence FFM (hors LJA) sont classés au championnat.

PLAQUES : N° noir - plaque jaune

Les plaques doivent être de 285mm minimum sur 235mm minimum, solides et rigides.

ARTICLE 2.3 – RESULTATS ET METHODE DE CLASSIFICATION

A l'appui du classement général de l'épreuve, chaque pilote se voit attribuer des points championnat suivant le barème prévu à l'article 1.9.

En cas de scission de la catégorie Elite en 2 groupes de course, les pilotes appartenant au groupe Elite 1 prendront les premiers points championnat du barème. Les pilotes du groupe Elite 2 se verront attribuer les points championnat suivants. Les deux groupes constitueront un seul classement Elite. En cas d'égalité au classement général de l'épreuve, ces dernières sont traitées conformément à la section 1.9.3 de ce présent règlement.

ARTICLE 2.4 – PRIMES ELITE

Seuls les pilotes participant à la Finale Elite 1 seront primés. Ainsi :

- Si la Finale s'effectue avec 5 pilotes, alors seules les primes du 1^{er} au 5^e seront versées.
- Si la Finale s'effectue avec 6 pilotes, alors seules les primes du 1^{er} au 6^e seront versées.

1	650 €	3	450 €	5	300 €
2	550 €	4	350 €	6	250 €

CHAMPIONNAT DE FRANCE LONG TRACK U23 III - REGLES PARTICULIERES

ARTICLE 3.1 – GENERAL

Engagements épreuve par épreuve : 50€ par épreuve

Sont éligibles les pilotes n'ayant pas plus de 23 ans durant l'année. Une sélection de pilotes titulaires et de réservistes est établie par la commission des courses sur piste

En cas de désistement important de pilotes l'épreuve ou les épreuves peuvent être annulées.

Seuls les pilotes engagés à l'année et nommés sur des épreuves FIM ou FIME ou sélection de la DTN peuvent être exemptés de participer à une épreuve et peuvent récupérer en fin de saison la moyenne de ses points acquis en championnat de France. (Art. 1.9.1)

Un minimum de 5 pilotes est obligatoire pour une épreuve de Championnat de France.

Le format de course, la méthode de qualification et le nombre de pilotes sont définis par la commission nationale de course sur piste.

Selon l'appréciation du niveau des pilotes engagés dans la catégorie, la Commission Nationale des Courses sur Piste se réserve le droit de pouvoir répartir les pilotes en deux groupes distincts : U23 1 et U23 2.

ARTICLE 3.2 – PARTICIPANTS

ARTICLE 3.2.1 COUREURS ADMIS

Pilotes licenciés FFM : INT, LUE, PAX, CEX, NCO, INJ, LJA et les pilotes possédant une licence Internationale ou Européenne d'une autre fédération si l'épreuve est inscrite au calendrier FIM ou FIME. Seuls les pilotes détenteurs d'une licence FFM (hors LJA) sont classés au championnat.

ARTICLE 3.2.2 PLAQUES

N° noir - plaque jaune

Les plaques doivent être de 285mm minimum sur 235mm minimum. Solides et rigides.

ARTICLE 3.3 – RESULTATS ET METHODE DE CLASSIFICATION

A l'appui du classement général de l'épreuve, chaque pilote se voit attribuer des points championnat suivant le barème prévu à l'article 1.9.

En cas d'intégration des pilotes U23 à la catégorie Long-Track Elite, chaque pilote se voit attribuer le même nombre de points championnat que ceux marqués dans la catégorie Long-Track Elite.

En cas de scission de la catégorie U23 en 2 groupes de course, les pilotes appartenant au groupe U23 1 prendront les premiers points championnat du barème. Les pilotes du groupe U23 2 se verront attribuer les points championnat suivants. Les deux groupes constitueront un seul classement U23.

En cas d'égalité au classement général de l'épreuve, ces dernières sont traitées conformément à la section 1.9.3 de ce présent règlement.

ARTICLE 3.4 – PRIMES

Si les pilotes de la catégorie U23 sont intégrés au Championnat de France de Long-Track Elite le jour d'une épreuve, alors les pilotes ne reçoivent que les primes du Championnat de France de Long-Track Elite. Les primes du Championnat U23 ne sont pas applicables.

Seuls les pilotes participant à la Finale U23 1 seront primés.

1	250€	3	140€	5	90€
2	170€	4	120€		

CHAMPIONNAT DE FRANCE DE SIDE CAR DE COURSE SUR PISTE

IV - REGLES PARTICULIERES

ARTICLE 4.1 – GENERAL

Les droits d'engagement sont fixés de la façon suivante :

Engagements épreuve par épreuve : 60€ par épreuve

En cas de désistement important de pilotes l'épreuve ou les épreuves peuvent être annulées.

Seuls les équipages nommés sur des épreuves FIME peuvent être exemptés.

Un minimum de 4 équipages est obligatoire pour une épreuve de Championnat de France Side-car.

ARTICLE 4.2 - PARTICIPANTS

Coureurs admis : **Licenciés FFM** : NCO, NJC, LUE, INT, INJ, PAX, CEX, **LJA**.

Seuls les pilotes détenteurs d'une licence FFM (hors LJA) seront classés au championnat.

Plaques : N° noir - plaque jaune.

Les plaques doivent être de 285 mm minimum sur 235 mm minimum. Solides et rigides.

Lorsqu'un passager régulièrement engagé se trouvera indisponible pour cause de blessure avant ou pendant l'épreuve, le pilote peut prendre le départ des courses avec un nouveau passager, à condition que :

- ▶ L'identité de son nouveau passager et sa licence soient contrôlées par le club organisateur et qu'il ne soit pas déjà qualifié pour un Championnat le même jour.
- ▶ Si les essais sont terminés, l'arbitre peut autoriser au moins deux tours de reconnaissance avec son nouveau passager, que l'équipage ainsi formé se présente à son couloir dans les délais impartis.

ARTICLE 4.3 – RESULTATS ET METHODE DE CLASSIFICATION

A l'appui du classement général de l'épreuve, chaque pilote se voit attribuer des points championnat suivant le barème prévu à l'article 1.9.

En cas d'égalité au classement général de l'épreuve, ces dernières sont traitées conformément à la section 1.9.3 de ce présent règlement.

ARTICLE 4.4 – PRIMES

1	400€	3	200€
2	300€	4	100€

ARTICLE 4.5 - SPECIFICITES

Les machines doivent être équipées de roues Speedway sur les manifestations organisées sur des pistes de Speedway.

CHAMPIONNAT DE FRANCE DE GRASS-TRACK / LONG-TRACK 250CC

V - REGLES PARTICULIERES

ARTICLE 5.1 – GENERAL

Les droits d'engagement sont fixés de la façon suivante :

Engagements épreuve par épreuve : 40€ par épreuve

En cas de désistement important de pilotes, l'épreuve ou les épreuves peuvent être annulées.

Seuls les pilotes engagés nommés sur des épreuves FIM FIME ou sur sélection de la DTN peuvent être exemptés.

ARTICLE 5.2 – PARTICIPANTS

ARTICLE 5.2.1 PILOTES ADMIS

Pilotes licenciés FFM : INT, LUE, PAX, CEX, NCO, INJ, **LJA** et les pilotes possédant une licence Internationale ou Européenne d'une autre fédération si l'épreuve est inscrite au calendrier FIM ou FIME.

Seuls les pilotes détenteurs d'une licence FFM (hors LJA) sont classés au championnat.

Si le nombre de compétiteurs requis n'est pas suffisant, les pilotes peuvent être amenés à concourir avec les pilotes de la catégorie Élite.

ARTICLE 5.2.2 PLAQUES

N° blanc - plaque bleue.

Les plaques doivent être de 285 mm minimum sur 235 mm minimum. Solides et rigides.

ARTICLE 5.3 – RESULTATS ET METHODE DE CLASSIFICATION

A l'appui du classement général de l'épreuve, chaque pilote se voit attribuer des points championnat suivant le barème prévu à l'article 1.9.

En cas d'intégration des pilotes 250cc à la catégorie Long-Track Elite, chaque pilote se voit attribuer le même nombre de points championnat que ceux marqués dans la catégorie Long-Track Elite.

En cas d'égalité au classement général de l'épreuve, ces dernières sont traitées conformément à la section 1.9.3 de ce présent règlement.

ARTICLE 5.4 – BAREME DES PRIMES

Si les pilotes de la catégorie 250cc sont intégrés au Championnat de France de Long-Track Elite le jour d'une épreuve, les pilotes ne reçoivent que les primes du Championnat de France de Long-Track Elite. Les primes du Championnat 250cc ne sont pas applicables.

1^{er}90€ 2^{ème} 80€ 3^{ème}70€

CHAMPIONNAT DE FRANCE COURSES SUR PISTE 85-190cc – KIDS – EDUCATIF

VI - REGLES PARTICULIERES

ARTICLE 6.1 – GENERAL

Compétition pour pilote solo avec pneumatiques autorisés :

- Type Speedway ou Flat Track pour les pistes en cendrée
- Type Speedway / Long Track ou Flat Track et pneus en crampons de moins de 10mm pour les pistes en herbe (Grass-Track)

Les parties cycle de Speedway sont interdites sur les pistes en herbe.

Les droits d'engagement sont fixés à **30€** par épreuve.

Compétition pour pilote solo.

En cas de désistement important de pilotes, l'épreuve ou les épreuves peuvent être annulées.

Seuls les pilotes engagés nommés sur des épreuves FIM et FIME peuvent être exemptés.

ARTICLE 6.2 – PARTICIPANTS

ARTICLE 6.2.1 PILOTES ADMIS

Licences NJ ou LJA.

Seuls les pilotes détenteurs d'une licence FFM (hors LJA) seront classés au championnat.

Catégorie Educatif : à partir de 6 ans 50cc 2T ou 110cc 4T Maximum ou équivalent e-moto

Catégorie Kids : à partir de 7 ans 65cc 2 Temps maximum ou 129cc 4 Temps Maximum ou équivalent e-moto

Catégorie 85-190cc : à partir de 9 ans 85cc 2 Temps maximum, 129cc 4 Temps Maximum ou 190cc maximum moteur Daytona Anima 190cc – 4 soupapes – 4 vitesses (Daytona Anima 190FSM) – 24HP ou équivalent e-moto

Le pilote ne doit pas avoir atteint l'âge maximum au 1^{er} janvier.

ARTICLE 6.2.2 PLAQUES

Catégorie Educatif Kids N° blanc – plaque bleue

Catégorie 85cc – 129cc N° blanc – Plaque verte

Les plaques doivent être de 285 mm minimum sur 235 mm minimum. Solides et rigides.

ARTICLE 6.3 – FORMAT DE COURSE

Les catégories « Kids » et « 85-190cc » sont regroupées si l'une de ces catégories comporte moins de 4 pilotes.

Le circuit doit être modifié, si nécessaire, pour les adapter aux machines et au niveau des pilotes.

En fonction de l'état de la piste ou pour des raisons de timing, sur l'appréciation de l'arbitre et/ou du Jury, le nombre de tours de la catégories Kids pourra à tout moment être diminué à seulement 3 tours.

Recommandation :

Il est rappelé aux accompagnateurs que les règles sont les mêmes que pour le Championnat de France. Aucun parent n'est toléré à l'intérieur de la piste et/ou sur la ligne de départ.

ARTICLE 6.4 – RESULTATS

Ces catégories font l'objet d'un classement séparé. Il n'y a pas de cumul de points en cas de changement de catégorie en cours d'année.

Les pilotes de la catégorie « Kids » prenant un tour par les pilotes « 85-190cc » ou le pilote de la catégorie « Educatif » prenant un tour par les pilotes « Kids » sont tout de même classés.

Tous les pilotes sont récompensés.

A l'appui du classement général de l'épreuve, chaque pilote se voit ainsi attribuer des points championnat suivant le barème prévu à l'article 1.9.

En cas d'égalité au classement général de l'épreuve, ces dernières sont traitées conformément à la section 1.9.3 de ce présent règlement.

**CHAMPIONNAT DE FRANCE
DE SPEEDWAY ELITE
VII - REGLES PARTICULIERES**

ARTICLE 7.1 – GENERAL

Les droits d'engagement sont fixés de la façon suivante :

Engagements épreuve par épreuve : 50 € par épreuve

En cas de désistement important de pilotes l'épreuve peut être annulée.

Seuls les pilotes engagés et nommés sur des épreuves FIM FIME ou sélection de la DTN peuvent être exemptés de participer à l'épreuve.

Un minimum de 8 pilotes est obligatoire pour une épreuve de Championnat de France.

Cylindrées autorisées : 250cc et 500cc

Le format de course est déterminé avec 4 pilotes au départ pour l'ensemble des épreuves.

La méthode de qualification et le nombre de pilotes sont définis par la commission nationale de course sur piste.

Selon l'appréciation du niveau des pilotes engagés dans la catégorie, la Commission Nationale des Courses sur Piste se réserve le droit de pouvoir répartir les pilotes en deux groupes distincts : Elite 1 et Elite 2.

ARTICLE 7.2 – PARTICIPANTS

Pilotes licenciés FFM : INT, LUE, PAX, CEX, NCO, INJ, LJA et les pilotes possédant une licence Internationale ou Européenne d'une autre fédération si l'épreuve est inscrite au calendrier FIM ou FIME.

Seuls les pilotes détenteurs d'une licence FFM (hors LJA) sont classés au championnat.

ARTICLE 7.3 – RESULTATS ET METHODE DE CLASSIFICATION

A l'appui du classement général de l'épreuve, chaque pilote se voit ainsi attribuer des points championnat suivant le barème prévu à l'article 1.9.

En cas de scission de la catégorie Elite en 2 groupes de course, les pilotes appartenant au groupe Elite 1 prendront les premiers points championnat du barème. Les pilotes du groupe Elite 2 se verront attribués les points suivants.

En cas d'égalité au classement général de l'épreuve, ces dernières sont traitées conformément à la section 1.9.3 de ce présent règlement.

ARTICLE 7.4 – BAREME DES PRIMES ELITE

Seuls les pilotes participant à la Finale Elite 1 seront primés.

1	650 €	3	450 €
2	550 €	4	350 €

CHAMPIONNAT DE FRANCE SPEEDWAY U23

VIII - REGLES PARTICULIERES

ARTICLE 8.1 – GENERAL

Les droits d'engagement sont fixés de la façon suivante :

Engagements épreuve par épreuve : 50 € par épreuve

Sont éligibles les pilotes n'ayant **pas plus de 23 ans** durant l'année. Une sélection de pilotes titulaires et de réservistes est établie par la commission des courses sur piste

En cas de désistement important de pilotes l'épreuve ou les épreuves peuvent être annulées.

Seuls les pilotes engagés à l'année et nommés sur des épreuves FIM FIME ou sélection de la DTN peuvent être exemptés de participer à une épreuve et peut récupérer en fin de saison la moyenne de ses points acquis en championnat de France. (Art 1.9.1)

Un minimum de 8 pilotes est obligatoire pour une épreuve de Championnat de France.

Cylindres autorisés : 250cc et 500cc

Le format de course **est déterminé avec 4 pilotes au départ pour l'ensemble des épreuves.**

La méthode de qualification et le nombre de pilotes sont définis par la commission nationale de course sur piste.

Selon l'appréciation du niveau des pilotes engagés dans la catégorie, la CCP se réserve le droit de pouvoir répartir les pilotes en deux groupes distincts : U23 1 et U23 2.

ARTICLE 8.2 – PARTICIPANTS

Pilotes licenciés FFM : INT, LUE, PAX, CEX, NCO, INJ, LJA et les pilotes possédant une licence Internationale ou Européenne d'une autre fédération si l'épreuve est inscrite au calendrier FIM ou FIME.

Seuls les pilotes détenteurs d'une licence FFM (hors LJA) sont classés au championnat.

ARTICLE 8.3 – RESULTATS ET METHODE DE CLASSIFICATION

A l'appui du classement général de l'épreuve, chaque pilote se voit attribuer des points championnat suivant le barème prévu à l'article 1.9.

En cas d'intégration des pilotes U23 à la catégorie Speedway Elite, chaque pilote se voit attribuer le même nombre de points championnat que ceux marqués dans la catégorie Speedway Elite.

En cas de scission de la catégorie U23 en 2 groupes de course, les pilotes appartenant au groupe U23 1 prendront les premiers points championnat du barème. Les pilotes du groupe U23 2 se verront attribués les points suivants. Les deux groupes constitueront un seul classement U23.

En cas d'égalité au classement général de l'épreuve, ces dernières sont traitées conformément à la section 1.9.3 de ce présent règlement.

ARTICLE 8.4 – PRIMES

Si les pilotes de la catégorie U23 sont intégrés au Championnat de France de Speedway Elite le jour d'une épreuve, alors les pilotes ne reçoivent que les primes du Championnat de France de Speedway Elite. Les primes du Championnat U23 ne sont pas applicables.

Seuls les pilotes participant à la Finale U23 1 seront primés.

1	250 €	3	140 €
2	170 €	4	120 €

CHAMPIONNAT DE FRANCE DE SPEEDWAY 250cc

IX - REGLES PARTICULIERES

ARTICLE 9.1 – GENERAL

Les droits d'engagement sont fixés de la façon suivante :

Engagements épreuve par épreuve : 40 € par épreuve

(En cas de désistement important de pilotes l'épreuve ou les épreuves peuvent être annulées).

Seuls les pilotes nommés sur des épreuves FIM et FIME ou sélection de la DTN peuvent être exemptés.

ARTICLE 9.2 – PARTICIPANTS

Pilotes licenciés FFM : INT, LUE, PAX, CEX, NCO, INJ, LJA et les pilotes possédant une licence Internationale ou Européenne d'une autre fédération si l'épreuve est inscrite au calendrier FIM ou FIME.

Seuls les pilotes détenteurs d'une licence FFM (hors LJA) sont classés au championnat.

ARTICLE 9.3 – RESULTATS ET METHODE DE CLASSIFICATION

A l'appui du classement général de l'épreuve, chaque pilote se voit ainsi attribuer des points championnat suivant le barème prévu à l'article 1.9.

En cas d'intégration des pilotes 250cc à la catégorie Speedway Elite, chaque pilote se voit attribuer le même nombre de points championnat que ceux marqués dans la catégorie Speedway Elite.

En cas d'égalité au classement général de l'épreuve, ces dernières sont traitées conformément à la section 1.9.3 de ce présent règlement.

ARTICLE 9.4 – PRIMES

Si les pilotes de la catégorie 250cc sont intégrés au Championnat de France de Speedway Elite le jour d'une épreuve, les pilotes ne reçoivent que les primes du Championnat de France de Speedway Elite. Les primes du Championnat 250cc ne sont pas applicables.

1^{er} 90 € 2^{ème} 80 € 3^{ème} 70 €

LIGUE NATIONALE DE SPEEDWAY**X - REGLES PARTICULIERES**

L'ensemble des règles générales et spécifiques liées au championnat de la Ligue Nationale de Speedway sont à retrouver dans le règlement spécifique de ce championnat.

COUPE DE FRANCE DE SPEEDWAY**“PROMOTION CUP”****XI - REGLES PARTICULIERES****ARTICLE 11.1 – GENERAL**

Cette compétition peut être organisés pendant des matchs de LNS ou tout autre type d'épreuve mais pas lors du Championnat de France de Speedway Elite. **Cylindres autorisés : 250cc et 500cc**
L'ensemble des pilotes français ayant un **avérage LNS 2024 inférieur ou égal à 1.00** sont autorisés à participer à la Promotion Cup.

Les droits d'engagement sont fixés de la façon suivante :

Engagements épreuve par épreuve : 40€ par épreuve

ARTICLE 11.2 – PARTICIPANTS

Pilotes licenciés FFM : INT, LUE, PAX, CEX, NCO, INJ.

Ne sont pas admis les pilotes engagés en LNS de catégorie A.

ARTICLE 11.3 – RESULTATS ET METHODE DE CLASSIFICATION

A l'appui du classement général de l'épreuve, chaque pilote se voit attribuer des points championnat suivant le barème prévu à l'article 1.9.

En cas d'égalité au classement général de l'épreuve, ces dernières sont traitées conformément à la section 1.9.3 de ce présent règlement.

COUPE DE FRANCE DE SPEEDWAY**“YOUTH CUP 250cc”****XII - REGLES PARTICULIERES****ARTICLE 12.1 – GENERAL**

Compétition pour pilote solo avec motorcycle de speedway, cette compétition peut être organisés pendant des matchs de LNS ou tout autre type d'épreuve mais pas lors du championnat de France de Speedway 250cc.

Les droits d'engagement sont fixés de la façon suivante :

Engagements épreuve par épreuve : 40€ par épreuve

ARTICLE 12.2 – PARTICIPANTS

Pilotes licenciés FFM : NCO, NJC, LUE, INT, INJ.

ARTICLE 12.3 – RESULTATS ET METHODE DE CLASSIFICATION

A l'appui du classement général de l'épreuve, chaque pilote se voit attribuer des points championnat suivant le barème prévu à l'article 1.9.

En cas d'intégration des pilotes 250cc à la catégorie Promotion Cup, chaque pilote se voit attribuer le même nombre de points championnat que ceux marqués dans la catégorie Promotion Cup.

En cas d'égalité au classement général de l'épreuve, ces dernières sont traitées conformément à la section 1.9.3 de ce présent règlement.

COUPE DE FRANCE DE SPEEDWAY

“YOUTH CUP 85-190cc”

XIII - REGLES PARTICULIERES

ARTICLE 13.1 – GENERAL

Compétition pour pilote solo avec motocycle **équipé d'un pneu arrière type speedway** cette compétition peut être organisés pendant des matchs de LNS ou tout autre type d'épreuve mais pas lors du Championnat de France Courses-sur-Piste 85cc-190cc.

Les droits d'engagement sont fixés de la façon suivante :

Engagements épreuve par épreuve : **30 €** par épreuve

ARTICLE 13.2 – PARTICIPANTS

Pilotes licenciés FFM : NCO, NJC, LUE, INT, INJ.

Catégorie Youth Cup 85-190cc : A partir de 9 ans : 85cc 2 Temps maximum, 129cc 4 Temps Maximum ou 190cc maximum moteur Daytona Anima 190cc Non modifié – 4 soupapes – 4 vitesses (Daytona Anima 190FSM) – 24HP.

ARTICLE 13.3 – RESULTATS ET METHODE DE CLASSIFICATION

A l'appui du classement général de l'épreuve, chaque pilote se voit attribuer des points championnat suivant le barème prévu à l'article 1.9.

En cas d'égalité au classement général de l'épreuve, ces dernières sont traitées conformément à la section 1.9.3 de ce présent règlement.

CHAMPIONNAT DE FRANCE DE FLAT-TRACK

XIV - REGLES PARTICULIERES

ARTICLE 14.1 – CATEGORIES

DIRTBIKE :

- Motos Tout Terrain type MX/Enduro/Supermoto ou customisées Flat-Track
- Cylindrée minimum : 250cc 2T ou 4T ou équivalent e-moto
- Cylindrée maximum : 450cc 4T ou 500cc 2T ou équivalent e-moto
- Pneus Flat-Track 19 pouces
- La garde au sol entre la partie inférieure du cadre ou du moteur n'est pas inférieure à 200mm.
- Plaque Jaune N° Noir

COUPE DE FRANCE TRACKER :

- Motos issues de la route customisées Flat-Track
- Cylindrée : **451cc minimum - Monocylindre ou 250cc minimum pré 1979 - Monocylindre**
- Pneus Flat-Track 19 pouces
- Plaque Noir N° Blanc

ARTICLE 14.2 – GENERAL

Les droits d'engagement sont fixés de la façon suivante :

Engagement par épreuve : **50 €**

Seuls les pilotes nommés sur des épreuves FIM et FIME ou sélectionnés par la DTN peuvent être exemptés. Compétition pour pilote solo sur tout type de circuit à l'exception des pistes en herbe.

ARTICLE 14.3 – PARTICIPANTS

Pilotes licenciés FFM : NCO, NJC, LUE, INT, INJ, NPP, LJA, NJ3C.

Les pilotes titulaires licence LJA sont classés à la journée mais ne marquent pas de points au championnat.

Nombre d'engagés : 25 maximum

Suivant le nombre de participants une sélection peut être aménagée par la commission des Courses sur Piste.

- Si moins de 5 sont inscrits dans une catégorie 8 jours avant l'épreuve (dernier délai d'inscription) la commission se laisse la possibilité d'annuler la catégorie ou de l'intégrer à une autre catégorie (classement séparé).

ARTICLE 14.4 – FORMAT DE COURSE

- Solo :

Le format est déterminé par la commission des courses sur piste en fonction du nombre de pilotes participants et du nombre d'épreuves composant ce championnat.

- 4 manches qualificatives (6T) + 1 finale (10T)

En cas de panne ou de chute, le pilote doit en toute sécurité entrer dès que possible à l'intérieur de la limite de la piste.

Lors de chaque manifestation, chaque pilote effectue 2 départs en 1^{ère} ligne et 2 départs en 2^{ème} ligne en manches qualificatives.

Pour les catégories à 11 pilotes et plus. Les 8 premiers du classement au terme des 4 manches qualificatives sont qualifiés directement en finale. Les autres pilotes doivent effectuer une manche de repêchage. Les 2 premiers de cette manche peuvent disputer la finale. Le classement de cette manche de repêchage servira de classement de la journée du 11^{ème} et plus.

Pour les catégories à 10 ou moins, tous les pilotes iront en finale à l'issue des manches qualificatives.

ARTICLE 14.5 – PROCEDURE DE DEPART

Les pilotes doivent être prêts dès la manche précédente pour rentrer en pré-grille où ils doivent se positionner dans leur ordre de départ.

L'arbitre doit indiquer le début des « 2 minutes » à minima au moyen d'une sirène et d'un feu orange clignotant que l'on peut entendre et voir dans la zone du parc pilotes, si tous les coureurs ne sont pas sur la ligne de départ à ce moment-là. Une horloge décomptant les 2 deux minutes peut également être positionnée à proximité de la zone de départ.

Cet avertissement s'adresse au(x) coureur(s) manquant(s) et ne peut être donné qu'une seule fois.

Si un ou plusieurs coureurs ne sont pas prêts à partir dans les 2 minutes ils sont disqualifiés de la manche.

Le coureur disqualifié est remplacé par un coureur de réserve si applicable.

Les pilotes viennent se positionner dans leurs couloirs respectifs prédéfinis en amont :

1^{ère} ligne : de 1 à 5 (de gauche à droite)

2^{ème} ligne : de 6 à 10 (de gauche à droite)

Une fois que le start marshall estime la position des coureurs correcte, il se place devant la première ligne drapeau rouge levé pour signaler à l'arbitre le lancement de la procédure de départ.

1) Allumage du feu vert (pilotes immobiles)

2) Feu vert éteint, lancement de la course

Une fois la procédure de départ lancée, en cas de panne, le pilote doit lever la main pour se signaler tant auprès des officiels que des autres concurrents et rester immobile.

Tout pilote dont le départ est anticipé doit partir 5 mètres derrière la dernière ligne. En cas de récidive de départ anticipé le pilote est exclu.

ARTICLE 14.6 - ARRET DE LA COURSE

A la seule discrétion de l'arbitre, tout pilote qui provoque l'arrêt de la course est soit disqualifié soit placé 5 mètres derrière la dernière ligne.

En cas d'arrêt de la course dans les situations suivantes, les prescriptions suivantes sont appliquées :

- Manche de 6 ou 8 tours :

Si l'arrêt de la manche est provoqué lorsque tous les coureurs ont effectué moins de 2 tours complets, un nouveau départ doit être ordonné avec les positions de départ originales de chaque pilote.

Si l'arrêt de la manche est provoqué lorsque tous les coureurs ont effectué entre 3 et 4 tours complets, un nouveau départ doit être ordonné avec tous les coureurs toujours en compétition au moment de l'arrêt. Ces derniers doivent utiliser leurs positions lors de l'arrêt de la manche pour ce nouveau départ qui se déroule sur le nombre restant de tours à parcourir. Ce nouveau départ est réalisé en file indienne (voir schéma ci-après).

Si l'arrêt de la manche est provoqué lorsque tous les coureurs ont effectué entre 5 et 6 tours complets, la manche est dans ce cas classée en tenant compte des positions de chaque pilote au moment de l'arrêt de la course.

- Manche de 10 tours :

Si l'arrêt de la manche est provoqué lorsque tous les coureurs ont effectué moins de 2 tours complets, un nouveau départ doit être ordonné avec les positions de départ originales de chaque pilote.

Si l'arrêt de la manche est provoqué lorsque tous les coureurs ont effectué entre 3 ou 8 tours complets, un nouveau départ doit être ordonné avec tous les coureurs toujours en compétition au moment de l'arrêt. Ces derniers doivent utiliser leurs positions lors de l'arrêt de la manche pour ce nouveau départ qui se déroule sur le nombre restant de tours à parcourir. Ce nouveau départ est réalisé en file indienne (voir schéma ci-après). Si l'arrêt de la manche est provoqué lorsque tous les coureurs ont effectué entre **7 ou 9** tours complets, la manche est dans ce cas classée en tenant compte des positions de chaque pilote au moment de l'arrêt de la course.

ARTICLE 14.7 – RESULTATS

A l'appui du classement général de l'épreuve, chaque pilote se voit ainsi attribuer des points championnat suivant le barème prévu à l'article 1.9.

En cas d'égalité au classement général de l'épreuve, ces dernières sont traitées conformément à la section 1.9.3 de ce présent règlement.

ARTICLE 14.8 – BAREME DES PRIMES

Les primes sont versées en fin d'année aux trois premiers pilotes du classement tel que défini dans le tableau ci-dessous :

Dirtbike : 1^{er} 500 € 2^{ème} 400 € 3^{ème} 300 €

Tracker : 1^{er} 350 € 2^{ème} 250 € 3^{ème} 150 €

ARTICLE 14.9 – SPECIFICITES

La bande de roulement du pneu Flat-Track ne peut être ni coupée ni modifiée. Sa profondeur doit être de 2 mm minimum et de 8 mm maximum (Norme FIM).

Au cas par cas en fonction des conditions de course ou de la nature du circuit dans l'intérêt de maintenir des conditions de sécurité et de pratique optimales.

Si tel est le cas, la décision du jury de l'épreuve est opposable à l'ensemble des pilotes présents dans les différentes catégories Flat-Track le jour de la compétition.

LIGUE NATIONALE DE SPEEDWAY REGLES GENERALES

ARTICLE 1 – GENERAL

Article 1.1 – Système

La compétition se déroule sous forme de **rencontres** qui opposent **4 équipes**.

Quatre équipes sont engagées dans la ligue nationale de speedway 2025.

La saison 2025 se déroulera sur 4 épreuves, chacune organisée par une équipe.

Article 1.2 – Composition des équipes dans une épreuve :

Chaque équipe est constituée de 4 pilotes titulaires utilisant des motos de Speedway de cylindrée 500 cm³ et 1 réserviste (non obligatoire) utilisant des motos de Speedway de cylindrée 500 cm³ ou 250 cm³.

La composition de chaque équipe inclus parmi les 5 pilotes :

Au minimum :

- 1 pilote étranger
- 1 pilotes français avec un **avérage LNS 2024 inférieur ou égal à 1.00**
- 1 réserviste pilote français avec un **avérage LNS 2024 inférieur ou égal à 1.00 (non obligatoire)**

Au maximum :

- 3 pilotes étrangers
- 4 pilotes français (réserviste non obligatoire inclus)

L'affectation des numéros pour les pilotes dans la grille sera faite en fonction des **avérages de chacun, du plus grand au plus petit**. Ainsi le pilote numéro 1, sera attribué au pilote de l'équipe avec l'**avérage le plus important** et ainsi de suite jusqu'au numéro 5.

Le pilote numéro 5 sera le réserviste.

Exceptions :

Les numéros 4 et 5 ne sont réservés qu'à des pilotes français.

Si un pilote étranger a un **avérage inférieur à 1.00 et que son **avérage est également inférieur à****

l'averagé d'un pilote français positionné en numéro 4 et 5, il restera affecté au numéro 3.

Article 1.3 – Déclaration des équipes

A) Déclaration Annuelle

Les équipes devront être officiellement déclarées 20 jours avant le premier match de la LNS.

La composition de chaque équipe devra inclure parmi ses 4 pilotes titulaires :

A minima :

- 1 pilote étranger
- 1 pilote français **avec un averagé LNS 2024 inférieur ou égal à 1.00**

La composition de chaque équipe pourra inclure parmi ses 4 pilotes titulaires :

Au maximum :

- **3 pilotes étrangers**
- **3 pilotes français**

L'averagé 2024 des pilotes est déterminé selon les mêmes modalités de calcul pour tous les championnats listés ci-dessous : averagé de points marqués à la manche.

Une majoration d'averagé est appliquée aux championnats suivants :

- Premiership anglaise : majoration de 20%
- Championship anglaise : majoration de 10%
- PGE Ekstraliga polonaise : majoration de 30%
- Metalkas. 2 Ekstraliga polonaise : majoration de 20%
- Krajowa Liga polonaise : majoration de 10%
- U24 Ekstraliga polonaise : averagé réel sans majoration
- Bauhaus Liga Suédoise : majoration de 20%
- Allsvenska Liga Suédoise : averagé réel sans majoration
- Danish Super ligue danoise : majoration de 20%
- 1^{ère} division danoise : averagé réel sans majoration
- LNS 2024 : averagé réel sans majoration

Quand un pilote a un averagé dans plusieurs ligues, alors c'est l'averagé le plus important qui sera retenu pour participer à la LNS.

Si un pilote français ou étranger n'est pas répertorié dans l'annexe des averagés 2024, alors sa classification sera soumise à la discrétion de la commission.

Un pilote français débutant, se verra attribuer un averagé minimum de 0.5 points

Les averagés attribués par la CCP se feront selon les paliers définis ci-après : 0.5, 0.75, 1.00, 1.50, 2.00

L'ensemble des pilotes français ayant un averagé LNS 2024 inférieur ou égal à 1.00 pourront participer à la Promotion Cup.

Se reporter à l'annexe 1 pour le détail des averagés.

Ces 4 pilotes déclarés sur la déclaration annuelle seront considérés comme « pilotes titulaires de l'équipe ».

Un contrat devra être constitué liant le pilote avec le club.

Ce contrat devra être fourni au secrétariat CCP lors de la déclaration des équipes.

Un club aura la possibilité de résilier son engagement avec un pilote déclaré en début d'année. Il aura la possibilité de recruter un pilote de remplacement à la seule condition qu'il ne soit pas déclaré dans une autre équipe.

Ces modifications devront être annoncées officiellement 5 jours avant un match au secrétariat CCP.

Un club ayant résilié le contrat d'un de ses pilotes titulaires, ne pourra pas faire participer ce même pilote à l'épreuve suivant sa résiliation sous n'importe quel statut (substitut, guest) que ce soit.

Deux résiliations de contrats maximum sont autorisées par équipe.

B) Déclaration par match

Chaque team manager devra remplir une déclaration par match annonçant l'équipe définitive de **4 pilotes titulaires 12 jours calendaires avant l'épreuve (jour de l'épreuve inclus dans les 12 jours)**.

Exemple : Pour une épreuve le 12 juin, la déclaration de l'équipe pourra être transmise au plus tard le 31 mai à minuit.

La composition de chaque équipe devra inclure parmi ses 4 pilotes titulaires

A minima :

- 1 pilote étranger
- 1 pilote français avec un averagé LNS 2024 inférieur ou égal à 1.00

La composition de chaque équipe pourra inclure parmi ses 4 pilotes titulaires :

Au maximum :

- 3 pilotes étrangers
- 3 pilotes français

Un pilote étranger est obligatoire dans la composition de l'équipe pour chaque épreuve.

Il est possible d'annoncer dans la déclaration du match un pilote en remplacement d'un pilote titulaire déclaré en début d'année sur la déclaration annuelle.

Ce pilote devra obligatoirement avoir un **avérage** permettant à l'**avérage cumulé** de l'équipe de respecter les limites autorisées conformément aux articles 4.2 et 4.3

Ce pilote sera considéré comme pilote substitut ou comme pilote invité (guest) conformément aux motifs de remplacement du pilote absent (cf. Art.1.4-1 et 1.4-2).

Si l'**avérage** du pilote remplaçant est supérieur à un autre pilote de l'équipe, alors l'attribution des numéros dans la grille, aux pilotes de l'équipe concernée, sera modifiée pour respecter la règle d'attribution des numéros du plus grand **avérage** au plus petit.

L'équipe devra s'acquitter du montant d'engagement de 100€ lors de la déclaration de son équipe pour chaque match.

Chaque pilote titulaire, qui s'engage par contrat avec son équipe aura pour obligation de participer aux matchs de son équipe.

Une équipe ne pourra pas déclarer un pilote titulaire engagé dans la déclaration annuelle d'une autre équipe sauf si son contrat vient à être rompu en cours de saison (cf art. 1.3 A).

Une pénalité financière d'un montant de 200€, déduite de l'aide financière LNS CCP, sera infligée à toute équipe dont l'absence d'un pilote titulaire serait constatée lors d'un match, une fois la déclaration faite. (Une blessure avec certificat médical, la participation à une épreuve championnat FIM ou FIM Europe, une participation dans un match de championnat d'une autre ligue prioritaire ne sont pas considérés comme une absence). Pour chaque pilote supplémentaire absent dans l'équipe, une pénalité de 200 € sera également appliquée et viendra s'ajouter au montant initial de 200€.

Article 1.4 – Pilote substitut

Sont considérés comme « pilotes substitués » les pilotes ne faisant pas partie des pilotes titulaires d'une équipe désignés sur la déclaration annuelle et venant en remplacement d'un pilote titulaire retenu pour cause de championnat National, FIM ou FIME, Ou participant à un match de la ligue professionnelle dans laquelle il est engagé ou un pilote blessé avec justificatif.

Ce ou ces pilotes devront être déclarés au plus tard **la veille** de l'épreuve comme le prévoit l'article 1.3 du présent règlement.

Ce pilote devra avoir un **avérage permettant à l'**avérage cumulé** de l'équipe de respecter les limites autorisées conformément aux articles 4.2 et 4.3**

Article 1.5 – Pilote invité (Guest)

Sont considérés comme « pilotes invités » les pilotes ne faisant pas partie des pilotes titulaires d'une équipe désignés sur la déclaration annuelle et ne répondant pas aux conditions de remplacement prévue à l'article 1.4-1

Chaque équipe peut déclarer 2 pilotes invités maximum par match.

Ce ou ces pilotes devront être déclarés au plus tard **la veille** de l'épreuve comme le prévoit l'article 1.3 du présent règlement.

Ce pilote devra avoir un **avérage permettant à l'**avérage cumulé** de l'équipe de respecter les limites autorisées conformément aux articles 4.2 et 4.3**

Article 1.6 – Pilote de remplacement (R/R)

Un pilote nommé dans la déclaration d'une équipe pour un match, quel que soit son statut (titulaire, guest, ou substitut) ne pouvant finalement pas participer à un match pour quelque raison que ce soit (blessure, report de match dans une autre ligue, nomination à un championnat, etc...) pourra être remplacé par ses coéquipiers dans le match concerné dans la limite d'une fois par chacun des pilotes de l'équipe **ayant un **avérage** inférieur ou égal au pilote absent.**

Seul le pilote réserviste de l'équipe pourra être amené à le remplacer plusieurs fois dans la limite du nombre de manches maximum autorisées conformément à l'article 6.8.

Si la composition de l'équipe n'est pas conforme à ce que prévoit le règlement (pas de pilote étranger par exemple), alors ce pilote absent ne pourra pas être remplacé dans le cadre du R/R.

Article 1.7 – Pilote réserviste

On appelle pilote réserviste tout coureur mentionné comme pilote N°5 dans la déclaration d'équipe effectuée lors d'un match.

Ce pilote réserviste sera obligatoirement le pilote français ayant le plus petit avérage de l'équipe.

Il peut remplacer à tout moment chaque pilote de son équipe dans la limite du nombre de manches autorisées conformément à l'article 6.8.

Ce pilote réserviste pourra être annoncé sur la déclaration de match jusqu'à la veille de l'épreuve.

Il n'est pas considéré comme pilote titulaire de l'équipe. Une fois annoncé, il ne peut donc plus être remplacé.

Ce pilote peut participer à une épreuve avec une équipe et à l'épreuve suivante avec une autre équipe mais il ne peut pas changer d'équipe en cours d'épreuve.

Une équipe n'a pas d'obligation d'avoir un pilote réserviste lors d'une épreuve. Elle peut également déclarer un pilote réserviste pour une épreuve et pas pour une autre.

ARTICLE 2 – DOSSARDS ET CACHES FOURCHES

Chaque équipe sera identifiée par un dossard sur lequel apparaîtront le "blason" et le nom du club.

Un ou des éventuels partenaires de la LNS auront leur logo sur l'avant des dossards.

Un emplacement en bas du dossard sera conservé pour le club et tout type de logo, blason, nom de compagnie ou autre pourra seulement être apposé à cette place après approbation de la commission nationale. La commission nationale se réserve le droit de refuser un partenaire du club sur le dossard si elle estime l'éventualité d'un conflit.

Les dossards devront être portés durant tout le match : essais, présentation des pilotes, conférence de presse, course, podium, tirages aux sorts, interviews et dans les paddocks.

Les dossards restent la propriété de la LNS et leur entretien sera assuré par chaque équipe.

Des caches fourches avec logo, ou autre, des partenaires de la LNS pourront être fournis aux équipes qui auront obligation de les monter sur leur motorcycle pour les contrôles techniques et de les conserver tout le match et seront rendus en fin de match par le manager au délégué de l'épreuve.

ARTICLE 3 – MOTOCYCLES

Se reporter à l'article 1.6 du Règlement du Championnat de France de Courses sur pistes.

Mêmes règles applicables.

Article 3.1 – Pneumatiques

Une équipe pourra présenter 5 pneus neufs maximum au contrôle technique pour être marqués, ces pneus seront de marque libre mais homologués FIM.

Des pneus usagés pourront être utilisés après validation et marquage par le responsable technique.

Un pneu est considéré usagé s'il a été utilisé sur les deux côtés.

La répartition des 5 pneus neufs est libre de choix pour l'équipe. Un pilote peut utiliser plusieurs pneus neufs. Alors d'autres pilotes de l'équipe n'utiliseront que des pneus usagés marqués pour l'ensemble de leurs manches.

ARTICLE 4 – COTE MOYENNE DES PILOTES ET CATÉGORIES

Les pilotes étrangers doivent avoir une licence FFM annuelle ou « une manifestation » pour concourir ou détenir une licence FIM avec une autorisation de sortie de leur fédération d'origine.

Article 4.1 – AVERAGE MINIMUM DE L'ÉQUIPE

L'average minimum cumulé de l'équipe est l'addition des avérages individuels de chaque pilote lors de la déclaration de l'équipe annuelle et à chaque match. **Cet average minimum** ne devra pas être inférieur à 5.50.

Article 4.2 – AVERAGE MAXIMUM DE L'ÉQUIPE

L'average maximum cumulé de l'équipe est l'addition des avérages individuels de chaque pilote lors de la déclaration de l'équipe annuelle et à chaque match. **Cet average maximum** ne devra pas être supérieur à 7.00 lorsque l'équipe annonce un pilote réserviste dans sa composition ou 6.50 si l'équipe n'est composée que de 4 pilotes titulaires.

Article 4.3 – Côte moyenne (avérage)

Le calcul de la côte moyenne des pilotes est tenu à jour lors de la saison et publié en fin d'année.

Ce calcul ne pourra se faire que si le pilote a réalisé un minimum de 6 manches.

La côte moyenne est calculée comme suit.

Une côte moyenne par manche sera calculée pour chaque pilote selon la formule suivante :

$$\left(\frac{\text{Nombre de points marqués}}{\text{Nombre de manches courues}} \right)$$

L'addition des points marqués plus les points bonus divisé par le nombre de manches courues.

Il est entendu par nombre de manches courues toutes les manches où les pilotes ont pris le départ mais également les manches :

- Où un pilote a chuté sans être disqualifié (F), mais ne peut pas participer à la reprise de la manche.
- Où le pilote a été exclu pour non-respect de la règle des 2 minutes (M), pour avoir touché le ruban de la grille de départ (T)
- Où le pilote a participé en remplacement d'un autre pilote dans le cadre d'un Choix Tactique, d'un rider/remplacement ou d'un joker.
- Lors de l'application du joker, les points de la manche seront comptabilisés à 50%.

ARTICLE 5 – FORMAT DE COURSE POUR 20 MANCHES

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
Equipe A																				
1																				
2																				
3																				
4																				
5																				
Equipe B																				
1																				
2																				
3																				
4																				
5																				
Equipe C																				
1																				
2																				
3																				
4																				
5																				
Equipe D																				
1																				
2																				
3																				
4																				
5																				

ARTICLE 6 – DEROULEMENT

Article 6.1 – Briefing

Un briefing entre les membres du jury et les managers de chaque équipe sera effectué **60 minutes** avant la 1^{ère} manche.

Article 6.2 – Couleurs des équipes et des casques

Pour le 1^{er} match de la saison, la couleur des équipes sera définie en fonction du classement de l'année précédente de la manière suivante :

- Equipe A : Equipe ayant remportée la LNS
- Equipe B : Equipe ayant terminée 2^{ème}
- Equipe C : Equipe ayant terminée 3^{ème}
- Equipe D : Equipe ayant terminée 4^{ème}

L'attribution de la position des équipes par rencontre dans le format des courses :

	Rouge	Bleu	Blanc	Jaune
Epreuve 1	Equipe A	Equipe B	Equipe C	Equipe D
Epreuve 2	Equipe B	Equipe C	Equipe D	Equipe A
Epreuve 3	Equipe C	Equipe D	Equipe A	Equipe B
Epreuve 4	Equipe D	Equipe A	Equipe B	Equipe C

Les pilotes d'une même équipe porteront la même couleur de bonnettes durant toute la course.

Article 6.3 – Présentation / Essais

Article 6.3.1 Essais

40 minutes avant la 1^{ère} manche, chaque équipe aura droit à effectuer une série d'essais libres de 2 minutes en respectant l'ordre suivant : 1^{er}) Rouge ; 2^{ème}) Bleu ; 3^{ème}) Blanc et 4^{ème}) Jaune

La participation d'un pilote à la séance d'essai libre n'est pas obligatoire

Article 6.3.2 Présentation des équipes

20 minutes avant la 1ère manche tous les pilotes de chaque équipe participeront à une présentation au public. A l'issue de la présentation les pilotes regagneront le parc pilotes et se prépareront pour le début de la compétition.

Article 6.4 – Choix tactique (CT)

À tout moment durant l'épreuve, un pilote pourra être remplacé par ses coéquipiers dans la limite d'une fois par chacun des autres pilotes de l'équipe ayant un avérage inférieur ou égal au pilote remplacé, dans la mesure où ces derniers ne dépassent pas le quota de manches maximum comme stipulé dans l'article 6.8.

Article 6.5 – Joker

Un Joker (J), peut être fait par une équipe quand elle a 6 points ou plus de retard sur l'équipe en tête et seulement entre les manches 1 et 16 incluse. Le Joker ne peut être utilisé qu'une seule fois par équipe durant une épreuve.

Les points du pilote choisi comme Joker seront doublés pour cette manche. Ces points supplémentaires sont considérés comme des « points bonus ».

Le manager peut nommer n'importe quel pilote de son équipe comme Joker en remplacement d'un autre pilote.

Article 6.6 – Entrée d'un pilote réserviste en cours de match.

Le manager peut remplacer n'importe quel pilote à tout moment par le pilote réserve (numéro 5) dans la mesure où ce dernier ne dépassent pas le quota de manches maximum comme stipulé dans l'article 6.8.

Cependant, il ne sera pas possible de faire entrer le pilote réserviste pour remplacer un pilote disqualifié (D, M, T).

Article 6.7 – Déroulement d'un match

Une horloge indiquant les 2 minutes pour se rendre sur la ligne de départ sera installée à proximité du départ et visible pour les pilotes.

La course se déroule sur **20 manches**, composée de **16 manches qualificatives** et d'une **17^{ème}, 18^{ème}, 19^{ème} et 20^{ème} manches appelées Finales**.

4 minutes à l'issue de la validation des résultats de la manche 16 par l'arbitre, les 4 managers se réuniront avec la direction de course devant le tableau d'affichage prévu à cet effet, afin de définir la composition des 4 manches Finales.

Les managers annonceront d'abord les pilotes de leur équipe participant à chaque Finale.

Le manager de l'équipe classé en 4^e position à l'issue des 16 premières manches annoncera ses pilotes en premier. Il en sera même en suivant pour l'équipe en 3^e position, puis deuxième position et enfin pour l'équipe en tête.

Une fois la composition des quatre manches Finales déterminée, alors les managers annonceront le choix des couloirs pour chaque Finale en fonction du programme de choix prévu ci-dessous selon le classement à l'issue des 16 premières manches qualificatives.

En cas d'égalité entre 2 ou plusieurs équipes à l'issue de la 16^e manche, la priorité dans le classement est donnée à l'équipe (ex æquo aux points) ayant le plus grand nombre de 1^{ère} place, puis de 2^{ème} place, etc.

Si l'égalité persiste un tirage au sort sera réalisé par le directeur de course en présence des managers des équipes concernées afin de départager les équipes concernées.

- Désignation des pilotes pour les manches Finales :

Manche Finale 17 : Pilote au choix du manager entre le 2^e, 3^e ou 4^e scoreur de l'équipe à l'issue des 16 premières manches.

Manche Finale 18 : Pilote au choix du manager entre le 2^e, 3^e ou 4^e scoreur de l'équipe à l'issue des 16 premières manches.

Manche Finale 19 : Pilote au choix du manager entre le 2^e, 3^e ou 4^e scoreur de l'équipe à l'issue des 16 premières manches.

Manche Finale 20 : Les pilotes ayant le meilleur cumul de points de chaque équipe à l'issue de la manche 16

Les pilotes numéro 1 à 4 ne peuvent participer qu'à une seule manche Finale.

Au choix du manager, le pilote réserviste peut remplacer n'importe quel autre pilote de son équipe même pendant les 4 manches Finales.

- Ordre de choix des couloirs pour les manches Finales :

	Choix en 1 ^{er}	Choix en 2 ^e	Choix en 3 ^e	Choix en 4 ^e
Manche 19	4 ^e équipe aux pts	3 ^e équipe aux pts	2 ^e équipe aux pts	1 ^{ere} équipe aux pts
Manche 20	3 ^e équipe aux pts	4 ^e équipe aux pts	1 ^{ere} équipe aux pts	2 ^e équipe aux pts
Manche 21	2 ^e équipe aux pts	1 ^{ere} équipe aux pts	4 ^e équipe aux pts	3 ^e équipe aux pts
Manche 22	1 ^{ere} équipe aux pts	2 ^e équipe aux pts	3 ^e équipe aux pts	4 ^e équipe aux pts

A l'issue de la 20^{ème} manche, un classement sera établi en additionnant tous les points inscrits par chaque équipe.

L'équipe ayant cumulée le plus de points sera déclarée vainqueur, la deuxième équipe en cumul de points sera 2^{ème} et ainsi de suite ...

En cas d'égalité entre 2 ou plusieurs équipes à l'issue de la rencontre, le résultat de la manche finale 20 déterminera le classement final.

Article 6.8 – Quota maximum de manches

L'ensemble des pilotes de l'équipe (du n°1 au n°5) ne pourront pas faire plus de 6 manches sur l'ensemble des 20 manches.

Un pilote peut être appelé à effectuer une manche en tant que pilote tactique, Joker, ou pilote remplaçant, tous ces exemples comptant pour le maximum de manches.

Article 6.9 – Pause et Réfection de piste

Des réfections de piste seront programmées toutes les 4 manches.

En cas de nécessité le Jury de l'épreuve peut décider **de modifier** l'ordre des réfections de piste, et devra tenir informé les managers.

ARTICLE 7 – POINTS

Vainqueur de manche : 3 points – ou 6 points lorsqu'un pilote est CT (Choix tactique)

Seconde place : 2 points – ou 4 points lorsqu'un pilote est CT (choix tactique)

Troisième place : 1 point – ou 2 points lorsqu'un pilote est CT (choix tactique)

Quatrième place : 0 point – ou 0 point lorsqu'un pilote est CT (choix tactique)

R pour un pilote ne finissant pas la manche

D pour un pilote disqualifié

F pour un pilote ayant chuté mais n'ayant pas causé l'arrêt de la manche

NS pour un pilote ne se présentant pas au départ d'une manche

M pour un pilote exclu sous les 2 minutes

T lorsque le pilote a touché le fil

ARTICLE 8 – SYSTEME DE POINTS CHAMPIONNAT

Vainqueur : 4

Deuxième : 3

Troisième : 2

Quatrième : 1

Place	Equipes	Nombre de Matches effectués	Points Championnat victoires	Points Championnat matchs nuls	Points Championnat défaites	Total Points des Courses marqués	Total Points des courses encaissés	Diff. points
1 ^{er}								
2 ^{ème}								
3 ^{ème}								
4 ^{ème}								

En cas d'égalité de points au championnat entre 2 équipes, à l'issue des 4 épreuves de la saison, le départage sera fait par rapport à l'écart entre les points marqués / points encaissés de chaque équipe.

ARTICLE 9 – MATCH REPORTE OU ABANDON DU MATCH

Si le match est annulé ou interrompu pour quelque raison que ce soit, les règles suivantes s'appliqueront :

- Si le meeting est annulé avant le début de la 1^{ère} manche ou avant la **manche 12**, il sera reporté à une date ultérieure et aucun score ni point de championnat ne seront attribués.
- Si le meeting est annulé ou interrompu après l'arrivée de la **manche 12**, les scores seront tenus et les points de championnat seront attribués comme le prévoit l'article VIII du présent règlement.
- Si le meeting est interrompu après la manche 13, 14, 15 seul les points des 12 manches seront additionnés, si le meeting est interrompu après la manche 16 tous les points des 16 manches seront additionnés, si le meeting est interrompu après les manches finales (17,18,19) les points des manches finales réalisées seront additionnés aux points des 16 premières manches.**

Dans le cas d'égalité entre 2 ou plusieurs équipes si le meeting est interrompu avant les manches finales :

- La priorité est donnée à l'équipe (ex æquo aux points) ayant le plus grand nombre de 1^{ère} place, puis de 2^{ème} place, etc. ;
- Si la solution précédente ne peut être utilisée, les points championnat seront divisés entre les équipes ex-aequo. (ex : égalité entre le premier et second 3,5 points à chaque équipe (4+3=7/2=3,5))

Dans le cas d'égalité entre 2 ou plusieurs équipes si le meeting est interrompu après les manches Finales 19, 20, 21 le classement de la dernière finale réalisée permettra de départager les équipes à égalité de points.

- Obligation de report.

Chaque organisateur qui déclare l'annulation d'un match en accord avec le jury de l'épreuve a pour obligation de réorganiser l'épreuve.

En cas d'impossibilité au club à réorganiser cette épreuve une amende de 2 000 € pourra être infligée au club. Dans ce cas, le club déclarant forfait prendra une pénalité de - 6 points.

Cette amende ne pourra pas être applicable en cas de force majeure due à l'impossibilité d'obtenir une autorisation préfectorale d'organiser.

APPLICATION REGLEMENTATION MOTOBALL

Les clubs, dirigeants, joueurs, arbitres déclarent connaître la présente réglementation et s'engagent à respecter scrupuleusement les présentes dispositions.

Les clubs et les joueurs sont responsables de leurs accompagnateurs et spectateurs.

TITRE I GÉNÉRALITÉS

Article 1.1 - Définition

Le Motoball est une discipline motocycliste disputée sous forme de matchs opposant deux équipes composées de quatre joueurs à motos et d'un gardien de but, cherchant chacune à envoyer dans le but adverse un ballon sphérique avec toute partie du corps et de la moto à l'exception des mains et des bras. L'ensemble des matchs sur le territoire français doivent être dirigés par deux arbitres désignés par la FFM.

Article 1.2 - Juridiction

Tous les matchs de motoball doivent être organisés conformément aux prescriptions des RTS et du présent Règlement. Aucune clause du règlement ne peut être contraire aux spécifications des RTS, si tel était le cas, cette clause serait sans valeur.

Article 1.3 - Classification des Rencontres

Les rencontres de motoball se classent en trois catégories :

- 1) Internationales contre Nations entre elles Uniformement
- 2) Inter-Clubs contre Nations ou clubs Etrangers
- 3) Nationales contre Clubs d'une même Nation

Lorsqu'il s'agit d'un match International, la Fédération doit donner son accord pour l'organisation de la rencontre sur son territoire et doit également donner son accord quand un club doit participer à un match à l'étranger.

L'ensemble des matchs doivent faire l'objet d'un visa fédéral y compris les matchs amicaux et/ou d'exhibition (Section IV-8).

Article 1.4 - Licenciés

Il est rappelé que tous les licenciés motoball sont autorisés à pénétrer gratuitement sur les stades pour toutes les compétitions officielles ou non sauf match à huis-clos sur présentation de leur licence, de l'année en cours, et à tarif réduit pour tous les autres licenciés FFM.

Exclusion faite de tous les membres de la Commission Nationale de Motoball, ainsi que les arbitres en fonction, cette disposition ne concerne pas le Championnat d'Europe, les matchs amicaux entre clubs français et étrangers, ni les finales Elite 1 et 2, finales de Coupe et de Trophée, pour lesquelles un tarif réduit sera établi pour tous les licenciés.

Une amende de 500€ sera infligée aux clubs qui n'appliqueront pas cette règle.

Article 1.5 - Délégué

Lorsqu'un membre élu ou toute personne désignée par le président de la CNMB est présent sur un terrain de motoball, lors de toute rencontre (matchs Officiels : Championnat, Coupe, Trophée ou matchs amicaux), il bénéficie automatiquement de la gratuité d'accès et peut à tout moment s'inscrire sur la feuille de match.

Rôle du délégué

Il ou elle représente la FFM et à ce titre, il ou elle doit s'assurer de la coordination de l'ensemble des acteurs de la rencontre, assisté(e) par les interlocuteurs des clubs recevant (responsable sécurité, etc.) et visiteur (dirigeant[s]). Il ou elle veille à l'application du règlement de la compétition et doit établir un rapport circonstancié, dans les 48h au secrétariat sur des faits observés avant, pendant et/ou après le match. Le ou la délégué(e) est le facilitateur de l'organisation et du bon déroulement de la rencontre.

Lorsqu'un délégué est présent lors d'un match engageant son/ses équipe(s), les dispositions prévues au présent article ne lui sont pas nécessairement applicables.

Article 1.6 – Joueurs

En application du Code Sportif de la FFM, les joueurs, les entraîneurs et les mécaniciens doivent être titulaires d'une licence FFM annuelle.

A ce titre, le Capitaine ou responsable d'une équipe doit présenter aux arbitres, les licences (uniquement les originaux) de ses joueurs 40 minutes avant le début du match.

A la demande des arbitres, les joueurs doivent être en capacité de justifier de leur identité.

Seuls peuvent participer aux compétitions U18, les licenciés âgés d'au moins 12 ans au jour de la rencontre et de moins de 19 ans au 1^{er} janvier de la saison en cours ainsi que les licenciées de sexe féminin de tout âge.

Chaque joueur de champ doit posséder un CASM pour participer au Championnat, Coupe et Trophée U18.

Un joueur U18 peut jouer en Elite 1 ou 2. Il doit dans ce cas être titulaire d'une licence NCO.

- Il peut alors jouer plusieurs matchs dans le même week-end.
- Les gardiens doivent être titulaires de la licence NGM (National Gardien de Motoball).

Pour les matchs amicaux avec des joueurs de nationalités étrangères, le club recevant devra s'assurer de la possession de la licence étrangère des participants et en fournir la copie auprès du secrétariat de la commission.

Il est également impératif de prévenir le secrétariat de la CNMB, lors de la participation d'équipes à des matchs se déroulant à l'étranger et ce afin de pouvoir établir un lien avec l'assureur fédéral, en cas de difficultés rencontrées (blessures, ...).

Dès lors que des équipes sont engagés à participer à un tournoi ou tout types de match (hors Championnats, Coupes et Trophées de France), bénéficiant d'un classement, d'une remise de trophée et de l'accueil de spectateurs, ces matchs n'étant pas considéré comme de l'entraînement, tous joueurs y participant devra souscrire à la licence compétition à la journée de type LJA ou NCO.

Article 1.7 - Assurances

Dans le cadre des entraînements, le club doit être dûment affilié et les joueurs doivent être licenciés, afin de bénéficier des garanties d'assurance responsabilité civile club. Il en est de même pour le fonctionnement des garanties d'assurance des licenciés.

En application de l'article R.331-18 et suivant du Code du Sport, les matchs de motoball, y compris les matchs amicaux, comportant la présence de spectateurs sont des manifestations sportives soumises à autorisation préfectorale.

Ainsi, conformément aux articles R.331-30 et A.331-32 du Code du sport, le club qui organise une rencontre de motoball doit obligatoirement souscrire une police d'assurance garantissant la manifestation couvrant la Responsabilité Civile de l'organisateur et des participants (les clubs/équipes, officiels) ainsi que celle de toute personne qui prête son concours à l'organisation avec l'accord de l'organisateur. Le droit de jouer sera refusé si les clubs ne sont pas assurés comme spécifié ci-dessus.

Rappel: Après la rencontre et pour des raisons de responsabilité des clubs, aucun spectateur ou passager autre que les joueurs n'est autorisé à monter sur les motos.

Toutes les conséquences liées à un incident quelconque relèveront dès lors de l'entière responsabilité du/de la Président(e) du club et du/des responsables légale(s) de la personne mineure.

Article 1.8 - Clubs Organisateur

Les organisateurs doivent être affiliés à la FFM ou agir au nom d'un club affilié à la FFM. Ils sont totalement responsables envers la FFM de l'organisation de tout match.

Article 1.9 - Organisation

La Fédération Française de Motocyclisme organise chaque année un Championnat de France Elite1, un Championnat de France Elite 2 et un Championnat de France U18 dont le format est défini par la CNMB.

Pour la montée en Elite 1 :

8 équipes Elite 1 montée du club finissant 1^{er} de l'Elite 2.

Dans le cas où le 1^{er} ne pourrait pas monter (par exemple : une équipe réserve d'un club ayant déjà une équipe en Elite 1) ou ne voudrait pas monter, il sera proposé, aux 2 premiers clubs éligibles, la montée. En cas de refus de ces derniers, le dernier club Elite 1 sera de nouveau sollicité et verra son maintien en Elite 1 acté.

Descente en Elite 2 :

Descente du club finissant dernier de l'Elite 1 sauf dans le cas où les conditions prévues au paragraphe précédent ont dû être appliquées.

Une équipe qui reçoit 2 cartons rouges au cours de la saison sera pénalisée du retrait d'un point au classement général de son équipe principale (Elite 1 ou Elite 2).

Le nombre de descentes et de montées pourra être augmenté ou diminué par la Commission de Motoball en fonction du nombre d'équipes engagées pour la saison suivante.

Les formulaires accompagnés d'un chèque de caution de 800€ sont reçus par le Secrétariat de la CNMB avant le 1^{er} février de la saison sportive concernée.

En l'absence de caution et/ou de la Charte de Bonne Conduite (dûment remplie), les clubs ne pourront pas s'inscrire au Championnat.

LES CLUBS DONT LES COTISATIONS, LES REDEVANCES NE SERAIENT PAS A JOUR ET EGALEMENT CEUX DONT LES AMENDES ET/OU LES FRAIS DE DEPENS DU TND A N'AURAIENT PAS ETE REGLEES NE POURRONT PARTICIPER AU CHAMPIONNAT DE FRANCE.

Le calendrier est établi chaque année et sera définitif au 15 janvier.

1) Un club prenant part au Championnat de France, s'engage à disputer l'intégralité des épreuves de ce Championnat et la Poule finale, le cas échéant, s'il est qualifié.

Dans le cas où le terrain devant héberger la rencontre est déclaré impraticable ou fait l'objet d'un arrêté municipal d'interdiction, les deux clubs doivent s'accorder dans la semaine suivant la date de la rencontre initiale sur une nouvelle date.

Demande « exceptionnelle » de modification au calendrier (Modification d'horaire, de date,...) Tout changement de date est soumis à l'accord de la commission et des deux clubs.

Des demandes « exceptionnelles », passant outre les délais précisés ci-dessous, peuvent être présentées sous réserve d'un justificatif.

Pour être pris en compte, toute demande doit être envoyée à l'adresse : changement-date@motoball.fr

Dans les délais suivants :

- Demande de changement de date : au plus tard 15 jours avant le match
- Demande de changement d'horaire : au plus tard 3 jours avant le match

Enfin, toute demande sera étudiée par la CNMB avant l'acceptation de celle-ci.

- Dans le cas où le terrain devant héberger la rencontre est déclaré impraticable ou fait l'objet d'un arrêté municipal d'interdiction, les deux clubs doivent s'accorder sur une nouvelle date, dans la semaine suivant la date de la rencontre initiale.

Dans ce cas, l'Arbitre habilité fournira d'URGENCE, un rapport au Secrétariat de la CNMB, au responsable du Comité d'Arbitrage et à le/la Président(e) de la Commission.

- Dans l'hypothèse de l'interdiction d'utilisation d'un terrain de Motoball considéré comme impraticable par arrêté municipal, l'autorité du Maire prévaut sur celle de l'arbitre. Le club doit demander à la Mairie de transmettre à la FFM sous 48 heures une copie de l'arrêté municipal.

Le/la Président(e) du Moto-Club recevant doit obligatoirement téléphoner au responsable des arbitres et à le/la Président(e) qui se chargera de prévenir les personnes concernées.

Dans le cas où l'équipe visiteuse serait informée de manière manifestement tardive de l'impraticabilité du terrain, la Commission se réserve le droit de demander au club recevant de s'acquitter de tout ou partie de l'indemnité de déplacement.

- Dans le cas où le club chargé de l'organisation du match n'aurait pas son terrain habituel, le club visiteur sera dans l'obligation de se rendre sur le terrain permettant le déroulement du match, les frais de déplacement supplémentaires seront réglés suivant le barème du tarif d'indemnité kilométrique, soit 0,80 € du kilomètre parcouru à l'aller comme au retour, avec un minimum de 400 €.

Du fait de leur inscription, les équipes s'engagent à respecter le présent règlement, les points non visés par le présent règlement seront tranchés par le Tribunal National de Discipline et d'Arbitrage.

2) Le non-respect du calendrier sauf exceptions pour la promotion du motoball (par exemple : tournoi international) **ayant donné lieu à un accord préalable de la commission** entraînera pour le club concerné la perte du match qui devait avoir lieu 3 à 0 avec zéro point au classement.

3) Chaque club terminant la saison en Elite 1 devra présenter une équipe U18 la saison suivante.

En cas de non-respect de cette règle, les clubs se verront infliger une pénalité sportive de - 4 points au départ de la saison régulière la première année et de - 4 points et 1 200 € les années suivantes.

TITRE 2 - TERRAIN DE JEU

Article 2.1 – Caractéristiques des Terrains

La Zone d'Evolution des joueurs

Le tracé de cette surface équivaut à un mur **infranchissable**.

La surface de jeu à l'intérieur des mains courantes, doit être libre de tout objet ou mobilier. Il est interdit aux entraîneurs de pénétrer dans l'aire de jeu.

Traçage des lignes

Si le marquage n'est pas conforme aux règles, le match est perdu pour l'équipe qui reçoit.

La rencontre se déroulera comme un match amical si un club ne peut, en fin de compte, rendre le terrain conforme aux règles.

A la demande de l'arbitre, le club doit remédier au traçage du terrain.

Zone mécanique

La zone des stands doit se conformer au croquis « Tracé du terrain » (cf ; RTS).

Les motos des joueurs remplaçants doivent se trouver dans la zone mécanique et non sur le terrain. Personne ne doit être dans cette zone à l'exception des joueurs inscrits sur la feuille de match, de l'entraîneur et des deux mécaniciens.

Tout manquement à cette obligation sera sanctionné dans un premier temps par un avertissement du contrôleur technique et ou des arbitres, et dans un second temps en cas de récidive, une amende de 100 € sera infligée et sera à régler à la fédération.

Il est strictement interdit de fumer dans la zone mécanique. En cas de non-respect de cette consigne, une amende de 150 € sera infligée au club, elle peut être décidée par le commissaire technique, les arbitres et/ ou le délégué.

Article 2.2 – Matches en Nocturne

Un éclairage LED est fortement préconisé.

A partir de 45 minutes d'arrêt de jeu, dû à une luminosité insuffisante des éclairages, le match sera définitivement arrêté par les arbitres, perdu 3-0 avec 0 points au classement (voir article 5.5.6), sauf cas de force majeure qui devra être soumis à la CNMB qui étudiera le cas.

En cas d'annulation pour ce motif, l'équipe visiteuse ayant effectué le déplacement touchera 100 % de l'indemnité prévue.

Article 2.3 – Admission sur le Terrain

Personne ne sera admis dans la zone comprise entre le terrain de jeu et la main courante, à l'exception des joueurs, des arbitres et des juges de touche.

En cas de présence d'équipes médicales, elles se tiendront à l'extérieur de la surface de jeu et hors des stands mécaniques.

Si une personne rentre sur le terrain sans autorisation de l'arbitre, elle recevra un carton jaune et pénalisera son équipe de la suspension d'un joueur pendant 5 minutes.

Article 2.4 – Terrain Impraticable

Les arbitres sont seuls juges de la praticabilité du terrain.

Dans le cas où un club avise le Secrétariat de la CNMB et le club adverse que son terrain est impraticable, l'Arbitre désigné par le responsable des désignations le plus près du lieu de la rencontre, devra se déplacer aux frais du club et déterminer, A L'HEURE OU LE COUP D'ENVOI sera prévu, si le terrain est jouable ou non.

Pour toutes les dispositions supplémentaires, se référer à l'article 1.9 – Organisation.

Article 2.5 - Organisation

L'organisateur du match doit impérativement disposer sur le lieu de la rencontre :

- De personnes clairement identifiées (munis de gilets) pour assurer le service d'ordre, dont au moins une chargée d'assurer la sécurité de l'équipe visiteuse.

Deux personnes, placées sous la responsabilité du/de la Président(e) du club seront spécialement chargées d'accompagner les arbitres du vestiaire vers le terrain et vice-versa. Une de ces deux personnes sera désigné référent arbitres afin d'échanger avec les arbitres, si nécessaire. Il peut s'agir de licenciés ou de bénévoles ;

- Une trousse de premiers secours bien fournie ;
- Un extincteur ;
- Il est rappelé que la mise en place d'un DPS (Dispositif Prévisionnel de Secours) est obligatoire dès lors qu'un nombre de personnes, défini par les préfectures, se trouvent simultanément dans un stade.

Drapeaux de touche

Les clubs doivent tenir à la disposition des juges de touche, deux fanions de couleur orange et jaune ayant comme dimension 0,45 x 0,45m montés sur une hampe de 0,75m.

Vestiaires

Les clubs doivent mettre à la disposition des Joueurs et des Arbitres, des vestiaires propres et fonctionnels fermant à clé et équipés de chaises, d'une table et d'un porte-manteau.

Les vestiaires des joueurs (1 par équipe) et des Arbitres doivent être séparés. Ceux-ci doivent être pourvus d'eau courante.

Ils doivent obligatoirement être situés dans l'enceinte du stade sauf dérogation provisoire accordée par la CNMB.

Le chemin menant du vestiaire au terrain doit être sécurisé par des barrières sur une largeur de 5m si la configuration du terrain le permet. Sinon le corps arbitral devra être accompagné par un service de sécurité. Les capitaines et juges de touche doivent venir signer la feuille de match à la demande des arbitres. Hormis les arbitres et le délégué, personne ne doit pénétrer dans le vestiaire des arbitres sous aucun prétexte, sauf à leur demande.

Un rapport sera adressé à la commission en cas de non-respect de cette consigne. La commission se réserve le droit de sanctionner le contrevenant.

Kit Oreillettes

Les kits oreillettes doivent être mis à la disposition des arbitres lors de leur arrivée au stade. Ils devront être prêts à l'emploi (batteries chargées). La convention de mise à disposition des kits oreillettes est transmise à chaque club et doit être retournée complétée, signée et accompagnée de l'attestation d'assurance en responsabilité civile auprès du Secrétariat de la CNMB avant le début de la saison officielle. Pour tout club qui ne fournira pas un kit oreillette en état de bon fonctionnement, l'arbitre fera un rapport dans les 48 heures à la commission.

Téléphone

Un moyen de communication (fixe ou mobile) doit être prévu sur le site afin de pouvoir contacter les secours en cas d'urgence.

Contrôle des matchs

Les matchs pourront être contrôlés par un Délégué (Article 1.5).

Dans le cas où un club organisateur demande la présence d'un délégué, ses frais de déplacements sont à la charge du sollicitant.

Règles concernant le ballon

Chaque équipe doit présenter deux ballons en bon état. L'équipe visiteuse fournit le ballon pour les deux premières périodes, l'équipe visitée pour les deux autres.

Les ballons utilisés pour tous les matchs en nocturne doivent être blancs. En cas de prolongation, l'équipe invitée fournit le ballon pour la première période et l'équipe qui reçoit pour la deuxième.

En cas d'arrêt de jeu par manque de ballon, l'équipe visitée est tenue de les fournir. Si le jeu est interrompu pour manque de ballon, l'équipe qui s'est présentée avec un seul ballon ou aucun ballon est déclarée perdante par forfait, avec un score minimum de 3 à 0. Il est bien entendu que si le score de l'équipe non fautive est supérieur au moment de l'arrêt du jeu, ce score lui reste acquis.

Si le match est interrompu par manque de ballon alors que les deux équipes se sont présentées avec deux ballons en bon état, le match est à rejouer.

Avant le coup d'envoi, chaque équipe doit présenter ses ballons aux Arbitres, ils sont seuls aptes à juger la conformité de ces derniers.

TITRE 3 - SPÉCIFICITÉS DU JEU

Article 3.1 - Organisation du Jeu

Heures et Jours des Rencontres – Respect de l'horaire

Pour les matchs officiels (Championnats de France, Coupe de France, Trophée de France), l'heure du coup d'envoi est fixée au plus tard à 20 heures le samedi et au plus tard à 15 heures le dimanche (sauf entente entre les clubs).

Les jours et heures sont fixés au moment de l'établissement du calendrier. Toutefois, en cas d'accord entre les clubs, les matchs pourront aussi être organisés le vendredi soir.

Il est demandé également aux clubs, de respecter un intervalle maximum lorsqu'ils organisent 2 matchs la même journée :

- 3h maximum entre deux équipes séniors
- 2h30 maximum entre une équipe juniors et une équipe séniors

En cas de modification d'horaire de match, se référer à l'Article 1.9.

Entraînement - Avant le match

Le terrain doit être disponible au moins 45 minutes avant le coup d'envoi afin que les joueurs disposent d'au moins 15 minutes pour s'échauffer et essayer leurs machines.

L'entraînement n'est plus autorisé 15 minutes avant le début du match. Chaque équipe ne doit utiliser qu'une moitié de terrain pour des raisons de sécurité.

Horaires – Coup d'envoi – Dernière journée des Championnats de France Elite

Les Arbitres doivent reporter sur la feuille de match, l'heure exacte du coup d'envoi. Ils signalent s'il y a du retard et, dans ce cas, l'équipe à laquelle le retard est imputable.

Un club en retard doit immédiatement prévenir par téléphone l'autre équipe ou l'organisateur.

En cas de retard supérieur à 60 minutes dû à un accident grave ou à une panne mécanique dûment justifiée le match sera remis à une date ultérieure sous réserve que le club défaillant présente des justificatifs (factures acquittées) et soit parti dans des délais appropriés.

Dans tous les cas, en cas de litige la CNMB tranchera.

Si le match est remis, le club fautif doit rembourser les frais d'organisation à l'autre équipe à hauteur de 200 € en supplément des frais de déplacement des arbitres. Aucun match reporté ne pourra se jouer après la dernière journée de championnat.

La CNMB se réserve le droit de faire jouer la dernière journée des Championnats de France Elite à la même heure afin de garantir la sincérité et l'intégrité des matchs.

Durée du jeu - Prolongation – Tirs au but

Un match se joue en 4 périodes de 20 minutes séparées par des arrêts de jeu de 10 minutes. En aucun cas un arbitre ne peut modifier le temps de repos.

Les équipes changent de camp entre la 2^{ème} et la 3^{ème} période.

En cas de match nul lors d'une Finale de Championnat, Coupe et Trophée, l'Arbitre doit accorder 2 prolongations de 10 minutes, un nouveau tirage au sort des camps est obligatoire.

En cas de match nul lors d'une Finale U18, seule une séance de tirs aux buts sera disputée.

Les Arbitres doivent tenir compte des temps morts intervenus pendant le match et le prolonger en fonction (ne pas considérer comme temps mort les coups de pied de coin et de réparation).

Ils doivent signaler sur la feuille de match si l'heure du coup d'envoi a été respectée.

Si un temps de jeu différent est appliqué, un match ne pourra pas compter officiellement pour un Championnat, une Coupe ou un Trophée.

Interruption de Match

Si un match est interrompu avant la fin de la troisième période, il doit être rejoué.

S'il est interrompu après la fin de la troisième période, il est considéré comme terminé (sauf en Coupe de France et Trophée de France où le match doit être rejoué) et le score enregistré à ce moment tient lieu de score final sous réserve de l'application des sanctions automatiques prévues au présent règlement.

A quelque moment que ce soit de la rencontre, si l'arbitre décide d'interrompre le match du fait du comportement des joueurs ou dirigeants d'une équipe, cette dernière se verra infliger la sanction prévue à l'article 5.3.4 du présent règlement.

Fumigènes

L'utilisation de fumigènes sur les terrains de motoball est soumise à l'autorisation préalable du club recevant et, à minima, auprès d'une autorité publique (préfecture, mairie,...). Dans le cas contraire, ils ne seront pas autorisés. Le club devra fournir le document aux arbitres de la rencontre ou au délégué du match.

Présentation des Equipes en Début et Fin de Match

Pour la présentation, les équipes doivent obligatoirement partir de la zone mécanique et se rendre au centre du terrain ; elles se mettent sur un rang parallèle à la ligne de touche, face aux officiels.

Ensuite sur l'ordre des arbitres elles se rendent vers la ligne de touche, face aux officiels où a lieu le tirage au sort. Elles effectuent alors un tour de terrain pour se présenter au public, le capitaine en tête.

En fin de match, les équipes doivent à nouveau se présenter aux officiels et effectuer côte à côte un tour d'honneur autour du terrain, l'équipe qui reçoit passe devant son public. La présentation au public est obligatoire même si l'équipe est incomplète. Cette présentation doit avoir lieu immédiatement après le coup de sifflet final. En cas de non-observation de cette règle, l'équipe fautive est passible des sanctions automatiques prévues au présent règlement. En cas de panne d'une ou plusieurs motos, le ou les joueurs feront ce tour à pied ou à moto derrière un autre joueur.

La responsabilité du club est engagée lorsque les joueurs font ce tour de terrain avec un spectateur.

Attribution des camps

Elle s'effectue par tirage au sort en début de match et par changement de camps entre la 2^{ème} et la 3^{ème} période. Le gain du tirage au sort donne au Capitaine le choix entre le coup d'envoi ou le camp.

Article 3.2 - Pilotes et Motos

Contrôles Alcoolémiques

Des contrôles d'alcoolémie et substances illicites peuvent être réalisés conformément à l'article 2.2.6.20 du code sportif.

Qualification des Joueurs

Tout joueur inscrit sur la feuille de match doit remplir les conditions de participation et de qualification telles qu'elles sont énoncées dans les présents règlements. Tout club alignant sur la feuille de match un joueur non qualifié ou suspendu se voit infliger la perte de la rencontre par pénalité, sans préjudice des autres sanctions prévues au présent règlement.

Équipes Elite 1 et Elite 2

Dans le cas où un club possède deux équipes, il est appliqué les règles suivantes :

- L'équipe alignée en Elite 1 prendra le chiffre 1 et l'autre équipe prenant le chiffre 2.
 - Le club a la possibilité de faire jouer en championnat des joueurs de l'équipe 2 en équipe 1 ;
 - Des joueurs de l'équipe d'Elite 1 peuvent évoluer en Elite 2 dans les conditions suivantes :
 - > Le Club doit établir une liste de notoriété des joueurs ne pouvant pas évoluer en Elite 2. Cette liste, composée d'un minimum de 4 joueurs, comprend obligatoirement, tous les joueurs ayant fait l'objet d'une sélection nationale lors du Championnat d'Europe des deux dernières années (les U18 ne sont pas concernés par cette clause). Cette liste fait l'objet d'une validation par la CNMB chaque année.
 - > Les joueurs figurant sur cette liste ne peuvent pas être alignés dans l'équipe d'Elite 2.
- Les joueurs n'y figurant pas sont en revanche libres de participer aux rencontres de cette dernière équipe.

Un joueur U18 peut jouer en Elite 1 ou en Elite 2. Il doit dans ce cas être titulaire d'une licence NCO. Un joueur U18 peut jouer plusieurs matchs dans toutes les catégories dans le même week-end.

Participation à des Championnats Internationaux

Un joueur participant à des matchs de Championnat, Coupe ou Trophée organisés sous l'égide de la FFM ne peut pas prendre part à des matchs de championnat dans un autre pays.

A défaut, ce joueur n'est plus autorisé à participer aux compétitions organisées sous l'égide de la FFM pour l'année en cours.

Les joueurs peuvent prendre part à toute rencontre de leur sélection nationale sous réserve d'être titulaire d'une licence délivrée par la Fédération de leur nationalité.

Mutation

Un joueur désirant changer de club français en fin de saison doit envoyer, au plus tard le 30 novembre, sa démission à celui-ci par lettre recommandée avec accusé de réception.

Cet accusé de réception doit ensuite être immédiatement adressé par l'expéditeur au Secrétariat de la CNMB.

Sans réponse du club quitté avant le 15 décembre, la démission sera considérée comme acceptée (à condition que le joueur se soit acquitté des sommes dues auprès de son club et ait rendu son équipement).

Les démissions effectuées après la date butoir ne seront acceptées qu'avec l'accord du club quitté et sous réserve de l'accord de la CNMB.

Sous ces mêmes conditions et dans le cas d'espèce où un effectif insuffisant est dûment constaté, un joueur peut être mis à disposition d'un autre club, pour le restant de la saison en cours.

Par ailleurs, un joueur évoluant pour sa dernière saison en équipe U18 est ensuite tenu de rester au moins deux saisons dans ce club en Sénior, sauf accord entre le club formateur et le joueur.

Nombre de joueurs mutés et étrangers

Un club possédant une équipe sénior ne peut avoir dans son effectif qu'un maximum de deux joueurs seniors mutés ou étranger.

Un club possédant deux équipes (seniors) ne peut avoir dans son effectif senior qu'un maximum de trois joueurs seniors mutés ou étranger.

Toutefois, le club ne peut aligner qu'un maximum de deux joueurs mutés ou étranger, U18 et seniors confondus, sur la feuille de match.

N'est plus considéré comme étranger, le joueur ne disposant pas de la nationalité française mais justifiant de 4 années consécutives de licence annuelle de compétition au sein de la FFM.

Cependant, la CNMB peut accorder à un club un nombre de mutés plus important, sur demande motivée et présentée au plus tard le 1^{er} mars de la saison sportive concernée, dans l'unique but de permettre à ce club ne disposant pas d'un effectif suffisant (moins de 5 joueurs) d'engager une équipe dans le Championnat concerné.

« Joueur Libre »

Le joueur ayant participé au Championnat de France (Elite 1, Elite 2 ou U18) dans un club qui n'aligne pas d'équipe dans le Championnat correspondant (Elite 1, Elite 2 ou U18) la saison suivante acquiert le statut de « joueur libre ». Ce statut lui permet d'évoluer, sans obtenir « le quitus » de son club (à condition qu'il se soit acquitté des sommes dues auprès de son club et ait rendu son équipement), dans une autre équipe sans être considéré comme joueur muté.

Un club ne peut disposer que d'un « joueur libre » au sein de son effectif, étant entendu que ce joueur peut être inscrit sur la feuille de match et être sur le terrain en même temps que les joueurs mutés.

A l'issue de sa saison « de joueur libre », le joueur devra obligatoirement rejoindre son club d'appartenance et y rester pour la saison sportive suivante, sauf accord écrit du club d'origine.

Si un club disposait de deux équipes, l'une évoluant en Elite 1 et l'autre en Elite 2, mais n'engage plus qu'une la saison suivante, les joueurs dont l'équipe n'est plus engagée en Championnat sont directement rattachés à l'autre équipe (à l'exception des joueurs internationaux et ceux figurant sur la liste notoriété, qui ne peuvent descendre d'Elite 1 en Elite 2, conformément au règlement Motoball cf. Art 2.2).

Joueurs et Motocycles

Une équipe de Motoball est composée de 10 joueurs, 2 mécaniciens et 1 entraîneur.

Une équipe peut utiliser un maximum de 10 motocycles pendant un match et 5 minimums. Les joueurs de réserve doivent attendre dans la zone mécanique et non sur le terrain.

5 joueurs par équipe sont présents sur le terrain : 4 joueurs et 1 gardien de but (un gardien de but est obligatoire dans tous les cas de figure).

Avant le match, chaque équipe doit présenter son capitaine et son suppléant aux arbitres.

Le Capitaine titulaire doit porter au bras gauche un brassard d'une couleur différente de celle de son maillot.

Le Capitaine suppléant remplace le titulaire si ce dernier est mis hors-jeu pour une raison quelconque (jeu violent, blessure, etc.).

Si le capitaine et son suppléant sont mis hors-jeu, l'équipe doit présenter un autre Capitaine aux arbitres.

A défaut, l'arbitre désigne un joueur pour remplir cette fonction.

En cas de refus, aucune réserve n'est admise de la part de l'équipe. N'importe quel joueur peut remplacer le gardien de but s'il est blessé.

Le gardien de but n'est pas obligé de rentrer en jeu par le centre du terrain.

Équipement des Joueurs et des Équipes

La communication par moyen radio des pilotes entre eux, avec leur entraîneur ou toute autre personne est strictement interdite lors des matchs.

Le non-respect de cette disposition sera sanctionné par match perdu avec 0 point au classement. Pour tout point non précisé, se référer à l'Article 10 des Règles Techniques et de Sécurité Motoball.

Contrôle Technique Machines

Des contrôles de cylindre peuvent être effectués durant la saison par un commissaire technique.

Le commissaire technique pourra demander dès la fin de la rencontre la mise en parc fermé de tout motocycle.

En cas de non-conformité d'une machine, l'équipe au sein de laquelle le motocycle a évolué sera sanctionné de la perte de la rencontre sur le score de 3 à 0, d'une amende de 150 € ainsi que du remboursement des frais de déplacement du commissaire technique désigné sur le match.

En l'absence d'infraction relevée, le déplacement sera à la charge de la CNMB.

Equipements et Vêtements de Protection Obligatoires

Les joueurs sont responsables de leur sécurité et se doivent de porter en toute circonstance un équipement de protection individuelle conforme à la réglementation fédérale.

Le club est dans l'obligation d'uniformiser l'équipement des joueurs, à savoir leur casque, leur maillot ainsi que leur numéro apposé sur leur machine et leur maillot.

Si, lors du contrôle technique, des machines et/ou des équipements de protection sont estimés non conformes par le commissaire technique, le joueur bénéficie d'une heure pour se mettre en conformité. A défaut, il ne pourra participer à la rencontre.

Si plusieurs machines d'une équipe sont non conformes, le club ne pourra participer à la rencontre.

Article 3.3 - Feuille de Match Electronique

Feuille de Match Électronique

Lors du match, le club organisateur doit fournir un support informatique (tablette, smartphone, ordinateur) connecté à internet afin que l'arbitre puisse saisir ses identifiants et se connecter à son espace intranet et vérifier les informations saisies par les clubs.

L'arbitre peut à tout moment du match saisir les informations (buteurs, joueurs blessés, etc.).

A l'issue du match, les capitaines de chaque équipe doivent vérifier toutes les informations saisies afin de valider en signant la feuille de match électronique avec leur mot de passe licencié.

La feuille de match doit être signée en fin de match (au maximum ½ heure après le match) par les deux arbitres et les deux capitaines d'équipe (aucun rappel ne sera fait aux capitaines), si ce n'est pas le cas la sanction de l'article section IV-7 sera appliquée.

Si un des Capitaines ou les deux refusent de signer la feuille de match pour une raison quelconque, l'Arbitre doit le signaler sur la feuille de match électronique.

Si un problème technique est rencontré par le(s) Capitaine(s) et/ou l'un des deux arbitres officiels désignés, ces derniers devront le signaler par mail à : commission@motoball.fr.

La feuille de match électronique génère le document officiel du match, elle sera donc consultée en cas de litige.

Dès que les Arbitres et les Capitaines ont signé la feuille de match électronique, aucune inscription ne peut plus être portée sur celle-ci.

En cas de réserve ou d'incident après la signature des Capitaines, l'Arbitre établira un rapport complémentaire depuis son espace dans l'onglet « rapport – après match » dans les 48 heures.

La feuille de match électronique est obligatoire.

Si toutefois une défaillance technique (perte de réseau) est observée, l'arbitre pourra demander une feuille de match papier afin de palier à ce problème qui sera toléré à titre exceptionnel.

Réserves (Titre Général sur Contestation même matchs Amicaux)

Il est rappelé que les réserves d'avant match sont circonscrites aux seules questions relatives à la conformité des terrains.

Si une réserve concernant la cylindrée d'un motorcycle est formulée au cours d'un match, la conformité technique du moteur sera vérifiée après le match par un commissaire technique mandaté par la FFM. Le motorcycle mis en cause pourra être utilisé pendant tout le match.

Les réserves techniques :

Elles ne sont recevables que pour les seules erreurs des arbitres dans l'application du règlement. Les faits de jeu ne sont pas concernés, c'est-à-dire que toute appréciation d'une phase de jeu par l'arbitre ne peut faire l'objet d'une réserve.

1. Les réserves visant les questions techniques doivent, pour être valables :

- a) être formulées par le capitaine de l'équipe plaignante à l'arbitre, à l'arrêt du jeu qui est la conséquence de la décision contestée ;
- b) être formulées, pour les rencontres des catégories U18 par le capitaine sous couvert d'un adulte accompagnant responsable de l'équipe plaignante à l'arbitre, à l'arrêt de jeu qui est la conséquence de la décision contestée ;
- c) indiquer précisément la nature des faits et de la décision qui prêtent à contestation.

2. Dans tous les cas, l'arbitre appelle le capitaine de l'équipe adverse et l'autre arbitre pour en prendre acte. Dans la catégorie U18, l'arbitre appelle le capitaine de l'équipe adverse, sous couvert d'un adulte accompagnant, et l'autre arbitre pour en prendre acte. A l'issue du match, le capitaine inscrit ses réserves sur la feuille de match, le capitaine de l'équipe adverse et les deux arbitres contresignent la réserve.

3. Pour les rencontres U18, les réserves sont contresignées par les dirigeants licenciés responsables.

Si un Capitaine ou un dirigeant licencié responsable pour les équipes U18 n'est pas d'accord avec les réserves portées sur la feuille de match, il peut en faire mention sur cette dernière.

L'arbitre n'est pas juge de la recevabilité d'une réserve et n'a pas à s'opposer à son dépôt quel qu'en soit le motif.

Toutes réserves devront être confirmées par le Club plaignant dans les 48 heures à l'issue du match et être accompagnées d'une caution de 75 € transmise au Secrétariat de la CNMB dans les 7 jours suivants la rencontre par lettre recommandée avec avis de réception.

L'examen préalable de la recevabilité d'une réserve est réalisé par le/la Président(e) de la CNMB.

Il/elle peut rejeter les réserves manifestement irrecevables au regard des dispositions du présent règlement. Dans ce cas, le club réclamant peut-être débitée du montant de la caution.

Si la réserve est déclarée recevable, la CNMB examine celle-ci sur le fond. Si la réserve est fondée, la caution sera restituée au club réclamant, à défaut elle sera acquise à la FFM.

Afin de traiter la réserve, la CNMB peut également décider de :

- Convoquer toute(s) personne(s) dont elle requiert la présence ;
- Demander des informations/rapports de toute(s) personne(s) dont elle requiert le témoignage.

Si l'examen d'une réserve requiert une enquête et entraîne des frais de déplacements, soit de personnes à entendre, soit de membres de la CNMB, ces frais pourront être mis à la charge :

- Soit au club réclamant quand sa réserve est rejetée ;
- Soit au club adverse si la réclamation est considérée comme fondée.

Le Club débouté de sa demande par décision de la CNMB peut porter sa réserve devant le Tribunal National de Discipline et d'Arbitrage selon les formes prévues par le Code de Discipline et d'Arbitrage fédéral relatives au délai, à la forme et au montant de la caution.

Article 3.4 - Arbitres

Ecole de formation d'arbitrage

Tout joueur ou licencié au sein d'un club de motoball, dont l'âge minimal est de 14 ans, peut accéder à l'école de formation d'arbitrage. Pour tout nouvel arbitre "jeune", la première licence "officiel" lui sera offerte et lui permettra d'officier sur des matchs U18.

Une aide financière sera versée au club proposant la participation d'un de ses joueurs à l'école de formation d'arbitrage.

A la fin de la saison, un Trophée sera décerné au meilleur arbitre "jeune" à l'issue des rapports d'évaluation effectuées par le Responsable du Comité d'Arbitrage.

Arbitres Officiels et Arbitres de Clubs

Fonctions

Un match se dispute sous le contrôle d'un ou plusieurs arbitres disposant de toute autorité nécessaire pour veiller à l'application des règles du jeu. L'arbitre prend des décisions au mieux de ses capacités, conformément aux règles du jeu et dans l'esprit du jeu.

L'arbitre :

- Veille à l'application des règles du jeu ;
- Contrôle le match en collaboration avec les autres arbitres ;
- Remplit la fonction de chronométrateur, consigne par écrit les événements du match et remet aux autorités compétentes un rapport de match consignant les informations relatives à toute mesure disciplinaire, ainsi que tout autre incident survenu avant, pendant ou après le match ;
- Contrôle et/ou donne le signal de la reprise du match.

Son droit de pénalisation s'étend aux infractions commises pendant une suspension temporaire du jeu ou quand le ballon est hors du jeu. Ses décisions, à propos des questions de fait survenus dans le courant de la partie, sont sans appel.

Ne peuvent officier que les officiels titulaires de la qualification d'arbitre de motoball. Il appartient aux Président(e)s de Club de vérifier ladite qualification.

Formation

L'ensemble des arbitres (Officiels et Clubs) devront participer à une formation unique et supervisée par le Responsable du Comité d'Arbitrage. Ils devront s'inscrire avant le 31 décembre, à cette formation de 2 niveaux de qualifications (1^{er} degré et 2^{ème} degré), elle permettra d'acquérir la qualification officielle d'arbitrage et d'officier sur les matchs des Championnats.

Pendant la durée de cette formation, les participants sont couverts par le contrat fédéral.

Aucune rencontre ne pourra être organisée le même week-end que la formation des arbitres.

L'arbitre de Club

Chaque club de motoball Elite 1 et Elite 2 a obligation de désigner un arbitre de club qui doit se conformer aux mêmes règles qu'un arbitre officiel tant au niveau des formations, de l'application des règles de jeu, des

tenues vestimentaires, du devoir de réserve et de la charte de l'arbitrage. Les clubs possédant une équipe Elite 2 doivent désigner un arbitre de cette catégorie.

Les clubs sont tenus de faire connaître leur arbitre de club avant la réunion annuelle des clubs au Secrétariat de la CNMB et au Responsable du Comité d'Arbitrage.

Si ces conditions ne sont pas respectées, le club se verra retirer 2 points au classement de son équipe principale.

Toutefois, tout club ayant présenté un arbitre de club ayant ensuite obtenu la qualification d'arbitre fédéral sera exempté de toute sanction dans les deux ans suivant la titularisation de celui-ci.

En cas d'arbitre officiel initialement désigné et se désistant de la rencontre, les arbitres de clubs pourront être désignés par le responsable des arbitres, ou le désignateur sur des matchs officiels. Dans ce cas, ils bénéficieront de la vacance destinée à l'arbitre officiel.

L'arbitre Officiel

Les arbitres officiels devront s'enregistrer avant le 30 novembre auprès du Secrétariat de la CNMB ainsi qu'au Responsable du Comité d'Arbitrage.

Seuls les arbitres officiels ou les arbitres titulaires de la qualification arbitre de club peuvent être vêtus de la tenue FFM, les arbitres non officiels devant porter une tenue blanche. Toute infraction sera sanctionnée d'une amende de 100 € au club fautif.

L'arbitre est tenu de vérifier avant le match, le gonflage et le nombre de ballons présentés par chaque équipe.

Deux arbitres seront désignés pour diriger chaque match en Elite 1 et Elite 2 et *a minima* un arbitre officiel pour les U18. Leur autorité et l'exercice des pouvoirs qui leur sont conférés par les lois du jeu commenceront dès qu'ils auront pénétré dans l'enceinte du stade, et prendront fin 60 minutes après la rencontre.

Pour tout match amical ou rencontre officielle entre nationalités différentes, deux arbitres (un centre, une touche) seront désignés par chaque pays participant.

Le/la Président(e) du Club a le devoir de faire respecter l'horaire du match en acceptant ce règlement et ne pas attendre qu'un arbitre officiel arrive au stade.

Le pouvoir de sanction des arbitres s'étend aux infractions commises pendant une suspension temporaire du jeu ou quand le ballon est hors du jeu. Leurs décisions, à propos des faits de jeu survenus pendant le match seront sans appel et ne pourront faire l'objet d'aucune réserve.

A chaque quart temps, les arbitres doivent changer de camp.

Le temps de repos sera pris impérativement dans le vestiaire des arbitres.

- a) Ils veilleront à l'application des lois du jeu.
- b) Ils s'abstiendront de pénaliser, si en le faisant, ils pensent favoriser l'équipe ayant commis la faute.
- c) Ils prendront note de ce qui se passe, rempliront les fonctions de chronométrateur et veilleront à ce que la partie ait la durée réglementaire ou convenue en y ajoutant toute perte de temps due à un accident ou à toute autre cause, gain de temps volontaire par une équipe menant au score les arbitres informeront les 2 équipes du temps minimum rajouté pour ces pertes de temps.
- d) Ils auront le pouvoir discrétionnaire d'arrêter le jeu pour toutes infractions aux lois, de suspendre ou d'interrompre définitivement la partie chaque fois qu'ils l'estimeront nécessaire en raison des éléments, de l'intervention des spectateurs ou d'autres motifs. En pareil cas, ils feront parvenir un rapport détaillé des faits à l'organisme compétent, dans les formes et délais stipulés par les règlements de l'Association Nationale affiliée sous la juridiction de laquelle le match a eu lieu.
- e) A partir du moment où ils pénètrent sur le terrain de jeu, ils adresseront un avertissement à tout joueur ayant une mauvaise tenue ou une attitude inconvenante et l'empêcheront de prendre part au jeu en cas de récidive. En pareil cas, les Arbitres communiqueront le nom du coupable à l'organisme compétent dans les formes et les délais stipulés par les règlements de l'Association Nationale affiliée sous la juridiction de laquelle le match a eu lieu.
- f) Ils ne permettront à personne, en dehors des joueurs et des juges de touche, de pénétrer sur le terrain de jeu sans leur autorisation.
- g) Ils arrêteront la partie s'ils estiment qu'un joueur est sérieusement blessé. Si un joueur est légèrement blessé, la partie ne sera arrêtée que lorsque le ballon aura cessé d'être en jeu. Un joueur capable de se rendre jusqu'à la ligne de but ou la ligne de touche ne pourra recevoir de soins sur le terrain de jeu.
- h) Ils excluront définitivement du terrain tout joueur qui, à leur avis, est coupable de conduite violente, de brutalité ou tient des propos injurieux ou grossiers.
- i) Ils donneront le signal de la reprise du jeu après tout arrêt.
- j) Ils décideront si le ballon fourni pour un match répond aux exigences de la réglementation. Pour matérialiser leurs décisions, les Arbitres disposeront de 4 cartons de couleur - verte, jaune, bleu et rouge.

k) Ils contrôleront l'état du matériel et l'équipement des joueurs (cf. article 3.2.5).

Juges de Touche

Chaque club doit fournir un juge de touche.

Si un club se déplaçant n'a pas de juge de touche, il devra prévenir au plus vite le club recevant, lequel devra alors fournir deux juges de touche.

Ceux-ci doivent être habillés en tenue réglementaire (tee-shirt blanc). Le juge de touche doit avoir au moins 14 ans et être licencié.

Les fonctions du juge de touche sont d'indiquer au moyen d'un drapeau :

- Si un joueur franchit la ligne médiane balle au pied ;
- Les remises en jeu (touche et médiane) ;
- Les faits de jeu importants ;
- Si un joueur envoie le ballon par-dessus la ligne médiane et, l'ayant lui-même franchie reprend possession du ballon ou le touche avec sa moto avant qu'un autre joueur ou une autre moto ne l'ait touché.

Dans tous les cas, seule la décision des Arbitres prévaut en toute circonstance, ils ont autorité sur les décisions et sur les juges de touche.

Entre chaque période, les juges de touche sont invités à se retrouver dans les vestiaires avec les Arbitres

Un juge de touche peut être remplacé si, d'après les Arbitres, il ne s'acquitte pas correctement de ses fonctions. Un juge de touche écarté par les Arbitres doit être remplacé par un Arbitre qualifié, un Dirigeant ou un joueur de réserve de la même équipe.

Désignation des Arbitres

Pour chaque rencontre, deux Arbitres seront obligatoirement désignés, sauf cas de force majeure.

Les arbitres se désistant de leur désignation à moins d'une semaine du match concerné pourront temporairement ne plus être désignés s'ils ne fournissent pas de justificatif dans les 15 jours. Il peut s'agir d'un arbitre officiel et d'un arbitre de club.

L'arbitre qui sera désigné en premier sera l'arbitre principal responsable des formalités administratives. L'âge minimum pour arbitrer est de 16 ans et de 14 ans pour les élèves arbitres.

Indisponibilité de dernière minute

En cas d'indisponibilité après avoir reçu une désignation, l'arbitre doit :

- Prévenir immédiatement son désignateur par tout moyen ;
- Envoyer le justificatif de son indisponibilité de dernière minute au désignateur.

La CNMB et le Comité d'Arbitrage apprécieront le motif et le respect des procédures.

Pour un match amical les clubs devront :

- Informer le responsable du comité d'arbitrage et si besoin, exprimer la demande d'arbitres officiels ou non.

Dans le cas où ce ne sont pas des arbitres officiels qui officient, l'organisateur est tenu de communiquer au Secrétariat de la CNMB les noms des arbitres, et ce pour des questions d'assurance. En tout état de cause ces personnes devront obligatoirement être licenciées.

Ils identifieront les machines et mentionneront, s'il y a lieu les réserves et tous les incidents de jeu sur la feuille de match électronique.

Ils dirigeront la partie suivant le rôle dévolu à chacun d'eux par le Comité d'Arbitrage et adresseront, le soir même de la rencontre, un procès-verbal à la Fédération.

Les frais d'arbitrage sont à la charge des clubs, suivant le tarif défini annuellement par la CNMB. Le co-voiturage est préconisé dans la plupart des cas.

Désignation des Arbitres pour les Finales

Le/la Président(e) de la CNMB, sur proposition du responsable du comité d'arbitrage, désignera les 4 arbitres officiels pour les Finales Séniors et U18. Le barème fédéral des vacations s'applique.

Les Arbitres de la Finale U18 feront la touche pour la Finale des Séniors, des Arbitres de Clubs feront la touche pour la Finale U18.

Désignations des Rencontres U18

Chaque équipe doit fournir un juge de touche pour diriger une rencontre U18. Dans la plupart des cas, un arbitre officiel minimum sera désigné sur les rencontres U18. Ils pourront être accompagnés d'un arbitre de club qualifié ayant participé à la formation annuelle et ensuite seulement par un arbitre bénévole.

Cependant, si des arbitres officiels se trouvent sur le terrain, ils ont la possibilité d'arbitrer bénévolement et ce pour habituer les U18 à ce qui les attend par la suite. Dans l'hypothèse où un club fait une demande d'arbitres officiels, l'indemnisation de ces derniers sera supportée par le club demandeur.

TITRE 4 – REGLES PARTICULIERES DES COMPETITIONS

4.1 CHAMPIONNAT DE FRANCE ELITE 1 et ELITE 2

Article 4.1.1 - Délimitation et Organisation du Championnat

Chaque année en fin de saison, la CNMB étudiera la forme de Championnat à appliquer pour la saison suivante.

Article 4.1.2 - Indemnités de Déplacement des Équipes

Les indemnités à décerner à des équipes disputant des rencontres officielles sont spécifiées dans le règlement spécifique de ces machines. Pour les rencontres amicales, les indemnités à décerner à des équipes sont établies après accord entre les clubs.

Pour chaque match annulé, quel qu'en soit le motif, l'équipe visiteuse ayant effectué la totalité du déplacement touchera 100% de l'indemnité prévue ; en cas de déplacement partiel, un remboursement sera effectué au prorata du déplacement effectué sur présentation d'un justificatif (facture de gazole ou péage).

Indemnité pour Match Joué en Entier

L'indemnité de déplacement représentera le remboursement des frais selon le barème fixé comme suit :

0,80 € du kilomètre parcouru à l'aller comme au retour, avec un minimum de 400 €, le kilométrage est compté par la route la plus directe avec pour base le guide ou la carte/site Michelin.

Un accord par lettre entre clubs désirant traiter les frais de déplacement par forfait est toujours possible. **Dans ce cas une copie de ce courrier doit être envoyé à la Fédération.**

Indemnité pour Match Arrêté par l'Arbitre et Remis ou Non

Si un match est arrêté avant la fin de la 3^{ème} période, le club visiteur recevra son indemnité kilométrique totale.

Si un match est arrêté par l'Arbitre à la fin de la 3^{ème} période ou à partir du début de la 4^{ème} période, le club visiteur recevra son indemnité kilométrique totale qui ne pourra en aucun cas être inférieure à 150 €.

Article 4.1.3 – Classement et Règlementation

Avant chaque début de saison, la FFM fera paraître une circulaire officielle donnant si nécessaire toute la réglementation complémentaire aux présentes dispositions.

Le classement des rencontres officielles est effectué suivant le genre de rencontre, soit par addition de points, soit par élimination.

Pour les Championnats, le classement est établi par l'addition des points.

EN CAS D'EX-AEQUO : dans tous les cas du Championnat de France, Elite 1 ou Elite 2 la réglementation générale citée ci-dessous sera appliquée.

Le départage pour les ex-æquo de points sera effectué de la façon suivante :

1. Goal average particulier.
2. En cas de nouvelle égalité, les buts à l'extérieur comptent double.
3. En cas de nouvelle égalité, goal average général.
4. En cas de nouvelle égalité, match d'appui sur terrain neutre.

Le départage suivant le processus ci-dessus n'est valable que pour l'attribution d'un titre. Dans les autres cas le point 1 est appliqué, si nouvel EX-AEQUO différence de but.

Les montées et descentes s'effectueront en fonction des Championnats mis en place l'année suivante.

Pour la Coupe et les Trophées, le classement est établi par élimination par match direct ou aller-retour.

Article 4.1.4 - Décompte des Points du Championnat

MATCH GAGNE	4 POINTS
MATCH PERDU	1 POINT
MATCH NUL	2 POINTS
FORFAIT	0 POINT SUIVANT LE REGLEMENT

Une équipe qui reçoit 2 cartons rouges au cours de la saison sera pénalisée du retrait d'un point au classement général.

Article 4.1.5 - Forfait

Au cas où une équipe ne se présenterait pas pour disputer un match, celui-ci sera considéré comme joué et le match sera déclaré perdu par 3 à 0 pour cette Equipe, avec 0 point au classement.

L'Arbitre habilité devra notifier dans son rapport le constat d'absence de cette Equipe.

Délai de Déclaration d'un Forfait

Forfait général pour la saison : 8 jours minimum avant le match

Forfait pour un match : 5 jours minimum avant le match

Dans tous les cas, le forfait devra être déclaré, au secrétariat de la CNMB, au Responsable du Comité d'Arbitrage et au club contre lequel ils devaient jouer et ce le plus tôt possible.

Sanctions Financières Forfaits Déclarés

Tout forfait donne lieu à l'application des sanctions suivantes :

ELITE 1

1^{er} et 2^{ème} Forfait :

Pénalité de **2 500 €** à verser à la FFM

3^{ème} Forfait déclaré Forfait Général :

Jusqu'à 4 points de moins au classement au début de la saison suivante *

ELITE 2

1^{er} et 2^{ème} Forfait :

Pénalité de **1 000 €** à verser à la FFM

3^{ème} Forfait déclaré Forfait Général :

Jusqu'à 4 points de moins au classement au début de la saison suivante *

* Sous réserve des autres sanctions figurant au règlement des Championnats de France.

Les déclarations de Forfait Général entraîneront l'annulation de tous les résultats acquis au cours des Championnats avec une interdiction de disputer des matchs amicaux. Tout club ayant déclaré 3 forfaits, sera déclaré forfait général avec interdiction de faire des matchs amicaux et toutes rencontres disputées antérieurement par ce club seront annulées, sous réserve de cas de force majeure étudiés par la CNMB.

Forfaits Non Déclarés

La commission se réserve le droit de sanctionner le club ayant fait forfait, en lui infligeant une sanction financière pouvant aller jusqu'au montant du déplacement en faveur du club lésé, plus une amende. Au cas où l'équipe visitée serait forfait sur le terrain, elle devra régler l'indemnité totale prévue au règlement, à l'équipe visiteuse.

Les forfaits, quels qu'ils soient, seront toujours soumis au Secrétariat de la CNMB.

Pour un match "forfait", l'Arbitre habilité devra envoyer la feuille du match aux responsables désignés par la CNMB.

Covid

Dans l'hypothèse où une équipe aurait un ou plusieurs cas de covid, les rencontres pourront être reprogrammées dans les conditions suivantes :

Si moins de trois joueurs de l'équipe sont concernés, le club doit les remplacer afin de maintenir le match prévu. A défaut, l'équipe est considérée comme « forfait ».

Si un club a 3 joueurs positifs ou plus dûment justifiés dans son équipe, le match sera reporté à la date libre la plus proche de la date initiale du match, sauf accord des deux clubs et de la commission pour une autre date.

Toute demande de report ou de forfait pour raison de cas Covid doit être formée des connaissances des cas et être justifiée impérativement sous 48h maximum par un certificat de test positif.

Si le club concerné ne fournit pas de justificatifs dans le délai de 48h, il sera automatiquement considéré comme « forfait ». La règle des « forfaits » lui sera alors appliqué avec une amende supplémentaire de 1000 € à verser à la FFM.

On entend par justificatif : un test PCR ou antigénique nominatif effectué dans un laboratoire ou une pharmacie.

Article 4.1.6 - Terrain

L'organisation des matchs incombera à l'un des clubs pour le match "Aller" et à l'autre club pour le match "Retour".

Le premier inscrit sur le calendrier doit en principe organiser le match "Aller".

Toutefois, d'un commun accord entre les 2 clubs, le lieu de rencontre pourra être le terrain de l'un ou de l'autre club ou tout autre terrain neutre.

4.2 - COUPE DE FRANCE ELITE 1

Article 4.2.1 - Organisation

L'organisation des matchs éliminatoires jusqu'à la Finale incombera au club sorti premier au tirage au sort, sauf accord entre les clubs intéressés. Dans ce cas, la FFM est libérée de la question financière.

Article 4.2.2 - Format de la Coupe Réserve à l'Elite 1

Le principe de la compétition est la formule "COUPE" matchs aller-retour, sauf pour la finale organisée sur un seul match, suivant les modalités fixées ci-après, chaque année par la CNMB.

En cas d'égalité sur l'ensemble des deux matchs l'équipe ayant marqué le plus grand nombre de buts à l'extérieur sera qualifiée.

En cas d'égalité parfaite les deux équipes disputeront les prolongations de 2X10 minutes et si besoin des tirs au but (règlement des tirs aux buts).

En cas de forfait d'une équipe lors d'un tour de coupe, celle-ci sera automatiquement disqualifiée de la Coupe de France.

Lors de la définition des calendriers, les oppositions feront l'objet d'un tirage au sort.

Tous les matchs comptant pour la Coupe de France devront être joués en entier. En cas de matchs arrêtés pour cas imprévisibles, ceux-ci devront être rejoués à la première date libre ou, à défaut, à une date fixée par la CNMB.

La finale de la Coupe de France se déroulera sur un seul match. Si le score est nul à la fin du temps réglementaire, des prolongations de 2x10 minutes auront lieu.

En cas de prolongation, l'équipe visiteuse fournit le ballon pour la première période et l'équipe visitée pour la deuxième.

En cas de match nul à la fin des prolongations de deux fois dix minutes, il sera procédé à une séance de tirs au but pour départager les deux équipes :

- Une série de quatre tirs aux buts frappés par des joueurs différents.
- Une nouvelle série de tirs aux buts jusqu'à ce que, après un même nombre de tirs aux buts, une équipe prenne l'avantage.

Les joueurs n'ayant pas tiré dans la première série commenceront en premier les tirs aux buts.

Cette pratique, qui ne doit pas être considérée comme faisant partie du match, est soumise aux conditions suivantes :

- 1) L'Arbitre choisit le but vers lequel seront tirés tous les coups de pied au but.
- 2) Les Capitaines devront lui donner les noms des tireurs.
- 3) Les deux équipes tireront chacune quatre coups de pied au but alternativement.

Si les deux équipes sont toujours à égalité, on continuera jusqu'à ce qu'une équipe prenne l'avantage à nombre de tirs égal.

Si une équipe n'a que cinq joueurs, l'autre équipe devra aligner le même nombre.

Article 4.2.3 - Rencontres

Les rencontres de la Coupe seront définies en fonction du nombre d'équipes inscrites.

Article 4.2.4 - Retard d'une Équipe - Forfait

Les Arbitres doivent reporter sur la feuille de match, l'heure exacte du coup d'envoi. Ils signalent s'il y a du retard et, dans ce cas, l'équipe à laquelle le retard est imputable.

Un club en retard doit immédiatement prévenir par téléphone l'autre équipe ou l'organisateur, ainsi que le responsable des arbitres.

En cas de retard supérieur à 60 minutes dû à un accident grave ou à une panne mécanique dûment justifiée le match sera remis à une date ultérieure sous réserve que le club défaillant présente des justificatifs (factures acquittés) et soit parti dans des délais appropriés.

Dans tous les cas, en cas de litige la commission tranchera.

Si le match est remis, le club fautif doit rembourser les frais d'organisation à l'autre équipe à hauteur de 200 € plus les frais de déplacement des arbitres.

Toutefois, le forfait n'aura pas les mêmes répercussions sur le plan sportif que pour le Championnat de France (élimination directe en cas de forfait). Les sanctions financières seront les suivantes :

- Forfait match aller = pénalité de 400€ à verser à la FFM
- Forfait match retour = pénalité de 200 € à verser à la FFM

4.3 - TROPHÉE DE FRANCE ELITE 2

Article 4.3.1 - Organisation

Tous les ans il est organisé un Trophée de France réservé à l'Elite 2.

Le Trophée de France est organisé par la FFM sous le règlement de la COUPE DE FRANCE, tant pour la partie technique que financière suivant le système mis en place par la CNMB.

Son format sera défini en fonction du nombre d'équipes engagées.

4.4 - CHALLENGE JEAN MEUNIER

Le Challenge Jean Meunier U18 permet d'opposer une sélection U18 du Sud contre une sélection U18 du Nord.

La date et le lieu de ce challenge seront défini par la commission.

Article 4.4.1 – Format et Déroulement du Match

Le match se déroulera en 4 périodes de 15 minutes, séparé par des pauses de 10 minutes. Entre la deuxième et la troisième période, les 2 équipes changent de camp.

En cas de match nul à l'issue du temps réglementaire, une prolongation de 10 minutes sera disputée avec un nouveau tirage au sort des camps.

En cas de nouvelle égalité, une séance de 4 tirs aux buts sera disputée.

Si les deux équipes sont toujours à égalité, on continuera jusqu'à ce qu'une équipe prenne l'avantage à nombre de tirs égal.

Les arbitres doivent tenir compte des temps-morts intervenus pendant le match et le prolonger en fonction. Ils doivent signaler sur la feuille de match si l'heure du coup d'envoi a été respectée.

Sera pris en charge par le club organisateur, la nuit d'hôtel du samedi pour les joueurs et accompagnant (2 maximum par équipes) dont le trajet A/R est de minimum de 500km.

Les frais de déplacement collectif (Frais kilométriques selon l'itinéraire le plus rapide conseillé par Michelin et péages) sont pris en charge par la CNMB, et seront remboursés aux frais réels.

4.5 - CHAMPIONNAT DE FRANCE U18

Article 4.5.1 - Organisation

Le Championnat de France U18 sera organisé sous forme de tournoi zone NORD et zone SUD ou poule nationale en fonction du nombre d'équipes et le temps de jeu sera de 4 fois 15 minutes.

Le premier de la zone nord rencontrera le premier de la zone sud en match aller-retour. Un tirage au sort devra être effectué afin de savoir qui reçoit en premier.

En championnat de France, la victoire rapporte 4 points, le nul 2 points, la défaite 1 point et le forfait 0 point.

Si le championnat comprend une poule, le club qui terminera 1^{er} de la poule sera sacré Champion de France U18.

Si le score est nul à la fin du temps réglementaire, des prolongations de 2x10 minutes auront lieu.

Si à la fin de ces prolongations, le score est toujours nul, il sera procédé à :

- Une série de quatre tirs aux buts frappés par des joueurs différents.
- Une nouvelle série de tirs au but sera effectuée jusqu'à ce que, après un même nombre de tirs aux buts, une équipe prenne l'avantage. Les joueurs n'ayant pas tiré dans la première série commenceront en premier les tirs aux buts.

Cette pratique, qui ne doit pas être considérée comme faisant partie du match, est soumise aux conditions suivantes :

- 1) L'Arbitre choisit le but vers lequel seront tirés tous les coups de pied au but.
- 2) Les Capitaines devront lui donner les noms des tireurs.
- 3) Les deux équipes tireront chacune quatre coups de pied au but alternativement.

Si les deux équipes sont toujours à égalité, on continuera jusqu'à ce qu'une équipe prenne l'avantage à nombre de tirs égaux.

Si une équipe n'a que cinq joueurs, l'autre équipe devra aligner le même nombre.

Le Champion de France U18 rencontrera le Vainqueur de la Coupe de France U18 afin de jouer la Finale du Trophée des Champions U18.

4.6 - COUPE DE FRANCE U18

Article 4.6.1 - Format

La Coupe de France U18 sera organisée sous forme de plateau avec l'ensemble des équipes des zones Nord et Sud. La composition des poules se fera par tirage au sort lors de la réunion annuelle des clubs.

Le 1^{er} de chaque poule se rencontrera en lever de rideau de la finale de la Coupe de France Senior.

Lors de ces éliminatoires, le règlement est le suivant :

- Les rencontres se dérouleront de 4 périodes de 15 minutes coupées par une pause de 5 à 10 minutes.
- 1 arbitre officiel minimum avec un arbitre de club seront chargés de diriger les rencontres de la journée ; le cas échéant, ce sont les clubs qui devront fournir un arbitre de champ et un juge de touche.

Si les rencontres se déroulent sous forme de « plateau » et qu'il y a un nombre important d'équipes, l'organisateur pourra moduler les temps de jeu des périodes et ce, pour toutes les équipes.

- La victoire rapporte 4 points, le nul 2 points et la défaite 1 point.
- L'équipe qualifiée pour la finale sera celle qui aura marqué le plus grand nombre de points.

Si le score est nul à la fin du temps réglementaire, des prolongations de 2x10 minutes auront lieu.

Si à la fin de ces prolongations, le score est toujours nul, il sera procédé à :

- Une série de quatre tirs aux buts frappés par des joueurs différents.
- Une nouvelle série de tirs au but sera effectuée jusqu'à ce que, après un même nombre de tirs aux buts, une équipe prenne l'avantage. Les joueurs n'ayant pas tiré dans la première série commenceront en premier les tirs aux buts.

Cette pratique, qui ne doit pas être considérée comme faisant partie du match, est soumise aux conditions suivantes :

- 1) L'Arbitre choisit le but vers lequel seront tirés tous les coups de pied au but.
- 2) Les Capitaines devront lui donner les noms des tireurs.
- 3) Les deux équipes tireront chacune quatre coups de pied au but alternativement.

Si les deux équipes sont toujours à égalité, on continuera jusqu'à ce qu'une équipe prenne l'avantage à nombre de tirs égaux.

Si une équipe n'a que cinq joueurs, l'autre équipe devra aligner le même nombre.

Si le match est interrompu, il sera rejoué.

La finale se jouera en levée de rideau de la finale de la Coupe de France.

Le Vainqueur de la Coupe de France U18 rencontrera le Champion de France U18 afin de jouer la Finale du Trophée des Champions U18 en levée de rideau du Trophée des Champions E1.

4.7 - TROPHEE DES CHAMPIONS U18

Article 4.7.1 - Organisation

Cette finale opposera le Champion de France U18 au Vainqueur de la Coupe de France U18 de la saison en cours.

Si le Champion de France est le même que le vainqueur de la Coupe de France, il rencontrera le finaliste de la Coupe de France.

Les arbitres seront désignés par le/la Président(e) de la CNMB sur proposition du désignateur.

Article 4.7.2 - Format

Ce match de TROPHEE DES CHAMPIONS se déroulera sur un seul match en 4 périodes de 15 minutes.

Si le score est nul à la fin du temps réglementaire, des prolongations de 2x10 minutes auront lieu.

Si à la fin de ces prolongations, le score est toujours nul, il sera procédé à :

- Une série de quatre tirs aux buts frappés par des joueurs différents.
- Une nouvelle série de tirs au but sera effectuée jusqu'à ce que, après un même nombre de tirs aux buts, une équipe prenne l'avantage. Les joueurs n'ayant pas tiré dans la première série commenceront en premier les tirs aux buts.

Cette pratique, qui ne doit pas être considérée comme faisant partie du match, est soumise aux conditions suivantes :

- 1) L'Arbitre choisit le but vers lequel seront tirés tous les coups de pied au but.
- 2) Les Capitaines devront lui donner les noms des tireurs.
- 3) Les deux équipes tireront chacune quatre coups de pied au but alternativement.

Si les deux équipes sont toujours à égalité, on continuera jusqu'à ce qu'une équipe prenne l'avantage à nombre de tirs égaux.

Si une équipe n'a que cinq joueurs, l'autre équipe devra aligner le même nombre.

Si le match est interrompu, il sera rejoué.

4.8 - TROPHEE DES CHAMPIONS ELITE 1 ET ELITE 2

Article 4.8.1 - Organisation

Cette finale opposera le Champion de France de l'année en cours au Vainqueur de la Coupe de France de la saison en cours pour l'Elite 1 et au vainqueur du Trophée de France pour l'Elite 2.

Si le Champion de France Elite 1 est le même que le vainqueur de la Coupe de France, il rencontrera le finaliste de la Coupe de France. Si le Champion de France Elite 2 est le même que le vainqueur du Trophée de France, il rencontrera le finaliste du Trophée de France.

Si la finale de la Coupe de France ou du Trophée de France a lieu dans le Sud, la finale du Trophée des Champions aura lieu dans le Nord et vice-versa. Cette disposition n'est pas applicable si les clubs sont de la même zone.

Les arbitres seront désignés par le/la Président(e) de la CNMB sur proposition du désignateur.

Article 4.8.2 - Format

Ce match de TROPHEE DES CHAMPIONS se déroulera sur un seul match en 4 périodes de 20 minutes.

Si le score est nul à la fin du temps réglementaire, des prolongations de 2x10 minutes auront lieu.

Si à la fin de ces prolongations, le score est toujours nul, il sera procédé à :

- Une série de quatre tirs aux buts frappés par des joueurs différents.
- Une nouvelle série de tirs au but jusqu'à ce que, après un même nombre de tirs aux buts, une équipe prenne l'avantage. Les joueurs n'ayant pas tiré dans la première série commenceront en premier les tirs aux buts.

Si le match est interrompu, il sera rejoué.

4.9 – REGLES COMMUNES AUX FINALES DES COUPES, CHAMPIONNATS ET TROPHEES DE FRANCE

Article 4.9.1 – Organisation et Attribution de la Finale

Coupe de France et Trophée de France :

L'organisation de la Finale se fera en alternance en zone NORD et SUD.

Dans le cas où les deux finalistes sont dans la même zone, le match se déroulera dans cette dernière et sera attribué dans un premier lieu au club n'ayant encore jamais organisé et ensuite celui qui l'aura organisé à la date la plus éloignée. Dans tous les cas la commission tranchera si besoin.

L'année suivante, le match se déroulera dans l'autre zone. Un club ne peut toutefois pas accueillir deux fois de suite la Finale.

Sauf accord de la commission, aucun autre match ne pourra se dérouler le jour de ces finales.

Trophées des Champions Elite 1, Elite 2 et U18

La finale des Trophées des Champions se déroulera dans les 15 jours qui suivent la fin du Championnat de France Elite 1 et également pour l'Elite 2 et dans tous les cas avant le congrès de la FFM, sauf situations particulières et après délibération de la CNMB.

Article 4.9.2 – Règlementation Financière

Pour les finales, LES MATCHS SONT JOUÉS A LA RECETTE.

	Coupe de France Elite 1 et U18			
	Organisateur	Visiteur Elite 1	Visiteur U18	FFM
	RECETTE DES ENTREES			
Part Organisateur <i>Sur la base de la recette brute des entrées</i>	+15%			
Total 1				
Part Visiteur / Indemnité Km <i>Sur la base du Total 1</i>		Frais Km	Frais Km	
Total 2				
Part Visiteur Uniquement si la recette le permet <i>Sur la base du Total 2</i>		*se référer aux conditions ci-dessous		
Total 2 bis				
Frais Billetterie <i>Facture des frais d'édition</i>	- Déduction Frais Billetterie	- Déduction Frais Billetterie		
Total 3				
Reliquat Recette <i>Sur la base du Total 3</i>	+40%	+40%		+20%

	Trophée de France Elite 2	
	Organisateur	Visiteur
	RECETTE DES ENTREES	
Part Organisateur <i>Sur la base de la recette brute des entrées</i>	+15%	
Total 1		
Part Visiteur / Indemnité Km <i>Sur la base du Total 1</i>		Frais Km (avec un minimum de 300€)
Total 2		
Frais Billetterie <i>Facture des frais d'édition</i>	- Déduction Frais Billetterie	- Déduction Frais Billetterie
Total 3		
Reliquat Recette <i>Sur la base du Total 3</i>	+50%	+50%

	Trophée des Champions Elite 1 et U18		
	Organisateur	Visiteur Elite 1	Visiteur U18
	RECETTE DES ENTREES		
Part Organisateur <i>Sur la base de la recette brute des entrées</i>	+15%		
Total 1			
Part Visiteur / Indemnité Km <i>Sur la base du Total 1</i>		Frais Km	Frais Km
Total 2			
Part Visiteur <u>Uniquement si la recette le permet</u> <i>Sur la base du Total 2</i>		*se référer aux conditions ci-dessous	
Total 2 bis			
Frais Billetterie <i>Facture des frais d'édition</i>	- Déduction Frais Billetterie	- Déduction Frais Billetterie	
Total 3			
Reliquat Recette <i>Sur la base du Total 3</i>	+50%	+50%	

	Trophée des Champions Elite 2	
	Organisateur	Visiteur
	RECETTE DES ENTREES	
Part Organisateur <i>Sur la base de la recette brute des entrées</i>	+15%	
Total 1		
Part Visiteur / Indemnité Km <i>Sur la base du Total 1</i>		Frais Km (avec un minimum de 300€)
Total 2		
Frais Billetterie <i>Facture des frais d'édition</i>	- Déduction Frais Billetterie	- Déduction Frais Billetterie
Total 3		
Reliquat Recette <i>Sur la base du Total 3</i>	+50%	+50%

Le remboursement de l'indemnité kilométrique calculé sur la base de 0,80€ par km aller-retour.

* Si la recette le permet, sera dispatché une part du Total 2 de la façon suivante :

Si 2 clubs visiteurs = 5% chacun du Total 2

Si 1 club visiteur = 10% du Total 2

Il est rappelé que dans tous les cas, la part financière due à la FFM devra être adressée au secrétariat de la CNMB par le club organisateur, dans un délai maximum de 1 semaine après la rencontre.

Article 4.9.3 – Répartition de la billetterie

La FFM, ou son délégataire assure l'édition, la diffusion et le contrôle de la billetterie et des invitations. Le montant minimum de l'entrée est fixé selon le tableau ci-dessous, sauf entente préalable sur le prix de l'entrée entre les 2 clubs.

Il est admis que chaque club peut bénéficier à minima (sauf autre accord conclu entre les clubs intéressés) d'invitations délivrées par la FFM de la façon suivante :

	TARIF PLEIN	ORGANISATEUR	VISITEUR	FFM	ARBITRES
Coupe de France U18	10 €	20	20	10	8
Coupe de France Elite 1 + Consolante		100	50		
Trophée de France Elite 2 + Consolante	7 €	40	20	10	4
Championnat de France U18	10 €	20	20	10	8
Trophée des Champions Elite 1		100	50		
Trophée des Champions Elite 2	7 €	40	20	10	4
Trophée des Champions U18	10 €	20	20	10	4

2 places par arbitre désigné seront mises à disposition par l'organisateur. Ces derniers devront effectuer leur demande auprès du club.

Dans ces entrées gratuites ne sont pas comptés les membres de l'Équipe (cf ; Art.3.2).

Article 4.9.4 – Remise des Prix

Pour l'ensemble des compétitions, la Coupe est remise par le/la Président(e) de la Fédération, à défaut par le/la Président(e) de la CNMB ou par un délégué FFM.

Le protocole relatif à la distribution des médailles est laissé à l'appréciation du club organisateur.

Par ailleurs, afin de pouvoir réaliser la remise des prix dans de bonnes conditions, il est demandé de délimiter une zone empêchant le public d'accéder au stade pendant cette remise.

Si le vainqueur du Championnat de France Elite 1 ou du Championnat de France Elite 2 est désigné lors du dernier match de la saison, la Coupe et les médailles seront remises en ouverture du Trophée des Champions Elite 1 ou Elite 2.

Durée d'Attribution de la Coupe

La Coupe « Officielle » sera confiée au club Champion ou Vainqueur de la Finale pour un an. Ledit Club, qui en donnera reçu aux organisateurs, en assurera la conservation sous sa responsabilité et devra être remis, en parfait état de propreté, au club organisateur 8 jours avant l'organisation de(s) finales.

Si cette règle n'est pas respectée, la commission se réserve le droit d'appliquer des sanctions.

Distribution des Prix

La CNMB doit prévoir au minimum une Coupe et un Trophée Officiel, de la manière suivante :

	Trophée remis en jeu	COUPES			
		QTE	VAINQUEUR	QTE	FINALISTE
Coupe de France U18	1	1	Vainqueur de la Coupe de France U18	1	Finaliste de la Coupe de France U18
Coupe de France Elite 1	1	1	Vainqueur de la Coupe de France	1	Finaliste de la Coupe de France
Trophée de France Elite 2	1	1	Vainqueur du Trophée de France	1	Finaliste du Trophée de France
Championnat de France Elite 1	1	1	Champion de France Elite 1		
Championnat de France Elite 2	1	1	Champion de France Elite 2		
Championnat de France U18	1	1	Champion de France U18		
Trophée de France Maurice Sabourin <i>Consolante</i>	1	1	3 ^{ème} du Trophée de France Maurice Sabourin		

Coupe de France Jean Lenoir <i>Consolante</i>	1	1	3 ^{ème} de la Coupe de France Jean Lenoir		
Challenge Jean Meunier	1	1	Vainqueur du Challenge Jean Meunier	1	Finaliste du Challenge Jean Meunier
Trophée des Champions U18	1	1	Vainqueur du Trophée des Champions U18	1	Finaliste du Trophée des Champions U18
Trophée des Champions Elite 1	1	1	Vainqueur du Trophée des Champions Elite 1	1	Finaliste du Trophée des Champions Elite 1
Trophée des Champions Elite 2	1	1	Vainqueur du Trophée des Champions Elite 2	1	Finaliste du Trophée des Champions Elite 2

Distribution des Médailles

La CNMB doit prévoir au minimum :

- 15 médailles destinées aux Champions, Vainqueurs et Finalistes
- 4 médailles destinées aux Arbitres

	MÉDAILLES					
	QTE	VAINQUEUR	QTE	FINALISTE	QTE	FINALISTE
Coupe de France U18	15	Vainqueur de la Coupe de France U18	15	Finaliste de la Coupe de France U18	4	Arbitres de la Coupe de France U18
Coupe de France Elite 1	15	Vainqueur de la Coupe de France	15	Finaliste de la Coupe de France	4	Arbitres de la Coupe de France
Trophée de France Elite 2	15	Vainqueur du Trophée de France	15	Finaliste du Trophée de France	4	Arbitres du Trophée de France
Championnat de France U18	15	Champion de France U18	15	Finaliste du Championnat de France U18		
Championnat de France Elite 1	15	Champion de France Elite 1				
Championnat de France Elite 2	15	Champion de France Elite 2				
Trophée de France Maurice Sabourin <i>Consolante</i>	15	Vainqueur du Trophée de France Maurice Sabourin			4	Arbitres du Trophée de France Maurice Sabourin
Coupe de France Jean Lenoir <i>Consolante</i>	15	Vainqueur de la Coupe de France Jean Lenoir			4	Arbitres de la Coupe de France Jean Lenoir
Challenge Jean Meunier	15	Vainqueur du Challenge Jean Meunier	15	Finaliste du Challenge Jean Meunier	4	Arbitres du Challenge Jean Meunier
Trophée des Champions U18	15	Vainqueur du Trophée des Champions U18	15	Finaliste du Trophée des Champions U18	4	Arbitres du Trophée des Champions U18
Trophée des Champions Elite 1	15	Vainqueur du Trophée des Champions Elite 1	15	Finaliste du Trophée des Champions Elite 1	4	Arbitres du Trophée des Champions Elite 1
Trophée des Champions Elite 2	15	Vainqueur du Trophée des Champions Elite 2	15	Finaliste du Trophée des Champions Elite 2	4	Arbitres du Trophée des Champions Elite 2

TITRE V SANCTIONS

Article 5.1 - Mise en Application et Rôle des Cartons

LES ARBITRES DISPOSENT DE QUATRE COULEURS DE CARTONS :

► CARTON VERT :

Il est présenté par l'arbitre pour rappeler à l'ordre le licencié fautif. Il entraîne l'expulsion du licencié concerné pendant 5 minutes, lequel peut être remplacé. Il peut être présenté deux fois maximum au même licencié.

Le licencié ne pourra revenir sur le terrain qu'au signal de l'arbitre.

► CARTON JAUNE :

Il est présenté par l'arbitre pour sanctionner un comportement antisportif. Il entraîne une expulsion de 5 minutes du licencié fautif qui ne peut être remplacé. Un licencié ne peut recevoir qu'un carton jaune par match.

Le licencié ne pourra revenir sur le terrain qu'au signal de l'arbitre.

Si une équipe dont le nombre de joueur(s) est réduit en raison d'un carton jaune prend un but, elle est maintenue en infériorité numérique jusqu'au retour du licencié, après le signal de l'arbitre.

Toute personne inscrite sur la feuille de match et présente dans le stand mécanique reçoit un carton jaune le capitaine devra faire sortir un joueur de champ 5 minutes. Si le capitaine ne désigne pas de joueur, l'arbitre désignera le joueur à exclure.

2 CARTONS « JAUNE » : 1 MATCH OFFICIEL FERME DE SUSPENSION EN CHAMPIONNAT, COUPE OU TROPHÉE

Le licencié ayant reçu 2 cartons jaunes à l'occasion de 2 matchs différents d'une même équipe, dans une période inférieure ou égale à 3 matchs consécutifs, est sanctionné d'un match de suspension.

Ce match de suspension doit être purgé dans l'équipe au sein de laquelle le joueur en question a reçu les cartons jaunes.

U18 :

Sont exclues de ces dispositions les rencontres comptant pour la Coupe de France U18 organisées lors de plateaux. A l'occasion de ceux-ci, tout licencié recevant deux cartons jaunes lors d'une même journée est suspendu pour le match suivant de son équipe. Cette suspension ne peut être appliquée que lors de la journée en question.

- Suspension immédiate lors du plateau, mais pas de report à la semaine suivante

Un joueur sous le coup d'une suspension ne peut pas participer à un match qui doit être rejoué, même si celui-ci était qualifié à la date dudit match.

Tout joueur faisant l'objet d'une sélection nationale, sanctionné d'un carton JAUNE dans une compétition internationale ne saurait en supporter les conséquences dans le cadre d'un match de Championnat de France, de Coupe ou de Trophée.

► CARTON BLEU :

Il est présenté pour exclure définitivement le licencié fautif de la rencontre. Le licencié exclu ne pourra être remplacé sur le terrain qu'après cinq minutes de jeu.

Toute personne inscrite sur la feuille de match et présente dans le stand mécanique reçoit un carton bleu le capitaine devra faire sortir un joueur de champ 5 minutes. Si le capitaine ne désigne pas de joueur, l'arbitre désignera le joueur à exclure.

2 CARTONS « BLEU » : 1 MATCH OFFICIEL FERME DE SUSPENSION, EN CHAMPIONNAT, COUPE, TROPHÉE

Un joueur recevant 2 cartons bleus pendant la saison, ne peut pas participer à un match qui doit être rejoué, même si celui-ci était qualifié à la date dudit match, s'il est sous le coup d'une suspension.

► CARTON ROUGE :

Il est présenté pour exclure définitivement le licencié fautif sans que celui-ci ne puisse être remplacé.

Toute personne inscrite sur la feuille de match et présente dans le stand mécanique reçoit un carton rouge le capitaine devra faire sortir un joueur pour le reste du match. Si le capitaine ne désigne pas de joueur, l'arbitre désignera le joueur à exclure.

1 CARTON « ROUGE » : 2 MATCHS MINIMUM DE SUSPENSION, EN CHAMPIONNAT, COUPE, TROPHÉE SELON LES DISPOSITIONS DU PRÉSENT TITRE

Une équipe qui reçoit 2 cartons rouges au cours de la saison sera pénalisée du retrait d'un point au classement général de son équipe concernée.

Toute personne recevant un carton (entraîneur, mécanicien, Président(e), etc.) qui est suspendue par un carton rouge purgera uniquement sa suspension dans la catégorie où le carton lui a été infligé et ce, avant de pouvoir rejouer dans quelque catégorie que ce soit.

Lorsqu'il y a récidive d'une faute, en cours de saison, les sanctions sont aggravées suivant le barème prévu dans le présent titre.

REGLES COMMUNES – CARTON BLEU ET ROUGE

Un joueur sous le coup d'une suspension pour carton bleu ou rouge ne pourra pas participer à une rencontre amicale de son équipe.

Un joueur ne peut pas participer à un match qui doit être rejoué, même si celui-ci était qualifié à la date dudit match, s'il est sous le coup d'une suspension.

Les suspensions non effectuées dans l'année en cours sont reportées la saison régulière suivante ou à la prochaine prise de licence.

La peine devra être purgée sur les matchs **joués** qui suivent immédiatement la rencontre au cours de laquelle le joueur a été exclu. **Dans le cas d'un forfait ou d'un match déplacé, le match de suspension n'est pas considéré comme purgé.**

En cas de non-respect de cette décision, la sanction déjà prise sera doublée moins les matchs de suspension déjà effectués.

Tous les membres licenciés (Dirigeants, Joueurs, Mécaniciens, etc.) se trouvant dans l'enceinte d'un stade, avant ou après une rencontre, sont sous l'autorité de l'Arbitre et peuvent, de ce fait, être sanctionné par ce dernier.

Tous les cartons doivent figurer sur la feuille de match.

Les clubs sont responsables de l'application des sanctions reçues par leurs licenciés, et sont tenus de les faire appliquer. **En cas de doute sur l'application des sanctions, les clubs ont la possibilité de solliciter des précisions du secrétariat de la CNMB.**

Les cartons obtenus se cumulent. Les matchs de suspension se purgent en Championnat de France, Coupes, Trophées et Challenges.

Article 5.2 - Modalité d'application des Sanctions Automatiques

Les clubs sont réputés prendre connaissance des suspensions résultant de l'application du cumul des cartons par la signature de la feuille de match.

Les dirigeants sont donc responsables de leur application et il en est de la responsabilité des clubs d'assurer la sécurité et le bon déroulement des rencontres. Toute sanction sportive non appliquée est doublée.

Les faits répréhensibles répertoriés devront être développés dans un rapport détaillé par les Arbitres et rédigé dans le cadre prévu sur la feuille de match électronique. Si nécessaire, un rapport complémentaire peut être adressé par les arbitres au Secrétariat de la CNMB, au Responsable du Comité d'Arbitrage et copie à le/la Président(e) dans les 48 heures.

On entend par récidive : une cause d'aggravation d'une sanction par la commission d'un fait répréhensible déjà sanctionné au cours d'une même saison de Motoball lors des matchs officiels : Championnats, Coupes, Trophées et Challenge.

Lors d'une 1^{ère} récidive d'une faute identique en cours d'une même saison, les sanctions (amendes et suspensions de matchs) seront doublées. Lors de 2^{ème} récidive, elles seront triplées.

Tout incident, survenu après la signature de la feuille de match électronique par les Capitaines, devra faire l'objet d'un rapport spécial de l'arbitre adressé au plus tard le mardi suivant les matchs du week-end au Secrétariat de la CNMB, au Responsable du Comité d'Arbitrage et copie à le/la Président(e) de la commission.

Il est rappelé aux Président(e)s des clubs, joueurs, entraîneurs et mécaniciens qu'au-delà des sanctions automatiques répertoriées dans le présent titre, les instances disciplinaires de la FFM peuvent être saisies de toutes affaires, conformément au Code de Discipline et d'Arbitrage.

Si elle l'estime opportun, la CNMB peut en outre décider d'engager des poursuites disciplinaires à l'encontre de l'auteur des faits et, le cas échéant, demander sa suspension dans l'attente de sa comparution devant le TNDA et de la notification de décision.

Article 5.3 - Modalité d'Application pour les Matchs à Huis Clos

Lors d'un match à huis-clos, seuls sont admis dans l'enceinte du stade :

- L'ensemble des personnes figurant sur la feuille de match : deux arbitres, deux juges de touche, dix joueurs par équipe, les deux mécaniciens et un entraîneur par équipe ;
- Les instances dirigeantes des deux Clubs (Président(e), Trésorier, Secrétaire Général) ;
- Le/les chauffeurs de bus des équipes ;
- Les bénévoles du Club en nombre suffisant permettant le strict respect du match à huis clos aux entrées et sorties du stade et d'entretien du terrain ;

Sont également admis :

- Un médecin,
- Les journalistes porteurs de la carte officielle,
- Les services de la sécurité civile,
- Un délégué FFM.

La Commission aura la possibilité d'accepter sur demande écrite de l'un ou de l'autre des clubs, lorsque les circonstances particulières l'exigent, certaines personnes non citées dans la liste susmentionnée.

En cas de non-respect de prescriptions ci-dessus, le match ne peut se dérouler et sera donné perdu par forfait au club fautif.

Pour les matchs à huis-clos, les frais du délégué FFM sont à la charge du club sanctionné.

Les arbitres et le délégué FFM seront chargés de la constatation de la bonne exécution des matchs à huis clos. Un club recevant ne peut de sa propre initiative décider d'un match à huis-clos.

Article 5.4 – Barème des Sanctions

Auteurs des Faits

- Joueurs
- Membres du staff (Dirigeants, Membres actifs de clubs, Entraîneurs, Mécaniciens, Educateurs, Joueurs)

Victimes

- Joueurs, Entraîneurs, Mécaniciens, Educateurs, Dirigeants, Public
- Officiels (Arbitre Officiels, Arbitres de Clubs, Juges de Touche, délégués ainsi que tout autre dirigeant missionné par la FFM ou en formation officielle)

Section I - Les Fautes Verbales et Physiques

Article 1 – Comportement Blessant, Injurieux, Insultant, Obsène

► CARTON BLEU

Victime	Auteur	Joueur		Membre du staff	
Joueur/Entraîneur/ Educateur/Dirigeant/Public		1 match de suspension	100€ d'amende	2 matchs de suspension	150€ d'amende
Officiel		2 matchs de suspension	150€ d'amende	3 matchs de suspension	200€ d'amende

Article 2 – Pilotage Dangereux

► CARTON ROUGE

Victime	Auteur	Joueur	
Joueur/Entraîneur/ Educateur/Dirigeant/Public		3 matchs de suspension	200€ d'amende
Officiel		4 matchs de suspension	250€ d'amende

Article 3 – Comportement Intimidant et/ou Menaçant

► CARTON ROUGE

Victime	Auteur	Joueur		Membre du staff	
Joueur/Entraîneur/ Educateur/Dirigeant/Public		3 matchs de suspension	200€ d'amende	3 matchs de suspension	200€ d'amende
Officiel					

Article 4 – Propos discriminatoires

► CARTON ROUGE

Auteur	Joueur		Membre du staff	
Toute victime	3 matchs de suspension	250€ d'amende	3 matchs de suspension	300€ d'amende

Article 5 – Bousculade volontaire, Tentative de coup ou Brutalité / Crachat

► CARTON ROUGE

Victime	Auteur	Joueur		Membre du staff	
Joueur/Entraîneur/ Educateur/Dirigeant/Public		4 matchs de suspension	400€ d'amende	4 matchs de suspension	400€ d'amende
Officiel					

Article 6 – Acte de Brutalité / Coup

► CARTON ROUGE

Victime	Auteur	Joueur		Membre du staff	
Joueur/Entraîneur/ Educateur/Dirigeant/Public		5 matchs de suspension	500 € d'amende	5 matchs de suspension	500 € d'amende
Officiel		6 matchs de suspension	550 € d'amende	7 matchs de suspension	600 € d'amende

Section II - Les Incidents de Jeu

Article	INFRACTIONS	SANCTIONS
1	Joueur ne rentrant pas sur le terrain par la ligne médiane à allure modérée	Carton VERT
2	Refus de quitter le terrain par un joueur suite à un carton rouge / Joueur exclu participant au tour d'honneur	Carton ROUGE 1 match de suspension + 200 € d'amende
3	Arrêt de la rencontre par l'arbitre du fait du comportement des joueurs ou des dirigeants d'une équipe	Match perdu par 3 buts à 0, sauf si le score est supérieur pour l'équipe restant en jeu, avec 0 point au classement si cette rencontre compte pour un classement cumulé. 300 € d'amende à l'encontre du club
4	Arrêt de la rencontre par un arbitre lorsqu'un joueur refuse de quitter le terrain, pour un temps déterminé ou pour toute la durée du match, sur ordre de l'arbitre	Dans ce cas, l'équipe du/des joueur(s), cause de l'arrêt du match : match perdu par 3 buts à 0 (sauf si le score est supérieur pour l'équipe restant en jeu, avec 0 points au classement si cette rencontre compte pour un classement cumulé).
5	Match arrêté par l'arbitre lorsqu'une équipe ou les deux équipes s'abstiennent volontairement de pratiquer un jeu actif	L'une des équipes ou les deux sont considérée(s) comme perdante(s) par forfait après un premier avertissement. S'il est évident que l'une des équipes ou les deux équipes s'abstiennent délibérément de pratiquer un jeu actif, même si l'une des équipes est supérieure à son adversaire.
6	Refus d'une équipe de participer à une réception Officielle ou une Remise des Prix et/ou Comportement incorrect lors de celle-ci	1000 € d'amende à l'équipe
7	Equipe RECEVANTE quittant volontairement le terrain en cours de match	Forfait avec 0 point au classement 300 € d'amende à l'équipe
8	Equipe VISITEUSE quittant volontairement le terrain en cours de match	L'indemnité de déplacement sera bloquée jusqu'à étude du dossier par la CNMB

Section III - Les Fautes Collectives

Article	INFRACTIONS	SANCTIONS
1	Entrée intempestive d'un ou plusieurs joueurs sur le terrain	Carton JAUNE
2	Equipe incomplète (Championnats, Coupes ou Trophées) Une équipe composée de moins de 5 joueurs (dont un gardien) <u>avant</u> la rencontre ; Une équipe composée de moins de 3 joueurs (dont un gardien) <u>pendant</u> la rencontre.	Championnat : Forfait de l'équipe + 0 point au classement Coupes et Trophées : Elimination
3	Non-Présentation des Licenses de Joueurs et/ou des Mécaniciens	10€ d'amende par licence
4	Absence de Présentation au Public d'une Equipe. Quelques que soient les circonstances, même en cas de panne de moto(s)	200€ d'amende à l'équipe

5	Retard de l'Equipe lors de la Rencontre L'équipe en retard de + de 60 minutes sur l'horaire prévu. Sauf en cas de force majeure ou accord écrit dûment signé entre les Président(e)s ou les responsables des deux clubs concernés (cet accord devra être joint à la feuille de match)	Forfait avec 0 point au classement
6	Envahissement du terrain par un ou plusieurs spectateurs	En cas d'impossibilité de reprendre le match, le(s) club(s) dont les supporters sont identifiés comme étant à l'origine de cet arrêt se verra infliger la perte du match sur le score de 3-0. 200€ d'amende au club organisateur.

Section IV - Le Déroulement des Rencontres

Article	INFRACTIONS	SANCTIONS
1	Pannes mécaniques en Match Officiel en cours de saison	Au cours d'une rencontre de Championnat, Coupe ou Trophée, le match se poursuit en amical (si cela est matériellement possible) et perdu 3-0. L'équipe concernée aura 0 point au classement si le match compte pour un classement cumulé. 100€ d'amende
2	Manque de Ballon Une équipe se présentant sur un terrain avec un ballon manquant ou sans ballon et/ou si un manque de ballon vient à se produire. <i>Dans le cas où un match débiterait en diurne et se terminerait en nocturne, il appartient au club vivité d'assurer la fourniture des ballons blancs. En l'absence de ballons blancs, les dispositions du présent article trouvent pleine application.</i>	20€ d'amende par ballon manquant + 50€ d'amende supplémentaire pour l'équipe visitée
3	Mauvais éclairage pendant un Match nocturne. Si un match officiel (Championnats, Coupes ou Trophées) est annulé pour mauvais éclairage	Match perdu par forfait par le Club organisateur (Art. 2.2)
4	Terrain Décalré impraticable par un Club mais reconnu praticable par un arbitre. Si, pendant une rencontre officielle, un terrain est reconnu praticable par l'arbitre à l'heure prévue pour le coup d'envoi, l'équipe qui ne souhaite pas prendre part au match sera pénalisée	Equipe perdante 3 à 0 avec 0 point au classement
5	Non-conformité des Motos des Joueurs Avant le match, l'ARBITRE visitant les stands mécaniques et contrôlant la conformité des machines, préviendra le Capitaine d'Equipe dont la ou les machines ne seraient pas conformes. Il lui donnera l'ordre d'y remédier immédiatement.	Si le travail n'est pas effectué, la ou les machines non conformes seront retirées. Si un club remet en jeu une moto déclarée non conforme (en cours de match), l'équipe sera déclarée perdante 3-0 avec 0 point au classement. En cas de non-conformité de la cylindrée d'une machine, l'équipe sera sanctionnée de la pert de la rencontre sur le score de 3 à 0, ainsi que d'une amende de 150€.
6	Joueur suspendu, non licencié ou non qualifié L'équipe d'un joueur, disputant un match, étant suspendu, non licencié ou non qualifié, sera automatiquement pénalisée	Match perdu par forfait (3 à 0 minimum) + 0 point au classement pour un match de Championnat, + 150€ d'amende infligée au club par joueur et par match
7	Absence de présentation du Capitaine d'Equipe ou Refus pour signer la feuille de match	100€ d'amende

8	Match sans demande d'autorisation (Visa) auprès de la FFM	500€ d'amende
9	Défaillance ou Absence de service de Sécurité Non Respect de l'Article 2.5	50€ d'amende
10	Terrain suspendu sur décision du TNDA Il est entendu que lorsqu'un club est pénalisé pour suspension de terrain, il lui appartient sous peine d'être forfait avec 0 point au classement, d'organiser sur terrain neutre, à huis clos, hors la présence de spectateurs, un ou plusieurs matchs de motoball.	300€ d'amende au club organisateur + Remboursement des frais du délégué et des arbitres
11	Arbitres Officiels désignés par la FFM ne portant pas une tenue réglementaire	Retrait de la vacation
12	Juges de Touche ne portant pas une tenue réglementaire	30€ d'amende au club fautif
13	Juge de Touche non présenté par un club sans avoir prévenu le club recevant Sanction appliquée à l'équipe concernée qui n'a pas présenté de juge de touche et/ou défaut de tenue blanche	50€ d'amende

Section V - Les Sélections

Article	INFRACTIONS	SANCTIONS
1	Président d'un Club, d'une Association ou d'un Organisme ne faisant pas suivre une convocation d'un joueur à un match de sélection et/ou ne mettant pas à disposition sa moto Le dirigeant fautif verra cette sanction lui être applicable dans le cadre d'un match de Championnat de France, de Coupe ou de Trophée jusqu'à la purge totale de ladite sanction	400€ d'amende

Section VII - Contestation des Sanctions Automatiques

En cas de désaccord avec l'application des décisions des sanctions automatiques, il est toujours possible de contester la décision dans le délai de 15 jours à compter de la réception de la notification par la personne concernée (club, joueur...) devant le Tribunal National de Discipline et d'Arbitrage.

Cette contestation doit être adressée par écrit en courrier recommandé avec avis de réception au Secrétariat des instances fédérales de la FFM et accompagné de la caution correspondante, conformément au code de discipline et d'arbitrage fédéral.

LA CONTESTATION NE PEUT ETRE CONSIDEREE COMME SUSPENSIVE.

CHAMPIONNAT DE FRANCE DE TOURISME**PREAMBULE**

Le Championnat de France de Tourisme est géré par la Commission Nationale de Tourisme de la Fédération Française de Motocyclisme (FFM).

Cette activité se pratique sur des voies ouvertes à la circulation publique dans le respect du code de la route sans recherche de la plus grande vitesse, d'une vitesse moyenne imposée ni mesure de performance.

Le respect de l'environnement s'impose à tous les pratiquants.

Ce règlement s'impose de plein droit à tout organisateur et participant à une manifestation de tourisme motocycliste organisée sous l'égide de la FFM.

TITRES ET TROPHÉES DÉCERNÉS

Dans le cadre du Championnat de France de Tourisme, sont décernés :

1/ Les titres de Champion de France suivants :

Titres individuels :

- Pilote de tourisme national masculin (motocycles de + 125cc)
- Pilote de tourisme national féminin (motocycles de + 125cc)
- Pilote de tourisme national de moins de 30 ans
- Pilote de tourisme national 125cm3
- Pilote de moto électrique
- Passager de tourisme national
- Pilote de tourisme international
- Passager de tourisme international
- Combiné pilote (France & international)
- Combiné passager (France & international)

Titres collectifs :

- Club de tourisme national
- Equipe de club de tourisme national
- Ligue de tourisme national
- Coupe des Régions de Tourisme

Si une catégorie comptabilise moins de 5 participants, le titre de Champion de France ne peut être décerné. Le titre décerné devient alors un Trophée.

2/ Les Trophées suivants :

- Trophée Tourisme (cf article 10.1.4)
- Trophée Alticolis (cf règlement Trophée Alticolis)
- Trophée des Curiosités Touristiques (cf règlement Trophée des Curiosités Touristiques)

ARTICLE 1 - INSCRIPTION DES RASSEMBLEMENTS

Sur le territoire national, seuls les clubs affiliés à la FFM sont autorisés à organiser des rassemblements comptant pour le Championnat de France de Tourisme.

Les candidatures d'organisation de rassemblements pour le championnat de France doivent parvenir au secrétariat tourisme pour le Congrès Fédéral de l'année précédente. La commission tourisme se réserve le droit de retenir des dates reçues postérieurement à celui-ci.

La déclaration ou la demande d'autorisation du rassemblement auprès des préfectures concernées est à la charge de l'organisateur.

Le programme définitif et le règlement particulier doivent parvenir à la commission tourisme au moins deux mois avant le déroulé du rassemblement.

Si le rassemblement est organisé hors de la ligue du club organisateur, le règlement particulier devra être visé par les ligues concernées.

ARTICLE 2 - PARTICIPANTS

Les rassemblements du Championnat de France de Tourisme sont ouverts à tous.

Seuls les détenteurs d'une licence FFM Tourisme (NTO) en cours de validité peuvent prétendre aux différents classements du Championnat de France de Tourisme.

Les titulaires d'une licence valide émise par une Fédération Motocycliste Nationale (FMN) affiliée à la Fédération Internationale de Motocyclisme (FIM) ou d'une carte avantage FIM Touring, peuvent bénéficier des avantages réservés aux licenciés.

Les titulaires d'une licence valide émise par une Fédération Motocycliste Nationale (FMN) affiliée à Fédération Internationale de Motocyclisme (FIM) ou d'une carte avantage « FIM Touring » peuvent bénéficier des avantages réservés aux licenciés (hors classement).

Article 2.1 – Véhicules

Seuls les motocycles tels que définis par le Code Sportif de la FFM et homologués pour circulation sur la voie publique sont admis dans le cadre du tourisme motocycliste.

Ils doivent être régulièrement immatriculés et assurés pour une circulation sur la voie publique au minimum en responsabilité civile (assurance « au tiers »).

Ils doivent être dans un état normal de fonctionnement.

Les conducteurs doivent être titulaires d'un permis de conduire valide correspondant à la catégorie du véhicule utilisé.

La non-présentation du certificat d'assurance, du certificat d'immatriculation et du permis de conduire autorise l'organisateur à refuser le participant sur le rassemblement, y compris hors classement.

Article 2.2 – Certificat médical

Le tourisme motocycliste ne nécessite pas de certificat.

Article 2.3 – Equipements des participants

Les équipements s'imposant aux participants (pilotes ou passagers) sont ceux définis par le code de la route en vigueur au moment du déroulement effectif de l'organisation.

ARTICLE 3 – RASSEMBLEMENTS DU CHAMPIONNAT DE FRANCE DE TOURISME MOTOCYCLISTE

Le Championnat de France de Tourisme se compose de rassemblements dits de tourisme, conformes à ce règlement et à ses annexes.

Dans le cadre du Championnat de France, deux types d'organisations sont à distinguer :

Les rassemblements « CFT » pour Championnat de France de Tourisme des Clubs.

Les rassemblements « intermédiaires ».

CFT et intermédiaires font l'objet de cahiers des charges spécifiques.

Article 3.1 – Calendrier

Article 3.1.1 – Championnat National

Le Championnat National est constitué des rassemblements du calendrier national. Il permet de comptabiliser des points pour les classements du championnat national individuel, collectif, du combiné et du Trophée Tourisme.

Article 3.1.2 – Championnat International

Le Championnat International est constitué des rassemblements du calendrier international. Il permet de comptabiliser des points pour les classements individuels du championnat International, combiné et du Trophée Tourisme.

Article 3.2 – Tarification

Le montant de l'inscription et le coût des éventuelles options doivent figurer dans le règlement particulier du rassemblement.

Article 3.2.1 – Montant de l'inscription pour un CFT

Le montant de l'inscription d'un licencié FFM ou FIM EUROPE est de 48 € pour le forfait de base comprenant à minima :

Une activité ou un événement touristique le samedi après-midi,

La possibilité de camper avec douches et sanitaires,

Le repas du samedi soir avec animation,

Le petit-déjeuner du dimanche matin,

Une balade ou défilé le dimanche matin,

Un cadeau souvenir.

Pour un non licencié, le montant de l'inscription est de 58 € pour ce même forfait de base.

Le repas du dimanche midi sera proposé sous forme d'option.

Des options complémentaires payantes peuvent être prévues.

Le montant des inscriptions pour les participants de moins de 12 ans est à la discrétion du club organisateur. Les inscriptions parvenues dans un délai de 15 jours précédant le rassemblement peuvent être majorées à la discrétion du club.

Article 3.2.2 – Montant de l'inscription pour les intermédiaires

Le montant de l'inscription à une intermédiaire est laissé à la discrétion de l'organisateur.

Article 3.2.3 – Calendriers

Les calendriers des rassemblements comptant pour les Championnats de France de Tourisme sont diffusés par la commission Tourisme et sur le site internet de la FFM ;

Les dernières versions en ligne font foi et référence.

ARTICLE 4 – TROPHÉES ALTICOLS ET DES CURIOSITES TOURISTIQUES

Ces deux Trophées permettent aux pilotes d'accumuler des points pour le Trophée Tourisme.

Ils font l'objet de règlements spécifiques.

ARTICLE 5 – ATTRIBUTION DES POINTS

Article 5.1 – Rassemblements ouvrant droit à attribution de points

Seuls les rassemblements retenus par la Commission Tourisme ouvrent droit à l'attribution de points. A savoir :

Pour le Championnat National :

- Sont répertoriés sur le calendrier tourisme diffusé sur le site de la FFM et la Commission Nationale de Tourisme ;
- Font l'objet d'un bulletin d'inscription disponible sur ce même site après validation par la Commission Nationale de Tourisme.

Pour le Championnat International :

- Sont répertoriés sur le site de la FFM et la Commission Nationale de Tourisme ;

Les rassemblements ne répondant pas à cette double condition seront réputés non validés et n'ouvriront pas droit à attribution de points.

Seule la dernière version du calendrier en ligne fait foi et référence.

Un participant ne peut se voir attribuer des points que pour un rassemblement par semaine, soit du lundi 0h00 au dimanche 23h59.

En cas d'annulation d'un rassemblement, l'organisateur a la responsabilité d'en avertir les personnes déjà inscrites.

Article 5.2 – Preuves de participation

La participation aux manifestations doit être effective. Le seul paiement des droits d'inscription ne donne en aucun cas droit à attribution de points.

Article 5.2.1 – Championnat National

La participation d'un pilote ou d'un passager est matérialisée par l'apposition du tampon du club organisateur sur un carnet de pointage nominatif et l'inscription de sa participation sur le rapport de clôture.

Toute falsification de la feuille de pointage entraîne l'exclusion au championnat du licencié.

Le carnet de pointage sera remis aux participants licenciés lors de la première participation à un rassemblement.

En l'absence de carnet, des feuilles de pointage sont disponibles auprès de la Commission Tourisme.

Article 5.2.2 – Championnat International

La participation d'un pilote ou d'un passager est matérialisée par l'apposition du tampon du club organisateur sur les feuilles de pointage « Internationales » disponibles sur le site de la FFM ou auprès de la Commission Nationale de Tourisme.

Ces feuilles de pointage devront être retournées dès que possible par voie postale ou électronique à :

Jean-Christophe Régat
6b Rue Ex RN 22
17540 NUAILLÉ D'AUNIS

Sur les organisations où l'inscription est centralisée par la FFM (Rallye FIM, Motocamp et le Mototour des Nations) la fiche de pointage n'est pas nécessaire. La participation sera validée par le délégué FFM présent sur place.

Article 5.3 – Calculs des points pilotes et passagers

Les pilotes et passagers marquent des points sur les étapes intermédiaires et les CFT.

Seuls les licenciés NTO disposant d'une licence valide marquent des points.

Une prise de licence NTO en cours de saison ne donne pas droit à attribution de points pour les CFT et les intermédiaires effectués antérieurement à la prise de licence.

Seuls les parcours effectués sur un motorcycle admis dans le cadre du tourisme motocycliste (Art. 2.1) ouvrent droit à attribution de points.

Les points sont attribués par la Commission Nationale de Tourisme en se basant sur la distance, exprimée en km, calculée entre les coordonnées GPS de la commune de départ du participant (commune figurant sur la demande de licence) et les coordonnées GPS du lieu du rassemblement.

Les coordonnées GPS des communes sont extraites de la Plateforme ouverte des données publiques françaises, « listes des communes géo localisées par région, département, circonscription », disponibles sur <https://www.data.gouv.fr/fr/>, complétées en cas de besoin et consultables auprès de la commission tourisme. A défaut de coordonnées GPS fournies par l'organisateur, les coordonnées utilisées pour le lieu du rassemblement seront celles de la commune du lieu de rassemblement.

Distance = $\text{ACOS}(\text{SIN}(\text{RADIANS}(\text{LATD})) \times \text{SIN}(\text{RADIANS}(\text{LATA})) + \text{COS}(\text{RADIANS}(\text{LATD})) \times \text{COS}(\text{RADIANS}(\text{LATA})) \times \text{COS}(\text{RADIANS}(\text{LONGD} - \text{LONGA}))) \times 6371$

ou LATD = latitude du point de départ exprimée au format décimal

LATA = latitude du point d'arrivée exprimée au format décimal

LONGD = longitude du point de départ exprimée au format décimal

LONGA = longitude du point d'arrivée exprimée au format décimal

Pour le Championnat de France, sur des parcours non réalisables par voie routière, la commission a la possibilité de corriger les points obtenus notamment par un « point de passage obligé » pour tenir compte du handicap, sans pour autant avantager les participants concernés.

Les résultats sont arrondis à une décimale.

Sur les intermédiaires, un forfait supplémentaire de 150 points est attribué sous réserve que le participant ait effectué la balade obligatoire.

Les membres présents en tant que bénévoles du club organisateur sont éligibles au pointage (bonus inclus).

Pour les participants résidant à l'étranger, le point de départ considéré pour les étapes se déroulant en France continentale est défini comme suit :

Allemagne : Strasbourg (67000)

Luxembourg : Kanfen (57330)

Belgique : Hirson (02500)

Royaume Uni : Ouireham (14150)

Espagne : Bagnères-de-Luchon (31110)

Suisse : Divonne-les-Bains (01220)

Italie : Montgenèvre (05100)

Pour les participants résidant en Corse ou en Outre-Mer, le point de départ considéré pour les étapes se déroulant en France continentale est défini comme suit :

Corse : Marseille (13001)

Outre-Mer : Paris (75001)

Un bonus de 200 points est ajouté aux points obtenus par ces participants entre ce point de départ et le lieu de l'étape.

Pour les participants se rendant en Corse, le point d'arrivée considéré est Marseille (13001).

Un bonus de 200 points est ajouté aux points obtenus par ces participants entre leur domicile ou leur point de départ considéré et Marseille (13001).

Pour le Championnat International :

Seuls les points acquis sur les rassemblements à l'étranger sont pris en compte.

Pour les concurrents résidant à l'étranger, ni les étapes sur leur territoire de domicile ni celles en France ne seront prises en compte.

Seuls les participants licenciés et classés par la FIM pour la FFM marquent des points aux Motocamp (sous condition de camper) et Rallye FIM.

Article 5.4 – Calculs des points clubs

Les clubs ne marquent des points que sur les CFT.

Seuls les clubs affiliés à la FFM marquent des points.

Une affiliation prise en cours de saison ne donne pas droit à attribution de points pour les CFT effectués antérieurement à l'affiliation effective.

Les clubs ne sont pas classés sur les CFT qu'ils organisent mais ils marqueront des points pour le championnat selon le barème prévu à l'Article 10.2.

Les points obtenus par les clubs sur un CFT sont en fonction de leur classement sur le rassemblement.

Ce classement sur le rassemblement est effectué en tenant compte :

- De la distance cumulée sur le championnat de France depuis le CFT précédent par les licenciés NTO du club pointant sur le CFT. Pour les points attribués à la distance (Art. 5.3), les points pilotes non affectés d'un coefficient 2 et les points passagers sont affectés d'un coefficient 1.
- Du nombre de licenciés NTO du club pointant sur le CFT.

Les clubs sont classés par ordre décroissant de points cumulés et se voient attribuer des points selon le barème suivant, pour chaque critère :

Pour le classement concernant la distance :

Place	Points	Place	Points	Place	Points
1er	25	6ème	10	11ème	5
2ème	20	7ème	9	12ème	4
3ème	16	8ème	8	13ème	3
4ème	13	9ème	7	14ème	2
5ème	11	10ème	6	15ème	1

A partir de la 16ème place, il est attribué 1 point à chaque club participant

Pour le classement suivant le nombre de participants :

Place	Points	Place	Points	Place	Points
1er	25	6ème	10	11ème	5
2ème	20	7ème	9	12ème	4
3ème	16	8ème	8	13ème	3
4ème	13	9ème	7	14ème	2
5ème	11	10ème	6	15ème	1

A partir de la 16ème place, il est attribué 1 point à chaque club participant

Le nombre de points obtenus par le club sur un CFT est la somme des points obtenus au titre de la distance et du nombre de participants.

En cas d'ex aequo au nombre de points, les clubs seront départagés par le cumul des kilomètres obtenus.

Article 5.5 – Calculs des points ligues

Les ligues ne marquent des points que sur les CFT.

La ligue d'un club organisateur n'est pas classée sur cette étape.

Sur un CFT les ligues cumulent les points obtenus par leurs clubs selon l'Article 5.4. Elles sont ensuite classées par ordre décroissant des points et marquent des points selon le même barème que pour les clubs.

En cas d'ex aequo au nombre de points, les ligues seront départagées par le cumul des kilomètres obtenus sur l'ensemble des rassemblements du Championnat de France de Tourisme des clubs.

ARTICLE 6 – PUBLICATION DES RESULTATS

Article 6.1 – Publication sur les CFT

Les organisateurs affichent les résultats provisoires du rassemblement de telle sorte que chacun puisse y avoir librement accès dès que possible après la fin du pointage des participants.

La remise des récompenses ne peut avoir lieu moins d'une demi-heure après l'affichage public des résultats afin que chacun puisse poser réclamation.

Après l'épreuve, les résultats sont rendus publics par leur mise à disposition sur le site internet de la FFM.

Article 6.2 – Publication sur les Intermédiaires

Il n'y a pas de classement ni de publication des résultats.

Article 6.3 – Publication des Championnats et Trophées

Les résultats des Championnats et Trophées sont homologués par la Commission Nationale de Tourisme lors du congrès fédéral.

Ils sont rendus public par diffusion sur le site internet de la FFM.

ARTICLE 7 – JURY

Le jury n'est constitué que pour les CFT.

Article 7.1 – Composition

Le jury d'un CFT est composé de 3 personnes :

- le délégué de la commission tourisme,
- le délégué du club organisateur
- le délégué de la ligue.

La présidence du jury est assurée par le représentant de la Commission Tourisme.

Article 7.2 – Attributions

Le jury veille au respect du cahier des charges sur les rassemblements et au respect du règlement.

Il supervise et vérifie le classement du rassemblement avant sa proclamation.

Il statue sur les cas particuliers du pointage hors délai.

Indépendamment des décisions qu'il est amené à prendre pour faire respecter les règlements, le Jury peut également :

- Demander la saisine d'une instance disciplinaire.
- Demander à l'organisation d'exclure tout participant dont le comportement nuit au bon déroulement de la manifestation ou met en péril la sécurité d'autrui.

Les faits relevés et les décisions prises par le Jury sur les rassemblements CFT sont consignés dans le rapport de clôture.

En fonction de la gravité des sanctions relevées, la Commission Nationale de Tourisme peut déclasser ou exclure du championnat un participant ou un club.

ARTICLE 8 - RECLAMATIONS

Article 8.1 – Réclamation sur le rassemblement

Les participants peuvent déposer une réclamation officielle selon les dispositions du Code Sportif de la FFM.

La réclamation doit être formulée par écrit et remise au président du jury accompagnée d'un chèque de caution (cf code sportif) à l'ordre de la FFM dans la demi-heure suivant l'affichage des résultats.

Article 8.2 – Réclamation hors rassemblement

En cas d'impossibilité réelle et sérieuse de déposer une réclamation lors du rassemblement, les participants ont la possibilité d'adresser celle-ci, accompagnée d'un chèque de caution (cf code sportif) à l'ordre de la FFM par lettre recommandée avec accusé de réception auprès de la Commission Tourisme, dans les 15 jours suivant la fin du rassemblement.

Article 8.3 – Contestation d'une décision du jury

Une contestation d'une décision du jury doit être déposée auprès du Tribunal National de Discipline et d'Arbitrage selon les formes requises établies par le Code de Discipline et d'Arbitrage de la Fédération.

ARTICLE 9 – ATTRIBUTIONS DE PRIX SUR LES EPREUVES

Seuls les pilotes ou passagers détenteurs d'une licence FFM Tourisme en cours de validité et les clubs affiliés à la FFM sont classés.

Article 9.1 – Attribution des prix sur un CFT

Sont établis 7 classements par ordre décroissant de points :

- Pilotes de tourisme national masculins
- Pilotes de tourisme national féminins
- Pilotes de tourisme national 125cm³
- Pilotes de tourisme national de moins de 30 ans
- Pilotes de moto électrique
- Passagers de tourisme national
- Clubs

Le classement pilotes moins de 30 ans est réservé aux pilotes femmes ou hommes n'ayant pas atteint 30 ans au 1^{er} janvier de l'année du championnat. Il est cumulatif avec les autres classements.

Le club organisateur remet un prix au moins aux 3 premiers de ces 7 classements.

Il doit être également prévu un prix pour les clubs étrangers.

L'organisateur a la possibilité de remettre des prix pour d'autres catégories que celles listées ci-dessus.

Article 9.2 – Attribution des prix sur un Intermédiaire

Le classement et l'attribution de récompenses sur les intermédiaires sont à la discrétion de l'organisateur et sont stipulés sur le règlement particulier.

ARTICLE 10 – CLASSEMENT GENERAL DU CHAMPIONNAT DE FRANCE DE TOURISME

Article 10.1 – Classements Individuels

Pour être classés au Championnat de France, les concurrents devront avoir participé à au moins un CFT dans l'année.

Le classement général est effectué pour chaque pilote et passager en cumulant les points obtenus selon l'Article 5.4.

En cas d'ex aequo, les concurrents seront départagés par le nombre de participations aux rassemblements.

Article 10.1.1 – Championnat National

Cumul des points des épreuves du championnat National.

Le classement est effectué pour les pilotes et les passagers par ordre décroissant de points.

Article 10.1.2 – Championnat International

Cumul des points des épreuves du championnat International.

Le classement est effectué pour les pilotes et les passagers par ordre décroissant de points.

Article 10.1.3 – Championnat Combiné

Il est établi pour les pilotes et passagers ayant effectué au moins un CFT et un rassemblement international, un classement dit combiné.

Ce classement est établi en additionnant :

- les points obtenus au championnat national
- les points obtenus au championnat international

Le classement est effectué pour les pilotes et les passager par ordre décroissant de points.

Article 10.1.4 – Trophée Tourisme

Pour les pilotes ayant effectué au moins un CFT, sont cumulés :

- les points obtenus au championnat national,
- les points obtenus au championnat international,
- les points, affectés d'un coefficient 40, obtenus au Trophée des Curiosités Touristiques,
- le nombre de cols, affecté d'un coefficient 20, validés lors du Trophée Alticoles.

Le pilote ayant le plus grand nombre de points est déclaré vainqueur du Trophée de Tourisme.

Article 10.2 – Classements des clubs

Les clubs sont classés par ordre décroissant du cumul des points obtenus selon l'Article 5.4.

Pour un club organisateur, seront comptabilisés au titre de sa manifestation, les points qu'il aura obtenus sur les autres CFT divisés par le nombre total des CFT effectivement organisés, moins le sien.

En cas d'ex aequo au nombre de points, les clubs seront départagés par le cumul des kilomètres obtenus sur l'ensemble des rassemblements du Championnat de France de Tourisme des Clubs.

Article 10.3 – Classements des équipes de clubs

Pour chaque club représenté, les points pris en référence sont ceux de ses 3 (au plus) meilleurs pilotes sur chaque CFT.

Le terme « équipe de club » ne fait pas référence à une équipe constituée mais aux 3 pilotes (au plus) les mieux classés du club sur l'année.

Le classement est effectué par ordre décroissant des points obtenus.

Article 10.4 – Classements des ligues

Les ligues sont classées par ordre décroissant du cumul des points obtenus selon l'Article 5.4.

Pour la ligue organisatrice, seront comptabilisés au titre de sa manifestation, les points qu'il aura obtenus sur les autres CFT divisés par le nombre total des CFT effectivement organisés, moins les siens.

En cas d'ex aequo au nombre de points, les ligues seront départagées par le cumul des kilomètres obtenus sur l'ensemble des rassemblements du Championnat de France de Tourisme des Clubs.

Article 10.5 – Clause classement

Pour être classé au Championnat de France de Tourisme, un participant doit pointer à au moins un CFT dans la saison sous réserve qu'au moins 3 CFT soient effectivement réalisés. Dans le cas contraire, la participation à un CFT n'est pas obligatoire pour être classé et les clubs seront uniquement classés sur le kilométrage total effectué sur l'ensemble de la saison (CFT, Intermédiaires et Championnat de France de Tourisme des Régions).

ARTICLE 11 - REMISE DES RECOMPENSES ET DOTATIONS DE FIN DE CHAMPIONNAT

Les classements finaux donnent droit à attribution de récompenses aux 3 premier(s) :

- Clubs de tourisme national,
- Equipes de clubs de tourisme national,
- Pilotes de tourisme national masculins (motocycles de + 125cc),
- Pilotes de tourisme national féminins (motocycles de + 125cc),
- Pilotes de tourisme national 125cm³
- Pilotes de tourisme national de moins de 30 ans,
- Pilotes de moto électrique,
- Passagers de tourisme national,
- Pilotes de tourisme international,
- Passagers de tourisme international,
- Pilotes du combiné pilote
- Passagers du combiné passager
- Au vainqueur du Trophée Tourisme

Les 3 premiers des Trophées Alticoles et des Curiosités Nationales reçoivent également une récompense.

ARTICLE 12 - DROIT A L'IMAGE

En s'inscrivant à une organisation du Championnat de France de Tourisme le participant autorise l'organisateur, la Commission Nationale de Tourisme et plus généralement la FFM à exploiter les images et vidéos prises dans le cadre de l'organisation sur lesquelles il apparaît.

ARTICLE 13 - ENTRÉE EN VIGUEUR

Ce règlement est applicable pour la saison 2025.

Commission Nationale de Tourisme FFM
 Service Tourisme – 74 avenue Parmentier – 75011 PARIS
 Tél : 01 49 23 77 00 – Fax : 01 49 23 77 23
tourisme@ffmoto.com
infotourisme@gmail.org
<https://www.facebook.com/ffmtourisme/>

**CHAMPIONNAT DE FRANCE
 DES RÉGIONS DE TOURISME**

ARTICLE 1 – DEFINITION

La F.F.M. met en place le Championnat de France des Régions de Tourisme.
La participation à ce championnat est obligatoire pour toutes les Ligues.

ARTICLE 2 – CONCURRENTS

Ce championnat sera disputé sous la forme d'un rallye touristique entre :

1. des équipes de Ligues ;
2. des équipes de Comités départementaux
3. des équipes de Clubs.

Une ligue peut présenter plusieurs équipes de ligue.

Les comités départementaux et les clubs ne pourront constituer une équipe que si leur ligue d'appartenance est déjà représentée.

Un concurrent ne peut appartenir qu'à une équipe.

Le club organisateur ne sera pas classé.

Les équipes comprenant au moins un membre du club organisateur ne seront pas classées.

ARTICLE 3 – ORGANISATION

Ce championnat sera organisé par un club et validée par la Commission Nationale de Tourisme.
 Elle se déroulera au cours d'un week-end.

ARTICLE 4 – EQUIPES

Les équipes sont constituées au maximum de 4 personnes se déplaçant à moto et titulaires de la licence FFM Tourisme de l'année en cours.

ARTICLE 5 – DROIT D'ENGAGEMENT

Le prix de l'engagement est fixé à **240€** par équipe de ligue complète ou non et à **60€** maximum par participant hors équipe de ligue. Les prestations du week-end citées ci-dessous, sont incluses dans le prix de l'engagement :

- un repas du midi
- un repas du soir
- un petit déjeuner
- à minima la possibilité de camper avec douches et sanitaires.

ARTICLE 6 – CLASSEMENT ET RECOMPENSE

Le classement des différentes équipes est effectué sur les points obtenus au rallye touristique uniquement. Le club organisateur devra récompenser au minimum les trois premières équipes.

Il est établi :

- Un classement scratch de l'ensemble des équipes affiliées ;
- Un classement des Ligues ;
- Un classement des Comités Départementaux ;
- Un classement des Clubs affiliés.

Lorsque plusieurs équipes appartiennent à une même entité, seule la première sera classée dans les classements Ligues, Comités Départementaux et Clubs.

Les résultats doivent être affichés au moins une demi-heure après la fin de l'épreuve.

ARTICLE 7 – JURY

Le Jury comprendra un délégué de la Commission Nationale de Tourisme (si présent) et un délégué du club organisateur.

ARTICLE 8 – RECLAMATIONS

Elles doivent être déposées conformément aux clauses du titre III, section 1 du Code Sportif National.

ARTICLE 9 - ENTRÉE EN VIGUEUR

Ce règlement est applicable à tout organisateur de manifestation de tourisme motocycliste à compter du 1^{er} janvier 2025.

RÈGLEMENT DU TROPHÉE ALTICOLS

Organisé par la Commission Nationale de Tourisme, ce trophée consiste pour le participant à effectuer le plus grand dénivelé cumulé en franchissant des cols routiers.

Il est pratiqué à la convenance des participants pendant la période de participation.

ARTICLE 1 – PERIODE DE PARTICIPATION

Ce trophée débute le 1^{er} janvier 2025 et se termine le dimanche à 23h59 suivant la dernière épreuve du championnat national.

ARTICLE 2 – PARTICIPANTS

Seuls les licenciés tourisme FFM pour l'année du trophée peuvent participer.

ARTICLE 3 – VEHICULES AUTORISÉS

Seuls les motocycles tels que définis par le code sportif de la FFM et homologués pour circulation sur la voie publique sont admis dans le cadre de ce trophée.

ARTICLE 4 – LIMITES GEOGRAPHIQUES

- Seuls les cols indiqués nommément avec leurs altitudes seront pris en considération et leur altitude recensée, qu'ils soient en France métropolitaine (Corse incluse) ou dans les pays limitrophes (Belgique, Luxembourg, Allemagne, Suisse, Italie, Andorre et Espagne). Les monts, même avec une altitude, ne sont pas pris en compte.
- Ne seront pris en compte que les cols situés sur une route désignée comme revêtue (deux traits continus) sur les cartes routières et ce quel que soit l'état réel de cette route.
- Aucun col situé sur autoroute ne sera pris en compte pour des raisons de sécurité !
- Les cols peuvent être ceux dont le nom est équivalent dans une autre langue ou patois, c'est-à-dire col, colle, collet, cornet, pas, paso, pass, port, porto, puy...
- Seul le pilote marque des points. Il n'y a pas de classement passager.
- Chaque col ne pourra être comptabilisé qu'une fois par pilote sur la saison.

ARTICLE 5 – ENGAGEMENT

L'inscription à ce trophée est gratuite. Il suffit de demander son inscription en envoyant au correspondant FFM (1) les documents suivants :

- Demande précisant le numéro de licence, nom et adresse du participant.
- Photocopie de la carte grise du (ou des) véhicule(s) qui sera utilisé(s).

Plusieurs véhicules sont utilisables, seuls les véhicules dont la carte grise aura été transmise au correspondant FFM seront pris en compte.

L'organisation se garde le droit de refuser toute inscription sans avoir à justifier sa décision.

Le millésime 2025 est disponible sur le site internet de la FFM au début du concours.

ARTICLE 6 – CONTROLE DE PASSAGE

Comme preuve de son passage à chaque col le participant devra prendre une photographie montrant les 3 éléments suivants :

- la plaque d'immatriculation du véhicule
- la plaque nominative du col indiquant l'altitude.
- le millésime de l'année en cours.

ARTICLE 7 – ENVOI DES DOCUMENTS

Les photos sont à déposer dans le répertoire « Google Drive » dédié mis à la disposition de chaque participant par la commission Tourisme.

La commission se réserve le droit de ne pas tenir compte des photos déposées hors-délai.

Un dépôt échelonné des photos au cours de la saison est souhaitable.

Le listing des cols effectués, disponible dans ce même répertoire, est à compléter par le participant.

ARTICLE 8 – CLASSEMENT

Le classement est établi sur la base du cumul des altitudes validées par la commission Tourisme.

Le classement final du trophée sera homologué par la commission Tourisme lors du Congrès Fédéral de la saison et diffusé à l'issue de celui-ci.

Le trophée sera remis l'année suivante.

ARTICLE 9 – CONTROLE DES FEUILLES DE POINTAGE

La commission se réserve le droit de ne pas tenir compte d'une photo, d'une case incomplète, d'une feuille de pointage partielle ou même entière, s'il y a eu erreur ou soupçon de volonté de tricher de la part du participant. Dans ce dernier cas, la Commission Nationale de Tourisme de la FFM pourra prononcer l'exclusion du participant.

(1) Correspondant Alticolis 2025 :

Jean-Jacques BARON

Adresse mail : alticolisffm@gmail.com

RÈGLEMENT DU TROPHÉE DES CURIOSITÉS TOURISTIQUES

Ce trophée vise à favoriser la découverte touristique du territoire national en incitant les participants à sillonner les départements de France pour rallier différents Points Photo définis.

Ce trophée peut être pratiqué à la convenance du participant, sans contrainte de délai, de nombre de Points Photo, de distance ou de moyenne kilométrique imposée.

ARTICLE 1 - PERIODE DE PARTICIPATION

Ce trophée débute le 1^{er} janvier 2025 et se termine le dimanche à 23h59 suivant la dernière épreuve du championnat national.

ARTICLE 2 - PARTICIPANTS

Seuls les licenciés tourisme FFM pour l'année du trophée peuvent participer.

ARTICLE 3 - VEHICULES AUTORISÉS

Seuls les motocycles tels que définis par le code sportif de la FFM et homologués pour circulation sur la voie publique sont admis dans le cadre de ce trophée.

ARTICLE 4 – LIMITES GEOGRAPHIQUES

Le trophée est limité à la France métropolitaine et à la Corse.

ARTICLE 5 - ENGAGEMENT

L'inscription à ce trophée est gratuite. Il suffit de demander son inscription, en envoyant par mail au correspondant FFM (1) les documents suivants :

- Demande d'inscription écrite dans le corps du mail, avec numéro de licence, nom et adresse du participant
- Photocopie de la carte grise du (ou des) véhicule(s) qui sera utilisé(s) en pièce (s) jointe (s)

L'organisation se garde le droit de refuser toute inscription sans avoir à justifier sa décision.

ARTICLE 6 – POINTS PHOTOS

Une fois l'inscription validée, le participant recevra par mail :

- Un lien pour l'accès au dossier contenant les Points Photos de référence, et le millésime de participation.
- Un lien vers son dossier de participation pour la dépose des photos.

ARTICLE 7 - CONTROLE DE PASSAGE

Comme preuve de son passage à chaque *Point Photo*, le participant devra :

- 1/ Prendre une photographie montrant simultanément les 2 éléments suivants insérés dans le paysage du *Point Photo* de référence (pas de montage photo) :
 - Le véhicule avec sa plaque d'immatriculation (bien lisible).
 - Le millésime de l'année en cours (bien visible).

Les motos de plusieurs participants au trophée peuvent être sur la photo sous réserve :

- Que chaque plaque d'immatriculation et millésime soit visible ;
- Que chaque participant dépose individuellement la photo dans son propre dossier.

- 2/ Le concurrent doit déposer ses photos dans le dossier en ligne dont le lien a été fourni par le correspondant FFM(1). Celui-ci devant avoir la possibilité de télécharger les photos pour le compte et l'usage de la commission nationale de tourisme.

3/ Les photos doivent être nommées avec les éléments suivants :

- L'année du trophée ;
- Le repère du *Point Photo* tel qu'il est dans le dossier de référence (par exemple 01 01) ;
- Le numéro de licence FFM (par exemple 218539) ;
- Le nom du Point Photo (par exemple Fort l'Ecluse).

Ce qui donnerait : 2025 – 01 01 - 218539 Fort l'Ecluse

Toute photo qui ne serait pas nommée de la sorte sera exclue.

ARTICLE 8 – ENVOI DES DOCUMENTS

Les photos devront être déposées par voie informatique dans le dossier fourni par le correspondant FFM (1) impérativement au plus tard à la date de clôture du trophée.

La commission se réserve le droit de ne pas tenir compte des photos déposées hors-délai.

Un dépôt échelonné des photos au cours de la saison est souhaitable.

ARTICLE 9 - CLASSEMENT

Le classement est établi sur la base du nombre total de points validés sur la saison.

- a) Chaque photo validée rapporte 1 point ;
- b) Seuls sont pris en compte les *Points Photos* remis dans le dossier fourni par le correspondant FFM (1) ;
- c) Chaque *Point Photo* ne peut être comptabilisé qu'une fois par saison et par pilote ;
- d) Seul le pilote marque des points, il n'y a pas de classement passager.

Le classement final du trophée sera homologué par la commission Tourisme lors du Congrès de la Fédération Française de Motocyclisme de la saison et diffusé à l'issue de celui-ci.

Le trophée sera remis l'année suivante.

ARTICLE 10 – CONTROLE DES PHOTOS

La commission se réserve le droit de ne pas tenir compte d'une photo, s'il y a eu erreur ou soupçon de volonté de tricher de la part du participant. Dans ce dernier cas, la Commission Nationale de Tourisme de la FFM pourra prononcer l'exclusion du participant.

(1) Correspondant FFM pour le Trophée des curiosités touristiques 2025 :

Jean-Christophe Régal
curiositetourisme@gmail.com

CALENDRIER DES CHAMPIONNATS*

COUPES ET TROPHÉES DE FRANCE FFM

VITESSE

CHAMPIONNAT DE FRANCE SUPERBIKE

29-30 Mars - Le Mans (72)	ASM 24 heures
26-27 Avril - Lédénon (30)	MC Lédénon
24-25 Mai - Nogaro (32)	ASM Armagnac Bigorre
21-22 Juin - Magny-Cours (58)	MC Nevers et Nièvre
12-14 Juillet - Pau Arnos (64)	MC Pau Arnos
30-31 Août - Anneau du Rhin (68)	MC Biltzheim
27-28 Septembre - Le Vigeant (86)	VVM

COUPES DE FRANCE PROMOSPORT

22-23 Mars - Nogaro (32)	ASM Armagnac Bigorre
12-13 Avril - Magny-Cours (58)	MC Nevers et Nièvre
17-18 Mai - Carole (93)	Motors Events
28-29 Juin - Pau Arnos (64)	MC Pau Arnos
19-20 Juillet - Croix-en-Ternois (62)	ASM Croix en Ternois
23-24 Août - Lédénon (30)	MC Lédénon

CHAMPIONNAT DE FRANCE MINI OGP FRANCE

5-6 Avril - Le Mans CIK (72)	ASM ACO
17-18 Mai - Escource (40)	
7-8 Juin - Pers (15)	MC des AS
28-29 Juin - Muret (31)	MCC Albi
26-27 Juillet - Paray-sous-Briailles (03)	MC St Pourcinois
13-14 septembre à Alès (30)	MC de Lyon et du Rhône

CHAMPIONNAT DE FRANCE DE LA MONTAGNE

17-18 Mai - Bocagnano (2A)	JMP Racing
31 Mai & 1 ^{er} Juin - Chanaz (73)	MC Chanaz
14-15 Juin - Marchaux (25)	AM Doubs
5-6 Juillet - Panisseries (42)	AMR Panisseriesoise
19-20 Juillet - Petit Abergement (01)	UM Ain
16-17 Août - Marthes en Montagne (42)	MC Picaroux
30-31 Août - Frangy (74)	X Sports Games

CHAMPIONNAT DE FRANCE DE DRAGSTER

Calendrier à venir

CHAMPIONNAT DE FRANCE D'ENDURANCE

10-11 Mai - Lédénon (30)	Endurance Events
7-8 Juin - Nogaro (32)	Endurance Events
26-27 Juillet - Le Castellet (83)	Endurance Events
13-14 Septembre - Le Vigeant (86)	Endurance Events
4-5 Octobre - Magny-Cours (58)	Endurance Events

CHAMPIONNAT DE FRANCE FÉMININ - WOMEN'S CUP

22-23 Mars - Nogaro (32)	ASM Armagnac Bigorre
12-13 Avril - Magny-Cours (58) -	MC Nevers et Nièvre
17-18 Mai - Carole (93)	Motors Events
28-29 Juin - Pau Arnos (64)	MC Pau Arnos

CHAMPIONNAT DE FRANCE PMR BRIDGESTONE CUP

19-20 Avril - Le Mans (72)	ASM 24 Heures
10-11 mai - Alès (30)	ASPI Racing
21-22 juin - Carole (93)	Motors Events
26-27 juillet - Le Castellet (83)	Endurance Events
23-24 août - Lédénon (30)	MC Lédénon

CHAMPIONNAT DE FRANCE 25 POWER ENDURANCE

22-23 Mars - Vaison (71)	Moto Sport 71
12-13 Avril - Pers (15)	MC des AS
3-4 Mai - Marcellat (03)	A.M. Région Panisseriesoise
24-25 Mai - le Creusot (71)	Racing Mob Creusotin
21-22 Juin - Paray-sous-Briailles (03)	MC St Pourcinois
6-7 Septembre - Fontenay le Comte (85)	MC Fontenay le Comte

CHAMPIONNAT DE FRANCE VMA SOLO ET ENDURANCE + COUPE DE FRANCE SIDE CAR CLASSIC

29-30 Mars - Lédénon (30)	MC Lédénon
26-27 Avril - Alès (30)	Motors Events
31 Mai & 1 ^{er} Juin - Croix-en-Ternois (62)	ASM Croix en Ternois
21-22 Juin - Carole (93)	Motors Events
6-7 Septembre - Pau Arnos (64)	MC Pau Arnos

CHAMPIONNAT DE FRANCE E' TROTT RACING

5 Avril - Le Mans CIK (72)	ASM ACO
17 Mai - Escource (40)	
7 Juin - Pers (15)	MC des AS
28 Juin - Muret (31)	MCC Albi
30 Août - Paray-sous-Briailles (03)	MC St Pourcinois

CHAMPIONNAT COUPE DE FRANCE VITESSE

25 POWER :	
26 - 27 juillet : Paray sous Briailles (03)	MC Saint Pourcinois

MOTOCROSS

CHAMPIONNAT DE FRANCE 24MX TOUR (ELITE MX1 ET MX2, JUNIORS ET ESPOIRS)

15-16 Février - Lacapelle Marival (46)	MC Lacapelle Marival (4 catégories)
30 Mars - Gueugnon (71)	MC Dardon Gueugnon (Espoirs & Juniors)
30 Mars - Pernes-les-Fontaines (84)	MC Pernois (MX1 & MX2)
26-27 Avril - Castelnau de Lévis (81)	AGS Puech Rampant (4 catégories)
11 Mai - Glénac (56)	MC Glénac (Espoirs & Juniors)
18 Mai - Gaillac Touza (31)	Toulouse Moto Sport (MX1 & MX2)
15 Juin - Plomion (02)	MC Marle & Voharies (MX1 & MX2)
15 Juin - Saint-Pierre d'Albigny (73)	MC des Bermudes (Espoirs & Juniors)
28-29 Juin - Rauville la Place (50)	MC du Val d'Ouve (4 catégories)

CHAMPIONNAT DE FRANCE DE SUPERCROSS (SX1, SX2, SX JUNIORS ET SX ESPOIRS)

31 mai & 1 ^{er} juin - Châteauroux (36)	MC Castelroussin (SX Juniors & SX Espoirs)
12 juillet - Saint Thibéry	MC Saint Thibérien (SX1/ SX2 & SX Juniors)
19 juillet - Lizac (82)	MC Lizac de la Tour (SX Juniors & SX Espoirs)
26 juillet - Saint Simon de Pelouaille (17)	MC des Groies (SX Juniors)
14 août - Magescq (40)	Bud Racing Training Camp (SX Juniors)
23 août - Saint Georges de Montaigu (85)	Moby Delta Cross (SX1/ SX2 & SX Juniors)
6 septembre - Briennon (89)	MC Briennon (SX1/SX2 & SX Juniors)
18 octobre - Douai (59)	MC de l'Avensnois (SX1/ SX2 & SX Juniors)
15 - 16 novembre - Nanterre (92)	AMC de France (SX2)
28 - 29 novembre - Lyon (69)	MC Lyon et du Rhône (SX1/SX2 & SX Juniors)
12 - 13 décembre - Grenoble	MC de l'Oisans (SX1/ SX2 & SX Juniors)

CALENDRIER DES CHAMPIONNATS

COUPES ET TROPHÉES DE FRANCE F.F.M.

CHAMPIONNAT DE FRANCE MINIVERT

22-23 Mars - Lavilledieu (07)	Team Cross Aubenas
12-13 Avril - Saint Noff (56)	AMC du Morbihan
3-4 Mai - Bram (11)	Free Ride Moto Club
17-18 Mai - Clastres (02)	MX Park Clastres
7-8 Juin - Villers-le-Sec (70)	MC Villers le Sec
26-27 Juillet - Andrézieux Bouthéon (42)	MC Andrézieux Bouthéon
20-21 Septembre - Treignac (19)	MC Treignac

COUPE DE FRANCE MX NATIONAL 125CC

30 Mars - Yssingaux (43)	MC Yssingelais
13 Avril - Treignac (19)	MC Treignac
27 Avril - Steinbourg (67)	MC Zorn
18 Mai - Gaillac Toulza (31)	Toulouse Moto Sport
1 ^{er} Juin - Millières (50)	MC Millières
15 Juin - Ségonzac (16)	Ségonzac ML
6 Juillet - Blargies (60)	MC Blargies

COUPE DE FRANCE MX NATIONAL 250CC

16 Mars - Saint-Thibéry (34)	MC Saint Thibéryen
6 Avril - Donnery (45)	MC Donnery
20 Avril - Macon (71)	AMC de Macon
11 Mai - Écublé (28)	MC Dreux
1 Juin - Plounerin (22)	Triagoz MC
8 Juin - Brugières (31)	MC Brugières
22 Juin - Iffendic (35)	MC Iffendic

COUPE DE FRANCE MX NATIONAL 450CC

13 Avril - La Neuville aux Joutes (08)	MC du Pavillon
4 Mai - Sassay (41)	MC Sassay
11 Mai - Verdun (55)	MC La Valtoline Verdun
1 Juin - Labarthe (82)	MC du Bas Quercy
7-8 Juin - Brou (28)	MC Brou
22 Juin - Iffendic (35)	MC Iffendic

CHAMPIONNAT DE FRANCE MX FÉMININ

16 Mars - Port-sur-Saone (70)	MC Portusien
30 Mars - Valence (26)	Valence MC
18 Mai - Saint Eloi (58)	MC de Nevers et de la Nièvre
15 Juin - Plomion (02)	MC Marie & Voharies
22 Juin - Chaulieu (50)	Chaulieu MC
13 Juillet - Bellême (61)	MC Bellemois
27 Juillet - Landeheim (22)	MC Lamballais

CHAMPIONNAT DE FRANCE MX VÉTÉRAN

30 Mars - Valence (26)	Valence MC
13 Avril - La Neuville aux Joutes (08)	MC du Pavillon
4 Mai - Fublaines (77)	Ligue IDF
22 Juin - Mandeure (25)	MC Mandeure
6 Juillet - Blargies (60)	MC Blargies
28 Septembre - Castelnaud de Lévis (81)	AGS Puech Rampant

CHAMPIONNAT DE FRANCE SUPERMOTARD

12-13 Avril - Val d'Argenton (79)	MC Angevin
26-27 Avril - PERS (15)	
17-18 Mai - Villars-sous-Écot (25)	MC Villars S/Écot
14-15 Juin - Lohéac (35)	MC Roazhon Supermot'
5-6 Juillet - Mirecourt Juvaincourt (88)	MC de Lunéville
26-27 Juillet - Saint Amand Colombiers (18)	Boischaud MC
13-14 Septembre - Albi (81)	MC du Circuit d'Albi

CHAMPIONNAT DE FRANCE MX À L'ANCIENNE

18 Mai - Saint-Christol d'Albion (84)	Moto Racer Club d'Albion
1 ^{er} Juin - Louignac (19)	MC des Puy
7 Juin - Brugières (31)	MC Brugières
5 Juillet - Blargies (60)	MC Blargies

21 Septembre - St Eloi (58)	MC de Nevers et de la Nièvre
5 Octobre - Uzerche (19)	MC Uzerchois

CHAMPIONNAT DE FRANCE MX DES RÉGIONS

23-24 Août - Ouveille (50)	Ouveille MC
----------------------------	-------------

CHAMPIONNAT DE FRANCE MONTÉE IMPOSSIBLE

17 Août - Arette (64)	MC Arette
6 Septembre - Saint-Affrique (12)	MC Saint Affricain
4 Octobre - Lamure S/Azergues (69)	MC Croix Borsat

CHAMPIONNAT DE FRANCE SIDE-CAR CROSS ÉLITE

15-16 Mars - Illats (33)	2, 4, 6 Roues
21 Avril - Quinsaines (03)	MC Montluçon
27 Avril - Thouars (79)	MC Thouarsais
18 Mai - Gravenchon (76)	MC Gravenchonnais
29 Mai - Torcé en Vallée (72)	GS de Torcé
6 Juillet - Rozoy-sur-Serre (02)	MC Rozoy
14 Juillet - Bellême (61)	MC Bellemois
31 Août - Huismes (37)	MC Huismes
13-14 Septembre - Pontigné (49)	MC Baugeois

CHAMPIONNAT DE FRANCE QUAD CROSS ÉLITE

21 Avril - Chinon (37)	AM Chinon
27 Avril - Thouars (79)	MC Thouarsais
4 Mai - Sassay (41)	MC Sassay
1 ^{er} Juin - Loudun (86)	MC du Loudun
8 Juin - Montgueux (10)	UM Aube
29 Juin - Saint-Brieuc (22)	MC Briochin
13 Juillet - Saint-Mamet (15)	MC Saint-Mamet
14 Septembre - Pontigné (49)	MC Baugeois

CHAMPIONNAT DE FRANCE QUAD CROSS DES RÉGIONS

22 Juin - Saint-Aignan le Jaillard (45)	MC Saint-Aignan le Jaillard
---	-----------------------------

ENDURO

CHAMPIONNAT DE FRANCE D'ENDURO 24MX

19-20 Avril - Henon (22)	Côte d'Armor Moto Verte
31 Mai & 1 ^{er} Juin - Saint-Jean d'Angély (17)	MC Angérien
5-6 Juillet - Moirans en Montagne (39)	MC Moirans
20-21 Septembre - Bellou - la Ferrière aux Étangs (61)	Houlme Moto Verte
11-12 Octobre - Saint-Flour (15)	MC du Haut Cantal

CHAMPIONNAT DE FRANCE ENDURO KID

5 Avril - Saint-Palais - Osserain (64)	MC des Gaves
10 Mai - Domaine d'Auzole (46)	MC 46
23 Août - Lagraulière (19)	MC Uzerchois
6 Septembre - Chanac (48)	Joe Bar Tout Terrain
4 Octobre - Sugères - Issoire (63)	Issoire Moto Verte

CHAMPIONNAT DE FRANCE DES RÉGIONS D'ENDURO

16 Mars - Bonnat (23)	MC des Deux Creuses
-----------------------	---------------------

CHAMPIONNAT DE FRANCE CROSS-COUNTRY

13 Avril - Gorges (50)	MC des Pommes Vertes
18 Mai - Le Puy-en-Velay (43)	MC du Puy
22 Juin - Rennes-les-Bains (11)	MC du Pech Auriol
13 Juillet - Campagnac-lès-Quercy (24)	MC Campagnac
19 Octobre - Royère-de-Vassivière (23)	MC Vassivière

CHAMPIONNAT DE FRANCE D'ENDURO À L'ANCIENNE + TROPHÉE FÉMININ D'ENDURO

19-20 Avril - La Tour Blanche (24)	
------------------------------------	--

CALENDRIER DES CHAMPIONNATS

COUPE ET TROPHÉES DE FRANCE F.F.M.

30-31 Mai - Mayet de Montagne (03)
 12-13 Juillet - Villebret (03)
 20-21 Septembre - Auroux (48)
 25-26 Octobre - Vorey (43)

CHAMPIONNAT DE FRANCE DES RÉGIONS D'ENDURANCE TOUT-TERRAIN

16 février - Cussac (87)

LES CLASSIQUES D'ENDURO

29-30 Mars - Val de Lorraine
 3-4 Mai - Grappe de Cyrano
 6-7-8 Juin - Trèfle Lozérien
 28-29 Juin - Rand' Auvergne
 4-5 Octobre - L'Aveyronnaise

TRIAL

CHAMPIONNAT DE FRANCE ADULTES, JEUNES ET FÉMININS

29-30 Mars - Goudargues (30) MC Bagnolais
 19-20 Avril - Domaine Saint Savournin (13) MC Le Puy Ste. Réparate
 28-29 Juin - Bréal-Sous-Montfort (35) ACL Bréalaise
 19-20 Juillet - Auron (06) MC La Gaude
 27-28 Septembre - Quinssaines (03) MC Montluçon

CHAMPIONNAT DE FRANCE MINITRIAL

6 Avril - Panazol (87) MC Limousin
 13 Avril - Sanilhac (07) Moto Ardèche Trial
 18 Mai - Caisnes (60) TC Caisnes
 24 Mai - Massais (79) MC Loup-Garou
 Finale : 27-28 Sept. - Quinssaines (03) MC Montluçon

CHAMPIONNAT DE FRANCE TRIAL VINTAGE

1-2 Mars - Entrecasteaux (83) TC Entrecasteaux
 26-27 Avril - Saint-Pantaléon les Vignes (26) R.T.F. 26
 17-18 Mai - Rochepeule (07) MC Rochepeule
 14-15 Juin - Beaumont du Ventoux (84) Provence Trial Classic
 6-7 Sept. - Moirans-en-Montagne (39) MC du Risoux

TROPHÉE DE FRANCE DES CLASSIQUES

7, 8 & 9 Juin - 3 Jours de l'Ardèche (07) TC La Burle
 11, 12, 13 & 14 Juillet - 4 Jours de la Creuse (23) ATC Saint-Christophe
 25, 26 & 27 juillet - 3 jours des Hautes Vosges (88) MC des Hautes Vosges
 24, 25 & 26 Octobre - 3 Jours de la Truyère (12) Trial Club Saint-Mamet

CHAMPIONNAT DE FRANCE DES RÉGIONS

5 Octobre - Francueil (37) TC Francueil

CHAMPIONNAT DE FRANCE DE TRIAL URBAIN

27 juillet : Cahors (46) TC Cahors
 1^{er} août : Ambert (63) MC Livradois
 30 août : Albertville (73) TC Albertvillois 73

RALLYES ROUTIERS

CHAMPIONNAT DE FRANCE DES RALLYES-ROUTIERS

3 Mai - Rallée de la Sarthe (72) ASM ACO
 11-12 Juillet - Rallée du Dourdou (12) MC Villecomtal
 6-7 Septembre - Rallée de Corse (2A) JMP Racing
 27 septembre - Rallée moto des routes du Gard (30) MC du DRAC
 18 Octobre - Rallée de Charente (16) CORRC

COURSES SUR PISTE

LIGUE NATIONALE DE SPEEDWAY

22 mars - Marmande (47) MC Marmandais
 12 avril - Morizès (33) MC Morizès
 30 août : La Réole (33) MC Réolais
 4 octobre : Miramont (47) MSC Macarien

PROMO CUP 500CC ET YOUTH CUP 85-190CC

22 mars - Marmande (47) MC Marmandais
 12 avril - Morizès (33) MC Morizès
 19 juillet - La Réole (33) MC Réolais
 30 août - La Réole (33) MC Réolais
 4 octobre - Miramont (47) MSC Macarien

CHAMPIONNAT DE FRANCE DE LONG-TRACK

3 mai - Morizès (33) MC Morizès
 14 juin - Saint Macaire (33) MSC Macarien
 27 septembre - Marmande (47) MC Marmandais

CHAMPIONNAT DE FRANCE DE SIDE-CAR

3 mai - Morizès (33) MC Morizès
 8 mai - La Réole (33) MC Réolais
 14 juin - Saint Macaire (33) MSC Macarien
 19 juillet - La Réole (33) MC Réolais
 14 août - Miramont (47) MC Val de Guyenne
 27 septembre - Marmande (47) MC Marmandais

CHAMPIONNAT DE FRANCE 85-190CC

30 mars - La Réole (33) MC Réolais
 3 mai - Morizès (33) MC Morizès
 14 juin - Saint Macaire (33) MSC Macarien
 27 septembre - Marmande (47) MC Marmandais

CHAMPIONNAT DE FRANCE KIDS/EDUCATIFS

22 mars - Marmande (47) MC Marmandais
 30 mars - La Réole (33) MC Réolais
 12 avril - Morizès (33) MC Morizès
 3 mai - Morizès (33) MC Morizès
 14 juin - Saint Macaire (33) MSC Macarien
 19 juillet - La Réole (33) MC Réolais
 30 août - La Réole (33) MC Réolais
 27 septembre - Marmande (47) MC M s
 4 octobre - Miramont (47) MC Val de Guyenne

CHAMPIONNAT DE FRANCE DE FLAT-TRACK

3 mai - Morizès (33) MC Morizès
 14 juin - Saint Macaire (33) MSC Macarien
 28 juin - Macon (71) AMC Macon
 19 juillet - La Réole (33) MC Réolais
 4 octobre - Miramont (47) MC Val de Guyenne

CHAMPIONNAT DE FRANCE DE SPEEDWAY

30 mars - La Réole (33) MC Réolais
 28 juin - Macon (71) AMC Macon

TOURISME

CHAMPIONNAT DE FRANCE DE TOURISME

Du 4 au 6 Avril - Bois de Céné (85) les Anges Gardiens de Nantes
 24-25 Mai - Anduze (30) MC Linas Monthéry
 4-5 Octobre - Saint Aubin Les Elbeuf (76) MC Saint Aubinois

*Calendrier prévisionnel au 17/01/2025



CALENDRIER 2025 DES GRANDS EVENEMENTS MOTO ET QUAD EN FRANCE*

► Janvier

11 janvier : Championnat du Monde FIM

de X-Trial - Le Phare - Chambéry (73)

17 janvier : Championnat du Monde FIM

de X-Trial - Zenith d'Auvergne -
Clermont-Ferrand (63)

► Février

Du 7 au 9 février : Enduropale / Quaduro du

Touquet Pas-de-Calais / Championnat du
Monde FIM de Courses sur Sable –
Le Touquet Paris-Plage (62)

Du 13 au 16 février : Salon du 2 Roues
de Lyon - Lyon Eurexpo - Lyon (69)

► Mars

8 mars - Championnat du Monde FIM Super
Enduro - Grand Prix de France - Liévin (62)

22 mars - Championnat du Monde FIM de
X-Trial - Parc des Expositions - Cahors (46)

22 & 23 mars : Championnat du Monde FIM
Motocross MXGP / MX2 / Championnat
d'Europe EMX125 / EMX250 - Grand Prix
d'Europe - Saint-Jean-d'Angély (17)

► Avril

Du 17 au 20 avril : Championnat du Monde
FIM d'Endurance – 24H Motos – Le Mans
(72)

18 avril : FIM X-Trial des Nations – Palais
Nikaïa – Nice (06)

► Mai

Du 9 au 11 mai : Championnat du Monde FIM
des Courses sur Route MotoGP / Moto2 /
Moto3 / MotoE – Grand Prix de France –
Le Mans (72)

17 mai : Championnat d'Europe de
Speedway Individuel (SEC) - Qualifications -
Lamothe-Landerron (33)

24 & 25 mai : Championnat d'Europe de Trial
- La Bresse (88)

24 & 25 mai : Championnat du Monde FIM
Motocross MXGP / MX2 / Championnat
d'Europe EMX125 / EMX250 - Grand Prix
de France - Ernée (53)

30 mai & 1 juin : Championnat du Monde
FIM TrialGP / Trial2 / Trial3 - Grand Prix
de France - Calvi (2B)

► Juin

7 juin : Championnat d'Europe de
Grass-Track Individuel - Demi-finale n°1 -
Saint-Macaire (33)

7 juin : Championnat d'Europe de Side-Car
- Qualifications - Saint-Macaire (33)

7 & 8 juin : Championnat du Monde FIM
de Side-Car Cross - Brou (28)

21 & 22 juin : Championnat d'Europe FIM de
Motocross EMX65/EMX85 - Cussac (87)

► Juillet

5 & 6 juillet : Championnat du Monde FIM
JuniorGP - European Talent Cup - Moto2
Europe - Magny-Cours (58)

5 & 6 juillet : Championnat du Monde FIM
de Motocross Junior - Romagné (35)

13 juillet : Championnat du Monde FIM
Long-Track - Séries finales - Marmande (47)

► Aout

Du 6 au 9 août : Motocamp - Luçon (85)

Du 21 au 24 août : 72H de Pont-de-Vaux /
Mondial du Quad - Pont-de-Vaux (01)

► Septembre

Du 5 au 7 septembre : Championnat du
Monde FIM de Superbike / Supersport 600 /
Supersport 300 – Magny-Cours (58)

6 & 7 septembre : Championnat du Monde
FIM de Side-Car Cross + Championnat
d'Europe Quad - Vesoul (70)

6 septembre : Championnat du Monde FIM
Long-Track - Qualifications - Morizès (33)

Du 12 au 14 septembre : Championnat du
Monde FIM d'Enduro GP - Grand Prix de
France - Requista (12)

Du 18 au 21 septembre : Championnat du
Monde FIM d'Endurance - Bol d'Or / Bol
d'Argent / Bol Classic - Le Castellet (83)

26 septembre : Finale Championnat
d'Europe de Speedway U24 par équipe -
Mâcon (71)

► Novembre

15-16 Novembre : Supercross de Paris -
Paris La Défense Arena (92)

*Calendrier prévisionnel au 31/12/2024

DRAPEAUX EN USAGE SUR LES ÉPREUVES MOTOCYCLISTES

SIGNAUX D'INFORMATION



Signal de départ d'une course. Fermeture de la piste aux non-compétiteurs.



Fin de la course ou des essais.
Vitesse : Ouverture de la piste aux non compétiteurs.



Signal de dépassement.



La piste est libre de tout danger.

SIGNAUX SPÉCIFIQUES



Vitesse : Un véhicule est au ralenti sur la piste, le dépassement de celui-ci est autorisé.



Vitesse : gouttes de pluie affectant la surface de cette section du circuit.



Vitesse : Panneau présenté avec l'ensemble des drapeaux jaunes agités quand un safety-car emprunte la piste. Le dépassement du safety-car est interdit. Le dépassement entre pilotes est interdit.



Courses sur piste : Annonce le dernier tour.

SIGNAUX DE DANGER



Motocross fixe : Danger immédiat, ralentir et défense de dépasser.

Agité : Danger immédiat, ralentir et défense de dépasser. Le pilote n'est pas autorisé à sauter, les roues de la moto doivent rester en contact avec le sol.



Attention ! Piste glissante, changement d'adhérence.

Vitesse : Changement d'adhérence pour toute autre raison que la pluie.



Motocross - fixe :

Personnel médical sur la piste, roulez avec une extrême prudence. Défense de dépasser et le pilote n'est pas autorisé à sauter.



Motocross - agité : Ce drapeau est utilisé pour appeler les secours. Roulez avec une extrême prudence, défense de dépasser et le pilote n'est pas autorisé à sauter.

SIGNAUX D'INJONCTION



Signal d'interruption d'une course ou d'une séance d'essai.



Signal d'arrêt pour le motocycle portant ce numéro. Le pilote doit rentrer aux stands et ne pourra plus repartir.



Le pilote portant le numéro indiqué, par le commissaire doit immédiatement quitter la piste.

PRÉSENTATION DES DRAPEAUX



Drapeau fixe



Drapeau agité en 8



Double drapeau jaune agité



Drapeau agité de haut en bas



Passion

Économisez sur le tarif, pas sur la protection



Assurance Moto
jusqu'à 25 %⁽¹⁾
de réduction



Rendez-vous en agence et sur passion.axa.fr

AXA Passion partenaire officiel de la Fédération Française de Motocyclisme

(1) Jusqu'à 25% de réduction appliquée sur le tarif d'assurance moto pour tout conducteur principal détenant déjà un contrat d'assurance auto, moto ou scooter chez AXA.

AXA France IARD - S.A. au capital de 214 739 030 € - 722 957 460 RCS Nanterre • AXA Assurances IARD Mutuelle - Sociétés d'assurance mutuelle à cotisations fixes contre l'incendie, les accidents et risques divers - Siren 775 099 309 • AXA France IARD est mandataire exclusif en opérations de banque d'AXA Banque - N° ORIAS 1300-246 (orias.fr) • Sièges sociaux : 315, Terrasses de l'Arche - 92177 Nanterre Cedex • AXA Assistance France Assurances - S.A. de droit français au capital de 24 099 560,20 €, immatriculée au Registre du Commerce et des Sociétés de Nanterre sous le numéro 451 392 724 et dont le siège social est situé 6, rue André Gide - 92320 Châtillon • Juridica - La filiale spécialisée en assurance de protection juridique d'AXA France. S.A. au capital de 14 627 854,68 €, 572 079 190 RCS Versailles. Siège social : 1, place Victorien Sardou - 78160 Marly-le-Roi. Entreprises régies par le Code des assurances • Club 14 est une association, déclarée le 4 septembre 1981 sous le numéro 81-1832. Siret 338 666 050 00038. Siège : 87, avenue François Arago - 92022 Nanterre Cedex • AXA Banque - S.A. au capital de 146 017 296 € - 542 016 993 RCS Créteil • AXA Banque Financement - S.A. au capital de 33 855 000 € - 348 211 244 RCS Créteil. Sièges Sociaux : 203/205, rue Carnot - 94138 Fontenay-sous-Bois Cedex. Intermédiaires en assurance pour le compte d'AXA France Vie et AXA France IARD - N° ORIAS 07 025 317 et 07 025 368 - orias.fr. Coordonnées de l'Autorité de contrôle prudentiel et de résolution (ACPR) - 4, place de Budapest - CS 92459 - 75436 Paris Cedex 09. Le détail des procédures de recours et de réclamations et les coordonnées du service dédié sont disponibles, pour la banque et l'assurance, sur le site axa.fr.

