

**REGLEMENT GENERAL  
CHAMPIONNATS DE FRANCE  
DE MOTOCROSS**

**COMMISSION DE MOTOCROSS  
REGLEMENT GENERAL  
CHAMPIONNATS DE FRANCE DE MOTOCROSS**

**ARTICLE 1 - DIFFERENTS CHAMPIONNATS**

La F.F.M. met en compétition pour 2019 les Championnats de France suivants :

1. **Championnat de France Elite Inter MX1**  
Classes 3 et 4
2. **Championnat de France Elite Inter MX2**  
Classe 2
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 National MX1**  
Classes 3 et 4
6. **Championnat de France National MX2**  
Classe 2
7. **Championnat de France National 125cc**  
**Cylindrée 125cc 2 Temps**
8. **Championnat de France Mx Féminin**  
Classes 2, 3 et 4
9. **Championnat de France Minivert**  
Machines de 65cc à 85cc
10. **Championnat de France Sidecar Cross Inter**  
Machines au-dessus de 350 jusqu'à 750 2 Temps ou de 350cc à 1000cc 4 Temps
11. **Championnat de France Vétéran**
12. **Championnat de France Montée Impossible**
13. **Championnats de France Supermotard**
14. **Trophée de France Supermotard Challenger**
15. **Championnats de France Supercross**
16. **Championnats de France Supercross Outdoor 85cc et 125cc**
17. **Championnats de France de Pit Bike**
18. **Championnat de France Endurance TT Quad Solo**
19. **Trophée de France Endurance TT Quad Duo**
20. **Championnat de France Quad Cross Elite**  
Machines de 250cc à 525cc 2 Temps et 4 Temps mono ou bicylindre
21. **Championnat de France de Quad Espoirs**  
Machines de 65cc, 85cc, 125cc 2 Temps et 90cc, 150, 250cc 4 temps

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

### 2.1 - REGLEMENTS PARTICULIERS ET RAPPORT DE CLOTURE :

**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 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 F.F.M. un chèque 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** : 2 pilotes
- 1 mécanicien, titulaire d'une licence délivrée par la FFM de l'année en cours (2 passes pour le sidecar)
- 1 panneuteur, titulaire d'une licence délivrée par la FFM de l'année en cours et âgé d'au minimum 14 ans.

Sans accès piste :

- 2 accompagnateurs

### 2.4 - SECRETARIAT :

- 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 (ELITE ET SUPERMOTARD) :

- Prévoir une salle de presse (tente, caravane...) 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<sup>ème</sup> degré de Motocross.

Membres non votant :

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

Il se réunira :

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

Un secrétaire de séance sera présent pour ces réunions.

### ARTICLE 4 – CIRCUITS

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

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

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

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

- Longueur minimum : 1 400 mètres.
- Largeur minimum : 5 mètres utilisables (6 mètres en sidecar et quad).

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

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

Pour les championnats de France solo, les départs seront donnés, si nécessaire, sur deux lignes.

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

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

Les sauts multiples sur une piste plane (doubles, triples, etc.) et les whoops sont interdits. Les sauts multiples en montée ou en descente sont autorisés. Sont considérés comme doubles et triples, les sauts tels que la deuxième et/ou troisième bosse(s) etc. est ou sont dans le parc de réception du premier saut.

Dans le cas où la deuxième ou troisième bosse est ou sont dans le parc de réception du premier saut, la distance entre les bosses doit être de 30m au minimum (distance prise entre le sommet d'une bosse et le sommet de la bosse suivante), cette disposition ne s'appliquant que sur une piste plane.

Les pistes doivent être nettement délimitées sur toute la longueur du circuit :

- Le long de tous les espaces spectateurs qui sont en bord de piste, il devra y avoir une délimitation de la piste. Cette délimitation devra faire au minimum 60 cm de haut.
- Tous les espaces pouvant contenir des spectateurs doivent être séparés de la délimitation de la piste par une zone neutre d'au moins 1 mètre et par des barrières dites « barrière-public ». Ces barrières devront dans tous les cas, avoir une hauteur minimale d'environ 1 mètre et disposer d'une construction suffisamment solide pour retenir les spectateurs.

Les piquets de fer, pneus TP, PL et pneus agricoles sont strictement interdits.

Si le club utilise des barrières de type "Vauban" pour protéger les spectateurs, les pieds de celles-ci devront être protégés par des ballots de paille pressée et une zone neutre de 1m devra les séparer de la piste.

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

- prévoir dans le cas de piste glissante, la possibilité de déviation des parties de terrain rendues difficiles, la longueur du circuit ne devenant pas inférieure à 1 300 mètres.
- s'il s'agit d'un terrain poussiéreux, un système d'arrosage devra obligatoirement être prévu en tout point du circuit qui pourraient souffrir de la poussière, même lorsqu'il s'agit de montées ou de descentes.

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

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

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

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

## ARTICLE 5 - INSTALLATIONS

### 5.1 – PARC-COUREURS :

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

L'organisateur devra placer les coureurs en les regroupant par championnat, exemple : **Sidecar séparé du quad ou National Mx1 séparé du National Mx2.**

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.

### 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 le parc 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 le parc 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 le parc 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 le parc 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 le parc d'essais.**

### 5.3 – PARC D'ATTENTE :

- Le club devra prévoir 1 commissaire sportif et 1 commissaire technique responsable du parc d'attente assistés d'une personne.

- Le parc d'attente sera prévu à proximité de la ligne de départ, de façon à ce que les coureurs puissent y accéder sans avoir à emprunter la piste. Une pendule avec les secondes en état de marche sera placée bien en évidence à l'entrée du parc (heure fournie par le service de chronométrage).
- Il devra être clos **et ne posséder qu'une seule entrée** afin d'interdire son accès aux personnes étrangères à l'organisation.
- Il devra être aménagé de manière à ce que les coureurs puissent y poser leur machine (boxes séparés avec des barrières en bois ou métalliques). Les machines devront obligatoirement stationner dans les boxes.
- L'organisateur devra prévoir des plaques numérotées qui y seront posées avant le début de la manifestation.
- Un mécanicien par pilote y sera admis.
- Une cabine WC est obligatoire.

#### **5.4 - GRILLE DE DEPART :**

Pour tous les épreuves de championnat de France, une grille d'au moins 30 places (**40 pour le 24 Mx Tour**) à éléments individuels tombant vers les coureurs et un dispositif anti-recul devant être placé à 3 mètres en arrière de la grille sont obligatoires. Pour les départs sur 2 lignes, **deux dispositifs anti-recul sont obligatoires**. Une amende sera infligée lorsque, pour une raison ou pour une autre, il n'aura pu en être fait usage de la grille de départ.

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

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

#### **5.5 - CHRONOMETRAGE :**

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

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

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

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

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

#### A l'attention des coureurs :

En cas de non restitution du transpondeur ou en cas de restitution d'un transpondeur défectueux à la fin de l'épreuve, les coureurs recevront une facture de 200 €. Les coureurs doivent restituer les transpondeurs au plus tard à 19h00 le dimanche soir ou 1 demi-heure après la fin de la dernière manche. Dans la négative, ils doivent les envoyer dans les trois jours à la FFM ou à l'adresse du responsable des transpondeurs.

Les coureurs récidivistes (2 oublis ou à l'appréciation du responsable) seront sanctionnés d'une amende de 50 €. Par ailleurs, les coureurs devront investir dans l'achat d'un support de transpondeur d'un montant de 8 €. En aucun cas, le support ne pourra être restitué ni remboursé à la fin de l'épreuve ou de l'année.

## ARTICLE 6 - COUREURS

### 6.1 - COUREURS ADMIS :

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

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

### 6.2 – AGES DES COUREURS :

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

Pour les coureurs féminins, les âges maximum seront repoussés d'un an dans les championnats de France Minivert 65cc, Minivert 85cc, Mx Espoirs 85cc et Junior.

### 6.3 – NUMEROS DE COURSE :

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

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

Les coureurs ont l'obligation d'avoir leur numéro de course dans le dos (maillot ou dossard).

### 6.4 – COMPORTEMENT ET OBLIGATIONS DES COUREURS :

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

Les 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 pour obtenir un avantage ce qui sera sanctionné par la disqualification de la manche en question (sauf supermotard).

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

Il peut changer de 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, seront disqualifiés de la manche en question.

**Si un coureur a des problèmes mécaniques dans le parc d'attente et qu'il ne réussit pas à réparer son 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 le parc aussi rapidement que possible. Il n'est pas permis de ralentir brusquement ou de s'arrêter dans cette zone à moins d'en avoir reçu l'ordre d'un officiel.**

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

#### **6.5 - NOMBRE DE COUREURS ADMIS :**

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

- 40 pour les classes solos Elite Inter MX1 / MX2 ;
- **45** pour la classe solo du Championnat de France National MX2 ;
- **45** pour la classe solo du Championnat de France National MX1 ;
- 40 pour la classe solo du Championnat de France National 125cc ;
- 30 pour la classe Sidecar Cross Inter ; plus 2 réserves ;
- 40 pour les classes Junior, Mx Espoirs 85cc ;
- 40 pour la classe solo du Championnat Mx Féminin ;
- 40 pour les classes Minivert 65cc et 85cc ;
- 30 pour la classe Quad Cross Elite ;
- 30 pour la classe Quad Cross Espoirs ; plus 2 réserves.

#### **ARTICLE 7 - ENGAGEMENTS DANS LES EPREUVES DE CHAMPIONNAT**

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

L'engagement sera validé par le secrétariat motocross après réception du mode de règlement choisi (chèque, CB), le droit d'engagement sera de :

- Elite Mx1 et Mx2, Junior et Mx Espoirs 85cc : 80 €
- Quad Cross Elite : 85 €
- Endurance TT Quad : Solo : Minimum 85 € / Duo : Minimum 150 €
- Supermotard Prestige S1, Challenger, S2, S3:
  - Engagement à l'année : 110 € (par épreuve).
  - Engagement à l'année possible à ce tarif jusqu'au 14 février 2019.
  - Engagement à l'épreuve : 130 €
- Supermotard Prestige S4 :
  - Engagement à l'année : 80 € (par épreuve).
  - Engagement à l'année possible à ce tarif jusqu'au 14 février 2019.
  - Engagement à l'épreuve : 100 €

- Pit Bike :

Catégorie Loisir : 70 €

Toutes les autres catégories :

Engagement à l'année : 65 € (par épreuve).

Engagement à l'année possible à ce tarif jusqu'au 28 février 2019.

Engagement à l'épreuve : 80 €

- Pour les autres championnats : 70 €

#### Engagement :

Les engagements seront encaissés 30 jours avant l'épreuve. 10 jours avant la manifestation, les engagements seront majorés d'un droit supplémentaire de 50 €. Le paiement ne pourra alors être fait que par carte bancaire. Plus aucune demande d'engagement ne sera acceptée à partir du 3ème jour précédent 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 Internet ou par terminal à la FFM) ou espèces, avec majoration du droit d'engagement du montant des frais bancaires liés à cet impayé (12€).

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.

#### Chèque émis sur une banque non domiciliée en France :

Les règlements par chèque sur une banque non domiciliée en France seront désormais refusés. L'engagement des coureurs concernés ne sera effectif qu'à réception d'un virement bancaire (RIB adressé sur demande au secrétariat Motocross).

#### 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.**

**Pour tout forfait 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 €. En Pit Bike, les coureurs s'étant engagés à l'année se verront retenir 15 € supplémentaires soit un total de 25 €.**

**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.

#### 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. Les championnats de France Elite et Pit Bike seront automatiquement organisés sur 1 jour. Dans le cas où le club organise deux championnats de France le même week-end et le championnat de France Supermotard, les épreuves seront organisées obligatoirement sur deux jours (**sauf accord du délégué**).

**Attention** : Lors d'un championnat de France, les clubs ne pourront pas organiser une course annexe de la même catégorie (exemples : Championnat de France National Mx1, le club n'aura pas le droit d'organiser une course avec des machines des classes 3 et 4 ; Championnat de France National Mx2, 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 ».

### **8.1 – SECURITE :**

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

Sur le circuit seront présents :

- un médecin,
- des secouristes en nombre suffisant,
- 1 ambulance.

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

### **8.2 – SONORISATION :**

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

### **8.3 – HORAIRES :**

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

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

Pour tous les championnats de France, le départ de la dernière manche sera au maximum à 17h00.

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

### **8.4 – ESSAIS ET MANCHES QUALIFICATIVES :**

Se référer aux règles particulières de chaque championnat.

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.

### **8.5 – DEPART :**

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

#### **8.5.1 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.

#### **8.5.2 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.

#### **8.5.3 Procédure de départ :**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### **8.5.4 Faux départ :**

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

### **8.5.5 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 est arrêtée à n'importe quel moment pendant la première moitié du temps imparti, elle sera recommencée. Les coureurs se rendront directement au parc-coureurs, et le nouveau départ sera donné 30mn après l'arrêt de la manche. Le changement de moto est autorisé. Le choix devra être fait 10mn avant le nouveau départ.

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

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.

### **8.6 – CLASSEMENT :**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**Tous les résultats doivent être homologués par le jury.**

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

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

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

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

	Points		Points		Points		Points
<b>1</b>	25	<b>6</b>	15	<b>11</b>	10	<b>16</b>	5
<b>2</b>	22	<b>7</b>	14	<b>12</b>	9	<b>17</b>	4
<b>3</b>	20	<b>8</b>	13	<b>13</b>	8	<b>18</b>	3
<b>4</b>	18	<b>9</b>	12	<b>14</b>	7	<b>19</b>	2
<b>5</b>	16	<b>10</b>	11	<b>15</b>	6	<b>20</b>	1

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

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

En dernier ressort le dernier meilleur résultat sera déterminant.

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

Tout pilote participant à une épreuve de Championnat ou Coupe FIM ou FIM Europe (hors supercross) **organisée le même week-end** qu'un championnat de France de la même discipline et de la même catégorie, se verra réattribuer des points en championnat de France si ce dernier est titulaire d'une licence FIM ou FIM Europe délivrée par la FFM dans la limite de 3 épreuves.

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 se qualifier sur l'épreuve tombant en concurrence de date.

**Dans le cas où une épreuve de championnat de France serait organisée hors week-end, dans la semaine qui suit ou précède une épreuve de Championnat/Coupe FIM ou FIM Europe, la Commission Nationale de Motocross pourra décider, en opportunité, d'accorder également un report de points aux pilotes absents s'ils étaient engagés sur une des manifestations internationales susmentionnées.**

#### 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'ARRIVEE :**

Pour chaque épreuve de Championnat et Trophée, les prix d'arrivée devront être attribués conformément au barème établi par la commission pour l'année 2019 et indiqué dans les règles particulières de chacun d'eux. Les prix d'arrivée devront être obligatoirement versés le soir de l'épreuve.

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 est obligatoire et la non observation de cette règle entraînera une retenue de 150 € sur les prix d'arrivée du pilote concerné par le club organisateur.

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.

#### **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, (constatation de fait à laquelle aucune réclamation ne sera possible) la notification d'une décision sera différente :

- Sur la piste : non-respect du drapeau jaune agité;
- Sur la piste : non-respect du drapeau médical;
- 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);
- 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;

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 ait été donné;

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

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 – RECLAMATION :**

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

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

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

**Si des analyses de carburant sont effectuées à la suite d'une réclamation déposée par un concurrent, les frais inhérents à ce contrôle seront à sa charge si le carburant prélevé se révèle être conforme. Si les analyses**



**révèlent une non-conformité du carburant utilisé, le pilote en infraction devra assumer le complet paiement des frais afférents au contrôle réalisé.**

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

#### **8.11 - Annulation d'une épreuve :**

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

Les coureurs ne toucheront aucune prime si l'annulation intervient avant la 1<sup>ère</sup> manche sauf si l'annulation est imputable à l'organisateur.

### **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 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 65cc et 85cc, National Mx 1, National Mx 2, National 125cc, Mx Féminin scratch, Mx Féminin 125cc, Sidecar Cross Inter.

*Mx Vétéran* : Bronze, Argent, Or, Platine

*Supercross* : Sx Open, Sx 2, Sx Junior, Sx 85cc

*Montée Impossible* : Proto et Féminine

*Quad* : Elite, Benjamin, Minime, Cadet et Endurance TT solo (+ 1ère Féminine et 1er Vétéran),

*Supermotard* : Prestige S1, S2, S3, S3 Feminine, S4 65cc et S4 85cc/150cc.

*Pit Bike* : Kids, Open et Féminine

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

*Quad* : Au scratch Elite : 1er Junior, 1ère Féminine, 1er Vétéran, 1er licencié NPH et Endurance TT Quad : Duo (+ 1er Junior et 1er licencié NPH)

*Supermotard* : Challenger

*Pit Bike* : Promotion, Vétéran, Super Vétéran

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

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

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

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

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

### **ARTICLE 11 - APPLICATION DU REGLEMENT**

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

Tous les points non prévus au présent règlement seront étudiés par la Commission de Motocross de la F.F.M. Toute contestation ou litige s'y rapportant sera soumis au Tribunal National de Discipline et d'Arbitrage. Les clubs et les coureurs qui ne respecteraient pas le présent règlement pourront être pénalisés.

## ARTICLE 12 – SIGNIFICATION DES DRAPEAUX

NATIONAL	Signal du départ d'une course.
VERT	Piste libre.
DRAPEAU ROUGE	Signal d'interruption d'une manche ou d'une séance d'essai.
JAUNE (IMMOBILE)	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 route ou de la piste.
JAUNE (AGITE)	Danger grave, soyez prêt à stopper. Défense de dépasser et de sauter. Le drapeau jaune agité est utilisé lorsque l'accident vient de se produire et s'il présente un certain caractère de gravité ou d'encombrement important de la piste.
BLEU (IMMOBILE)	Un concurrent de la tête de course rattrape un concurrent attardé et le suit de près.
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	Informe les concurrents que des moyens de secours humain ou matériels sont sur la piste. Danger grave, soyez prêt à stopper. Défense de dépasser. Ce drapeau est utilisé pour appeler les secours.
BLANC AVEC UNE CROIX DE ST ANDRE ROUGE (FIXE)	Personnel médical sur la piste, roulez avec une extrême prudence. Défense de dépasser, le pilote n'est pas autorisé à sauter.
NOIR ACCOMPAGNE D'UN NUMERO (FIXE)	Pour le concurrent portant ce numéro, le pilote doit sortir de la piste et ne pourra plus repartir.
NOIR AVEC UN DISQUE ORANGE ACCOMPAGNE D'UN NUMERO (FIXE)	Le conducteur portant ce numéro doit immédiatement quitter la piste.
A DAMIERS NOIRS ET BLANCS (AGITE)	Signal d'arrêt à la fin de course ou de fin de séance d'essai.
Les dimensions des drapeaux doivent être d'environ 750 x 600mm. Pour les épreuves se déroulant la nuit, des panneaux rétro réfléchissants de couleurs identiques remplaceront les drapeaux.	

## ARTICLE 13 – ENVIRONNEMENT

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

### Obligations :

- Les coureurs doivent utiliser un tapis environnemental pour les travaux de mécanique. 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.