



2019

# ANNUAIRE

OFFICIEL

**FFM**  
FEDERATION FRANÇAISE DE MOTOCYCLISME

FFMOTO.ORG



ffmotocyclisme



@ffmoto



ffmoto



www ffm tv

**FRANCE**  
EQUIPEMENT

AJOUTEZ  
UNE TOUCHE  
DE COULEUR  
À VOS DISQUES



**FRANCE EQUIPEMENT**  
**COLOR DISCS**

[www.franceequipement.com](http://www.franceequipement.com)

l'indispensable pour routières | sportives | tout-terrain | scooters

tél. : 03 86 71 83 71 | [contact@franceequipement.com](mailto:contact@franceequipement.com)

France Équipement - SA au capital de 260 000 € - RCS Nevers - SIRET 337 688 212 000 30 - NAF 3091Z - TVA FR43 337 688 212

 /franceequipement

# ANNUAIRE 2019

65<sup>ème</sup> édition

SIÈGE DE LA  
FÉDÉRATION FRANÇAISE  
DE MOTOCYCLISME  
74, avenue Parmentier - 75011 PARIS  
e-mail : ffm@ffmoto.com

Tél : 01.49.23.77.00

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



[/ffmotocyclisme](https://www.facebook.com/ffmotocyclisme)



[@ffmoto](https://twitter.com/ffmoto)



[ffmoto](https://www.instagram.com/ffmoto)



[www.ffm.tv](http://www.ffm.tv)



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

Les Champions et Vainqueurs de Coupes du Monde Français 2018

► **F.C.C. TSR Honda France** : Champion du Monde FIM d'Endurance.

**Freddy FORAY / Alan TECHER / Josh HOOK**

► **Tati Team Beaujolais Racing** : Vainqueur de la Coupe du Monde FIM d'Endurance Superstock.

**Julien ENJOLRAS / Julien PILOT / Kevin DENIS**

► **EQUIPE DE FRANCE** : Vainqueur du Motocross des Nations.

**Gautier PAULIN / Dylan FERRANDIS / Jordi TIXIER**

► **EQUIPE DE FRANCE** : Vainqueur du Supermoto des Nations.

**Sylvain BIDART / Thomas CHAREYRE / Laurent FATH**

► **EQUIPE DE FRANCE** : Champion du Monde FIM de Long-Track par Equipe.

**Dimitri BERGÉ / Mathieu TRÉSARRIEU / Stéphane TRÉSARRIEU / David BELLEGO**

► **Steven LABOUYRIE** : Vainqueur de la Coupe du Monde FIM Long-Track Jeunes 250cc.

► **Loris GUBIAN** : Vainqueur de la Coupe du Monde FIM de Trial-E.



*Annuaire Officiel de la FFM - 20 €*



# SOMMAIRE

<b>La Fédération</b>	
Elus FFM .....	5
Commissions, Collèges, Comités.....	10
Instances Internationales.....	29
Organigramme du Haut niveau et des Equipes de France .....	30
Organigramme de la FFM .....	32
Code Sportif.....	34
Code de Discipline et d'Arbitrage .....	58
<b>Pratique</b>	
Agés de pratique .....	65
Assurances.....	69
Licence "une manifestation" .....	76
Challenges et Coupes de Marques .....	77
Code Environnement.....	78
Environnement, les bonnes pratiques .....	81
<b>Formations</b>	
Formation des Officiels et Cadres de course.....	84
Formations des Educateurs Sportifs Motocyclistes.....	91
<b>Pratique éducative</b>	
Découverte Sportive - Règlement éducatif.....	93
<b>Ligues et clubs</b>	
Index des Clubs par ordre alphabétique.....	105
Ligues, Comités Départementaux Motocyclistes et Clubs affiliés .....	117
<b>Règlements sportifs</b>	
Equipements obligatoires par discipline .....	206
Règles générales d'un contrôle technique .....	207
Mesure du niveau sonore des machines.....	208
<b>Vitesse</b>	
Règles générales pour les épreuves de Vitesse .....	212
Championnat de France Superbike.....	230
Coupes de France Promosport .....	262
Promo 500 Cup .....	276
Promo Découverte.....	282
Championnat de France de la Montagne .....	290
Promotion Côte.....	295
Championnat de France Dragsters .....	301
Championnat de France de Vitesse Moto 25 Power .....	316
Championnat de France d'Endurance Moto 25 Power .....	320
<b>Motocross</b>	
Règles générales pour les épreuves de Motocross .....	330
Championnats de France 24MX Elite Inter MX1/MX2 - Junior - MX Espoirs 85cc .....	347
Championnat de France Minivert .....	352
Championnats de France National MX1, National MX2 .....	353
Championnat de France National 125cc .....	355
Championnat de France MX Féminin.....	357
Championnat de France Vétérans.....	359
Championnat de France Side-car Cross Inter .....	361
Championnat de France MX des Régions.....	363
Championnat de France Quad Cross Elite.....	366
Championnat de France Quad Espoirs .....	369
Championnat de France Endurance T.T. Quad .....	372

Championnat de France des Régions Quad Cross .....	377
Championnat de France Montée Impossible - Prototype .....	379
Championnat de France Supermotard .....	384
Championnat de France Pit Bike .....	393
Championnats de France Supercross SX 85cc et SX Junior Outdoor .....	397

## **Enduro et Rallyes T.T.**

Règles générales pour les épreuves d'Enduro .....	401
Championnat de France d'Enduro .....	405
Coupe de France des Régions d'Enduro .....	421
Coupe de France des Régions d'Endurance T.T. ....	423
Championnat de France de Cross Country Moto et Quad .....	428
Trophée de France Enduro Kid .....	435

## **Trial**

Règles générales pour les épreuves de Trial .....	439
Championnat de France de Trial Adultes .....	441
Trophée de France Jeunes sur les terrains .....	450
Championnat et Trophée de France Féminin .....	452
Trial des Régions .....	455
Trophée de France des Classiques de Trial .....	457
Rencontres de Trial Educatif .....	459

## **Rallye Routier**

Championnat de France des Rallyes Routiers .....	462
--	-----

## **Courses sur piste**

Championnats de France de Courses sur piste .....	473
Annexes des Courses sur Piste .....	479
Ligue Nationale de Speedway .....	487

## **Motos Classiques et Historiques**

Challenge Pilote N°1 de la moto ancienne .....	493
Championnat de France de Vitesse en Motos anciennes .....	494
Championnat de France Endurance VMA Classic .....	502
Championnat de France de Courses de côte de Motos Anciennes .....	513
Championnat de France des Rallyes Routiers .....	515
Championnat de France de Motocross à l'ancienne .....	519
Championnat de France d'Enduro à l'ancienne .....	523
Championnat de France de Trial historique .....	526

## **Moto-Ball**

Règlement sportif .....	531
Règlements des Championnats, Coupes et Trophées de France .....	546

## **Tourisme**

Championnat de France de Tourisme .....	561
Coupe des Régions de Tourisme .....	568
Trophée @Lticols 2019 .....	568
Trophée des Curiosités Touristiques .....	569

## **Calendriers**

Calendrier des épreuves FFM par disciplines .....	571
Calendrier des grands événements motos et quads en France .....	575

# LA FÉDÉRATION FRANÇAISE DE MOTOCYCLISME

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	1968 / 1985 : Jean Lesueur
1926 / 1928 : Georges Longuemare	1985 / 1989 : Hervé Kervella
1928 / 1965 : Augustin Pérouse	1989 / 2008 : Jean-Pierre Mouglin
1965 / 1968 : Roger Bouvet	2008 / : Jacques Bolle

## Les Congrès annuels de la FFM

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

# LE BUREAU FÉDÉRAL



**Jacques BOLLE**  
Président



**Jean-Marc DESNUES**  
1<sup>er</sup> Vice-Président



**Philippe DURAND**  
Secrétaire Général



**Patrick BERTAUD**  
Trésorier



**Patrick DAVID**  
Vice-Président



**Gilbert GONTIER**  
Vice-Président



**Thierry POMMIER**  
Vice-Président



**Vincent RIGAUDIAS**  
Vice-Président



**Eric SIMON**  
Vice-Président

# LE COMITÉ DIRECTEUR



**Isabelle ANDRIEUX**



**Alain BELLANGER**



**Didier BOFILL**



**Thierry BOUIN**



**Patrice BRACHET**



**Emma CLAIR DUMONT**



**François COURBOULEIX**



**Patrick COUTANT**



**Dany DIEUDONNÉ**



**Vincent DUSSOLLIER**



**Joël FAIVRE**



**Nadine FAIVRE**



**Jean-Pierre FOREST**



**Nicole FUENTES**



**Christian GOUX**

**Isabelle ANDRIEUX**

Tél. : 06.01.63.29.60

✉ isabelle.andrieux@hotmail.fr

**Alain BELLANGER**

Tél. : 06.26.31.78.38

✉ a.bellanger28@orange.fr

**Patrick BERTAUD**

Tél. : 07.50.52.70.33

✉ patrickbertaud@wanadoo.fr

**Didier BOFILL**

Tél. : 06.87.84.68.22

✉ trophee.veterans.mx@wanadoo.fr

**Jacques BOLLE**

Tél. : 01.49.23.77.03

✉ nlemoine@ffmoto.com

**Thierry BOUIN**

Tél. : 06.10.44.46.80

✉ thierry.bouin@me.com

**Patrice BRACHET**

Tél. : 06.83.23.97.78

✉ patricebrachet@orange.fr

**Emma CLAIR DUMONT**

Tél. : 06.27.09.02.73

✉ clairdumontemma@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

**Patrick DAVID**

Tél. : 06.80.23.44.35

✉ patrick.david79@orange.fr

**Jean-Marc DESNUES**

Tél. : 06.18.81.44.35

✉ jm.desnues@gmail.com

**Dany DIEUDONNÉ**

Tél. : 06.31.14.78.10

✉ danydieudonne@wanadoo.fr

**Philippe DURAND**

Tél. : 06.81.73.55.31

✉ durand.phiphi@wanadoo.fr

**Vincent DUSSOLLIER**

Tél. : 06.01.47.04.74

✉ vincent.lmrc@orange.fr

**Joël FAIVRE**

Tél. : 06.83.23.68.05

✉ faivrejoel@orange.fr

**Nadine FAIVRE**

Tél. : 06.88.68.90.97

✉ faivrejoel@orange.fr

**Jean-Pierre FOREST**

Tél. : 06.84.21.20.83

✉ forest.jp@orange.fr

**Nicole FUENTES**

Tél. : 06.12.99.19.25

✉ fuentes.nicole@orange.fr

**Gilbert GONTIER**

Tél. : 06.87.12.89.38

✉ gilbert56@wanadoo.fr

**Christian GOUX**

Tél. : 06.84.69.41.12

✉ christian.goux0386@orange.fr

**Olivier JACQUES**

Tél. : 06.84.27.65.88

✉ jacquesolivier@outlook.com

**Patrick LAMOUREUX**

Tél. : 06.09.09.95.49

✉ patrick@lamoureux-mail.fr

**André LIOGIER**

Tél. : 06.30.48.95.24

✉ liogier.andre@orange.fr

# LE COMITÉ DIRECTEUR



Olivier JACQUES



Patrick LAMOUREUX



André LIOGIER



Pierre ORTEGA



Gilles PLANCHON-TOURLY



Pascale RESCHKO-JACQUOT



Benoist SAURAY



Jean-Marc SCHICKEL



Frédéric SCHOTS



Christine SIMON



Patrick STADLER



Nadia TEULÉ BOULIN



Patrick THOLLAS



Serge VERNOIS



Anne-Marie VILLA-VEGA

## Pierre ORTEGA

Tél. : 06.60.08.35.62

✉ pierre.ortega8@orange.fr

## Gilles PLANCHON TOURLY

Tél. : 07.62.00.75.67

✉ gptourly@wanadoo.fr

## Thierry POMMIER

Tél. : 06.86.96.13.22

✉ atpommier@gmail.com

## Pascale RESCHKO-JACQUOT

Tél. : 06.30.33.92.78

✉ p.jacquot@motoball.fr

## Vincent RIGAUDIAS

Tél. : 06.26.39.73.06

✉ contact@vincenrignaudias.org

## Benoist SAURAY

Tél. : 00.68.77.83.916

✉ by.saur@mls.nc

## Jean-Marc SCHICKEL

Tél. : 06.11.60.22.68

✉ jmschickel@gmail.com

## Frédéric SCHOTS

Tél. : 03.21.55.93.33

✉ negoceaauto@wanadoo.fr

## Christine SIMON

Tél. : 06.82.30.73.53

✉ eric.simonch@wanadoo.fr

## Eric SIMON

Tél. : 06.12.21.53.33

✉ eric.simonch@wanadoo.fr

## Patrick STADLER

Tél. : 06.62.37.28.47

✉ patrickstadler@wanadoo.fr

## Nadia TEULÉ BOULIN

Tél. : 06.72.96.84.21

✉ boulin.nadia@orange.fr

## Patrick THOLLAS

Tél. : 06.26.92.20.26

✉ patrickthollas@hotmail.com

## Serge VERNOIS

Tél. : 06.12.06.71.39

✉ serge.vernois@gmail.com

## Anne-Marie VILLA-VEGA

Tél. : 06.22.65.90.94

✉ annie.villavega@free.fr

## Valérie VOISIN

Tél. : 06.14.75.91.72

✉ valou.voisin@free.fr



Valérie VOISIN

## Les Membres Honoraires

**Raoul BERTRAND**

Vice-président Honoraire

Tél : 03.84.79.59.93

✉ raoul.bertrand-39@orange.fr

**François CHEVALIER**

Membre Honoraire

**Maurice CHEVILLOT († 02/2018)**

Membre Honoraire

**Jean CHIROUZE**

Trésorier Honoraire

Tél. : 04.71.76.11.35

**Jean-Claude CLAVREUL**

Membre Honoraire

Tél. : Mobile : 06.47.86.76.77

✉ jc.clavreul@wanadoo.fr

**Michel DEGRANGE**

Membre Honoraire

5, square Louis Giraudeau 17000 LA ROCHELLE

**René FERMONT**

Vice-président Honoraire

Tél : 06.18.51.74.56

**Raymond GUICHER**

Membre Honoraire

Tél : 06.76.60.88.91

✉ raymond.guicher@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

**Robert LIQUIER († 02/2018)**

Secrétaire Général Honoraire

**Eugène MULLIÉ**

Membre Honoraire

Tél : 06.09.50.05.05

✉ motoclubcagnes@wanadoo.fr

**Jacques ROBLIN († 04/2018)**

Membre Honoraire

**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



**AUVERGNE-RHÔNE-ALPES**  
Vincent RIGAUDIAS



**BOURGOGNE  
FRANCHE-COMTÉ**  
Christian GOUX



**BRETAGNE**  
Patrick BERTAUD



**CENTRE VAL DE LOIRE**  
Alain BELLANGER



**CORSE**  
Laurent PERALDI



**GRAND EST**  
Thierry POMMIER



**HAUTS DE FRANCE**  
Patrick STADLER



**ILE DE FRANCE**  
Fernand DIEUDONNÉ



**NORMANDIE**  
Philippe DURAND



**NOUVELLE AQUITAINE**  
Patrick LAMOUREUX



**OCCITANIE**  
Gilbert GONTIER



**PAYS DE LA LOIRE**  
Patrick COUTANT



**PROVENCE**  
Eric SIMON

### Outre-mer



**GUADELOUPE**  
Jean-Michel CLAIRVILLE



**GUYANE**  
Sabrina BURGLIN-AGOUN



**MARTINIQUE**  
Dominique LUCHEL



**NOUVELLE CALÉDONIE**  
Benoist SAURAY



**REUNION**  
Patrice PAYET



**De gauche à droite - 1er plan :** Eugène Mullié, Raymond Lala, Nicole Fuentes, Anne-Marie Villa-Vega, Dominique Savart (Secrétaire), Marie Bondurand, Anne Bouilly (Secrétaire), Francis Guier, Dany Dieudonné.  
**2ème plan :** Jean-Luc Gilard, Bernard Cousset, Evelyne Breton, Jacques Lemaître, Patrick Coutant (Président), Régis Moreau, Jean-Marc Deletang, Claudine Guérin.  
**3ème plan :** Marc Mothré, Gaëtan Le Ruyet, Thierry Capela, Jean-Claude Picard, Michel Martelle, Bernard Aupy, Jean-Marc Dumord, Pierrot Lerat-Vanstaen.

# COMMISSION NATIONALE DE VITESSE

## Président

**Patrick COUTANT**

Tél. : 06.85.94.08.44

✉ patrick.coutant.72@gmail.com

## Vice-présidents

**Nicole FUENTES, Francis GUIER et Michel MARIELLE**

## Secrétariat

**Dominique SAVART** - ✉ dsavart@ffmoto.com

**Anne BOULLY** - ✉ abouilly@ffmoto.com



## VICE-PRÉSIDENTS

**Nicole FUENTES**

Tél. : 06.12.99.19.25

✉ fuentes.nicole@orange.fr

**Francis GUIER**

Tél. : 06.09.04.05.41

✉ guier.francis@gmail.com

**Michel MARIELLE**

Tél. : 06.89.28.45.40

✉ michel.marielle@outlook.com

## MEMBRES

**Bernard AUPY**

Tél. : 06.12.58.20.82

✉ aupy.bernard@orange.fr

**Marie BONDURAND**

Tél. : 06.18.35.40.59

✉ m.botella@ledenon.com

**Thierry CAPELA**

Tél. : 06.20.61.96.19

✉ thierrycapela2@yahoo.fr

**Bernard COUSSET**

Tél. : 06.43.44.93.80

✉ bernard.cousset-17@orange.fr

**Jean-Marc DELETANG**

Tél. : 06.85.09.16.37

✉ jmd.9@wanadoo.fr

**Dany DIEUDONNÉ**

Tél. : 06.31.14.78.10

✉ danydieudonne@wanadoo.fr

**Michel DUMIOT**

Tél. : 06.74.28.26.38

✉ m.dumiot@orange.fr

**Jean-Marc DUMORD**

Tél. : 06.07.78.14.48

✉ jmdumord@orange.fr

**Jean-Luc GILARD**

Tél. : 06.86.40.17.11

✉ jean-luc.gilard@orange.fr

**Claudine GUERIN**

Tél. : 06.50.12.42.64

✉ clau.guerin@yahoo.fr

**Gaëtan LE RUYET**

Tél. : 06.85.36.16.58 ✉ leruyetg@free.fr

**Régis MOREAU**

Tél. : 06.10.94.46.95

✉ Regis.moreau4@wanadoo.fr

**Marc MOTHRE**

Tél. : 06.76.06.18.71

✉ marc-motors-events@orange.fr

**René PASCOUAU**

Tél. : 06.80.41.53.95

✉ r.pascouau@neuf.fr

**Jean Claude PICARD**

Tél. : 06.87.23.53.86

✉ j.c.g.picard@free.fr

**Nadia TEULÉ BOULIN**

Tél. : 06.72.96.84.21

✉ boulin.nadia@orange.fr

**Anne Marie VILLA-VEGA**

Tél. : 06.22.65.90.94

✉ annie.villavega@free.fr

## EXPERT MOTO 25 POWER

**Evelyne BRETON**

Tél. : 06.30.63.93.96

✉ ev-breton@orange.fr

## VICE-PRÉSIDENT HONORAIRE

**Jacques LEMAITRE**

Tél. : 06.62.67.15.10

✉ liguemotobourgogne@wanadoo.fr

## MEMBRES HONORAIRES

**Raymond LALA**

Tél. : 07.70.13.28.79

✉ lalaraymond94@gmail.com

**Eugène MULLIÉ**

Tél. : 06.09.50.05.05

✉ motoclubcagnes@wanadoo.fr

## REPRÉSENTANT DES PILOTES

**Pierrot LERAT-VASTAEN**

Tél. : 06 16 44 75 00

✉ p.lerat@worldonline.fr



De gauche à droite - 1er plan : Joël Astier, Patrick Thevenard, André Liogier, Jean-Pierre Forest (Président), Nathalie Girou (Secrétaire), José Marquez, Jean-Luc Delbon, Olivier Robert (Expert Sécurité), Serge Vernois.  
Second plan : Alain Bellanger, Denis Dion, Thierry Pommier, Jérôme Cassin, Patrice Brachet, Sébastien Pourceil, Patrick Stadler, Joël Falvre, Claude Masini, Michel Corvaisier, Christian Goux, Jean-Michel Martin, Gilbert Gontier, Guy Abadie.

# COMMISSION DE MOTOCROSS

## Président

**Jean-Pierre FOREST**

Tél. : 06.84.21.20.83

✉ forest.jp@orange.fr

## Vice-présidents

**Thierry POMMIER et Gilbert GONTIER**

## Secrétariat

**Nathalie GIROU**

✉ ngirou@ffmoto.com



## **Guy ABADIE**

Tél. : 06.82.18.37.53

✉ abadieguy@wanadoo.fr

## **Joël ASTIER**

Tél. : 06.89.44.27.90

✉ astier.joel@wanadoo.fr

## **Alain BELLANGER**

Tél. : 06.26.31.78.38

✉ a.bellanger28@orange.fr

## **Patrice BRACHET**

Tél. : 06.83.23.97.78

✉ patricebrachet@orange.fr

## **Jérôme CASSIN**

Tél. : 06.81.93.75.13

✉ cassin.jerome2@wanadoo.fr

## **Michel CORVAISIER**

Tél. : 06.61.73.57.38

✉ michel.corvaisier@sfr.fr

## **Jean-Luc DELPON**

Tél. : 06.14.98.47.00

✉ jl.delpont@orange.fr

## **Denis DION**

Tél. : 06.48.00.89.43

✉ mcstaignan@wanadoo.fr

## **Vincent DUSSOLLIER**

Tél. : 06.48.74.39.43

✉ vincent.lmrc@orange.fr

## **Joël FAIVRE**

Tél. : 06.83.23.68.05

✉ faivrejoel@orange.fr

## **Gilbert GONTIER**

Tél. : 06.87.12.89.38

✉ gilbert56@wanadoo.fr

## **Christian GOUX**

Tél. : 06.84.69.41.12

✉ christian.goux0386@orange.fr

## **Philippe HEBERT**

Tél. : 06.64.19.03.37

✉ philflo11@sfr.fr

## **André LIOGIER**

Tél. : 06.30.48.95.24

✉ liogier.andre@orange.fr

## **José MARQUEZ**

Tél. : 07.62.46.46.58

✉ jm.marquez@bbox.fr

## **Jean-Michel MARTIN**

Tél. : 06.08.53.46.82

✉ jean.m.martin@orange.fr

## **Claude MASINI**

Tél. : 06.14.06.43.58

✉ claude.masini@mcvillars.com

## **Thierry POMMIER**

Tél. : 06.86.96.13.22

✉ atpommier@gmail.com

## **Sébastien POURCEL**

Tél. : 06.20.84.39.52

✉ seb\_90\_@hotmail.com

## **Patrick STADLER**

Tél. : 06.62.37.28.47

✉ patrickstadler@wanadoo.fr

## **Patrick THEVENARD**

Tél. : 06.46.00.07.52

✉ pathevenard@orange.fr

## **Serge VERNOIS**

Tél. : 06.12.06.71.39

✉ serge.vernois@gmail.com

## REPRÉSENTANT DES PILOTES

### **Serge GUIDETTY**

Tél. : 04.50.64.52.68

✉ serge.guidetty@orange.fr

# COMMISSION D'ENDURO & RALLYES TOUT-TERRAIN

Président

**Eric SIMON**

Tél. : 06.12.21.53.33 - ✉ eric.simonch@wanadoo.fr

Vice-président

**Vincent RIGAUDIAS**

Secrétariat

**Catherine JULLIET**

✉ cjuilliet@ffmoto.com



*De gauche à droite, 1er plan : Daniel Lhermet, Delphine Decout, Jean-Michel Depoit, Eric Simon (Président), Vincent Rigaudias, Catherine Juilliet (Secrétaire), Thibault Costechareyre.*

*Second plan : Jean-Luc Miroir, Georges Verdoolaege, Didier Dubois, Noël Fournier, Jean-Luc Maindron, Kévin Pages, Patrick David.*

**Patrick DAVID**

Tél. : 06.80.23.44.35

✉ patrick.david79@orange.fr

**Delphine DECOUT**

Tél. : 06.70.34.55.93

✉ delph.moto@orange.fr

**Jean Michel DEPOIT** (Commissaire Technique)

Tél. : 06.77.40.12.77

✉ jmdepoit@gmail.com

**Didier DUBOIS**

Tél. : 06.88.64.95.95

✉ didier.dubois48@wanadoo.fr

**Philippe DURAND**

Tél. : 06.81.73.55.31

✉ durand.phiphi@wanadoo.fr

**Noël FOURNIER** (Commissaire Technique)

Tél. : 06.10.13.51.25

✉ nono.ghis@orange.fr

**Jean-Pierre IPUY**

Tél. : 06.11.58.00.85

✉ jpi64@sfr.fr

**Daniel LHERMET**

Tél. : 06.88.10.38.48

✉ lhermet.daniel@wanadoo.fr

**Jean-Luc MAINDRON**

Tél. : 06.08.49.86.60

✉ maindronjl@hotmail.com

**Vincent RIGAUDIAS**

Tél. : 06.26.39.73.06

✉ contact@vincentrigaudias.org

**Georges VERDOOLAEGHE**

Tél. : 06.70.51.22.71

✉ gINETTE.verdoolaege@orange.fr

REPRÉSENTANT DES PILOTES

**Christophe NAMBOTIN**

Tél. : 06.85.49.80.93

✉ nambotin.christophe@sfr.fr

# COMMISSION DE TRIAL

Président

**François COURBOULEIX**

Tél. : 06.42.49.90.49 - ✉ fcourbouleix@wanadoo.fr

Vice-président : **Yves PERCHERON**

Vice-président honoraire : **Christian DEMONTEIL**

Secrétariat

**Catherine JULLIET**

✉ cjuillet@ffmoto.com



*De gauche à droite, 1er plan : Jonathan Roué, Yves Percheron, François Courbouleix (Président), Julien Piquet, Patrick Charlier, Jean Helwaser.*

*Second plan : Jérôme Corna, Michel Sabotier, Joël Poirot, Pierre Ramonda, Christian Pernot.*

**Jérôme CORNA**

Tél : 06.74.09.40.29

✉ jerome.corna@sfr.fr

**Daniel COQUELIN**

Tél : 06.60.64.54.02

✉ da.coquelin@orange.fr

**Jean HELWASER**

Tél : 06.76.05.22.23

✉ tc\_caisnes@me.com

**Yves PERCHERON**

Tél : 06.09.70.39.98

✉ yves.percheron@wanadoo.fr

**Christian PERNOT**

Tél : 06.07.34.90.58

✉ christian.pernot@wanadoo.fr

**Joël POIROT**

Tél : 07.83.37.85.91

✉ joelpoirot.moto@gmail.com

**Pierre RAMONDA**

Tél : 06.64.91.53.75

✉ pierreramonda@free.fr

**Michel SABOTIER**

Tél : 06.86.96.47.66

✉ michelsabotier@orange.fr

# COMMISSION DES RALLYES ROUTIERS

Président

**Gilles PLANCHON-TOURLY**

Tél. : 07.62.00.75.67 - ✉ gptourly@wanadoo.fr

Vice-Président

**Jean-Jacques GUILLEMOZ**

Secrétariat

**Gwenaëlle AMARO**

✉ gamaro@ffmoto.com



*De gauche à droite, 1er plan :* Nils Moulin, Michel Bonneau, Gilles Planchon-Tourly (Président), Gwenaëlle Amaro (Secrétaire), Jean-Jacques Guillemoz.

*Second plan :* Pierre Derrien, David Bournisien, Florian Meneret, Roger Blanc, Alain Tourniayre.

**Michel BONNEAU**

Tél. : 06.75.49.66.36

✉ bonneau.michel@gmail.com

**David BOURNISIE**

Tél. : 06.35.23.01.07

✉ david@bournisien.net

**Pierre DERRIEN**

Tél. : 06.08.27.95.21

✉ pierre.derrien401@orange.fr

**Jean-Jacques GUILLEMOZ**

Tél. : 06.10.80.85.28

✉ jackyguillemoz@hotmail.fr

**Nils MOULIN**

Tél. : 06.03.92.09.69

✉ nils.rallye.moto@free.fr

OCT RALLYES ROUTIERS

**Alain TOURNIAYRE**

Tél. : 06.10.14.31.65

✉ alain.tourniayre@wanadoo.fr

DELEGUE 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

**Christian BOUIN et Benoit VERGEZ-BICAT**

Secrétariat

**Gwenaëlle AMARO**

✉ gamaro@ffmoto.com



*De gauche à droite, 1er plan : Gwenaëlle Amaro (Secrétaire), Christian Bouin, Laurent Sambarrey, Thierry Bouin (Président), Patrick Goret, Mathieu Tresarrieu, Marty Lamoureux.*

*Second plan : Benoit Vergez-Bicat, Jean-Noël Barès, Régis Davanzo, Patrice Chaveron, Wilfried Delestre.*

**Jean-Noël BARÈS**

Tél. : 06.09.38.58.99

✉ jnoel.bares@wanadoo.fr

**Christian BOUIN**

Tél. : 06.11.94.46.09

✉ christian.bouin@tcb-mob.fr

**Régis DAVANZO**

Tél. : 06.82.45.52.38

✉ regis.davanzo@wanadoo.fr

**Patrick GORET**

Tél. : 06.77.36.71.76

✉ dynamic.motoclub@gmail.com

**Marty LAMOUREUX**

Tél. : 06.98.55.18.55

✉ marty@lamoureux-mail.fr

**Benoit VERGEZ BICAT**

Tél. : 06.16.25.31.69

✉ benoit.vergezbicat@gmail.com

OCT CCP

**Patrice CHAVERON**

Tél. : 06.81.80.66.38

✉ patricejoel.chaveron@sfr.fr

DÉLÉGUÉ DES PILOTES

**Mathieu TRESARRIEU**

Tél. : 06.22.09.16.66

✉ mathieu.tresarrieu123@orange.fr

OBSERVATEUR

**Wilfried DELESTRE**

Tél. : 06.46.56.70.85

✉ wilstick@hotmail.fr

# COMMISSION MOTO-BALL

Présidente

**Pascale RESCHKO-JACQUOT**

Tél. : 06.30.33.92.78 - ✉ p.jacquot@motoball.fr

Vice-président : **Claude SABOURIN**

Vice-président Adjoint : **Gérald MEYER**

Secrétariat

**Dominique SAVART**

✉ dsavart@ffmoto.com



*De gauche à droite, 1er plan* : Jonathan Icard, Claude Sabourin, Pascale Reschko-Jacquot (Présidente), Alexandra Marques, Gérald Meyer.

*Second plan* : Yvan George, André Cast, Mathieu Dousselain, Isabelle Andrieux

**Roger BLANC**

Tél. : 06.80.02.97.91

✉ rogerblanc84210@gmail.com

**Jonathan ICARD**

Tél. : 06.80.36.84.58

✉ jonathan.icard@gmail.com

**Olivier BONGEOT**

Tél. : 06.70.30.30.88

✉ motoballvoujeaucourt@laposte.net

**Gérald MEYER**

Tél. : 06.10.75.24.06

✉ gerald.meyer5@wanadoo.fr

**André CAST**

Tél. : 06.25.51.08.61

✉ acast6@aol.com

**Claude SABOURIN**

Tél. : 06.07.05.10.24

✉ sabourinclaudes86@wanadoo.fr

## COMMISSION DES COURSES SUR SABLE

Président

**Patrick LAMOUREUX**

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

Vice-présidents

**Gérard BRONDY et Frédéric SCHOTS**

Secrétariat

**Catherine JULLIET**

✉ cjulliet@ffmoto.com



*De gauche à droite, 1er plan : Marty Lamoureux, Patrick Lamoureux (Président), Frédéric Schots, Philippe Bourrier. Second plan : Serge Tison, Gérard Brondy, Jean-Paul Meiller, Benoit Sebert.*

**Gérard BRONDY**

Tél. : 07.62.93.22.10

✉ gbrondy@aol.com

**Sébastien FOURNIER**

Tél. : 06.27.44.13.44

✉ smf525@gmail.com

**Jean-Paul MEILLER**

Tél. : 07.71.18.43.60

✉ jean-paul.meiller@orange.fr

**Frédéric SCHOTS**

Tél. : 03.21.55.93.33

✉ liguemotoflandres@wanadoo.fr

**Serge TISON** (Commissaire Technique)

Tél. : 06.83.82.03.62

✉ smj.tison@wanadoo.fr

**Jean-Paul WACQUET**

Tél. : 06.73.67.96.08

✉ wacquet.jean-paul@orange.fr

# COMMISSION TOURISME

Président

**Jean-Christophe RÉGAL**

Tél. : 06.16.33.11.93

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

Secrétariat

**Anne BOULLY**

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



*De gauche à droite, 1er plan : Lionel Marais, Jean-Christophe Régal (Président), Anne Bouilly (Secrétaire), Eric Boyer, Daniel Derrien.*

*Second plan : Vincent Bailly, Yvan Vaneson, Marc Durlot.*

**Vincent BAILLY**

Tél. : 06.87.08.47.05

✉ [vincent.bailly@dbmail.com](mailto:vincent.bailly@dbmail.com)

**Eric BOYER**

Tél. : 06.79.67.14.01

✉ [michele.boyer@wanadoo.fr](mailto:michele.boyer@wanadoo.fr)

**Daniel DERRIEN**

Tél. : 03.22.25.94.94

✉ [mc.emt@laposte.net](mailto:mc.emt@laposte.net)

**Marc DURLOT**

Tél. : 06.83.75.77.89

✉ [marc.durlot@gmail.com](mailto:marc.durlot@gmail.com)

**Lionel MARAIS**

Tél. : 06.10.94.42.54

✉ [lionel.marais@orange.fr](mailto:lionel.marais@orange.fr)

**Gilbert MICHEL**

Tél. : 06.08.32.64.75

✉ [gimi0606@yahoo.fr](mailto:gimi0606@yahoo.fr)

**Yvan VANESON**

Tél. : 03.87.05.29.09

✉ [yvan.vaneson@orange.fr](mailto:yvan.vaneson@orange.fr)

# COMITE EDUCATIF ET DECOUVERTE SPORTIVE

Présidente  
**Dany DIEUDONNÉ**

Tél. : 06.31.14.78.10

✉ danydieudonne@wanadoo.fr

Secrétariat  
**Filomène HEBERT**

✉ phebert@ffmoto.com



*De gauche à droite, 1er plan : Christian Sulpice, Dany Dieudonné (Présidente), Filomène Hebert (Secrétaire), Nathalie Capmarty. Second plan : Sébastien Saphores, André Detrez, Ludovic Bernard, Eric Montoute, Philippe Seguin, Laurent Sambarrey.*

**Ludovic BERNARD**

Tél. : 06.62.26.34.85

✉ l.bernard.rth@gmail.com

**Nathalie CAPMARTY**

Tél. : 06.80.05.50.08

✉ ecoledepilotagemotos47@orange.fr

**André DETREZ**

Tél. : 06.14.84.38.63

✉ detreza@neuf.fr

**Eric MONTOUTE**

Tél. : 06.90.35.26.79

✉ eric126212@yahoo.fr

**Laurent SAMBARREY**

Tél. : 06.86.94.26.22

✉ sambarreylaurent@orange.fr

**Sébastien SAPHORES**

Tél. : 06.62.22.34.71

✉ teamsaphores@gmail.fr

**Philippe SEGUIN**

Tél. : 06.41.61.31.30

✉ seguinphilippe@wanadoo.fr

**Christian SULPICE**

Tél. : 06.87.80.62.81

✉ christian.sulpice@gmail.fr

# COLLEGE TECHNIQUE

## Président

**Jean-Marc SCHICKEL**

Tél. : 06.11.60.22.68

✉ jmschickel@gmail.com



## Secrétariat

**Gwenaëlle AMARO**

✉ gamaro@ffmoto.com



*De gauche à droite, 1er plan : Jean-Michel Depoit (Enduro), Jean-Michel Martin (Motocross), Gwenaëlle Amaro (Secrétaire), Gaëtan Le Ruyet (Vitesse), Jean-Marc Schickel (Président), Jean-Marc Dumord (Vitesse), Alain Tourniayre (Rallyes Routiers). 2ème plan : Patrice Chaveron (Courses sur Piste), Michel Sabotier (Trial), Patrice Doussaud (Motos Anciennes), Patrick Thevenard (Motocross), Roger Blanc (Moto-Ball).*

## OCT MOTOBALL

**Roger BLANC** - Tél. : 06.80.02.97.91

✉ rogerblanc84210@gmail.com

## OCT MOTOCROSS

**Jean-Michel MARTIN** - Tél. : 06.08.53.46.82

✉ jean.m.martin@orange.fr

## OCT COURSES SUR PISTE

**Patrice CHAVERON** - Tél. : 06.81.80.66.38

✉ patricejoel.chaveron@sfr.fr

## OCT TRIAL

**Michel SABOTIER** - Tél. : 06.86.96.47.66

✉ michelsabotier@orange.fr

## OCT ENDURO

**Jean-Michel DEPOIT** - Tél. : 06.77.40.12.77

✉ jmsdepoit@orange.fr

## OCT MOTOCROSS

**Patrick THEVENARD** - Tél. : 06.26.36.91.65

✉ pathevenard@orange.fr

## OCT MOTOS CLASSIQUES & HISTORIQUES

**Patrice DOUSSAUD** - Tél. : 06.87.16.47.64

✉ patrice.doussaud@sfr.fr

## OCT RALLYES ROUTIERS

**Alain TOURNIAYRE** - Tél. : 06.10.14.31.65

✉ alain.tourniayre@wanadoo.fr

## OCT VITESSE

**Jean-Marc DUMORD** - Tél. : 06.07.78.14.48

✉ jmdumord@orange.fr

## OCT COURSES SUR SABLE

**Serge TISON** - Tél. : 06.83.82.03.62

✉ smj.tison@wanadoo.fr

## OCT ENDURO

**Noël FOURNIER** - Tél. : 06.10.13.51.25

✉ nono.ghis@orange.fr

## MEMBRE COOPTÉ

**Jean-Claude HUMEAU**

Tél. : 06.34.95.16.73

✉ humeau.jeanclaude@orange.fr

## OCT VITESSE

**Gaëtan LE RUYET** - Tél. : 06.85.36.16.58

✉ leruyetg@free.fr

# COMITÉ MÉDICAL

Président

**Dr Pierre ORTEGA**

✉ pierre.ortega8@orange.fr

Vice-président

**Dr Dominique SAVELLI**

Secrétariat

**Nadine THER**

✉ nth@ffmoto.com



De gauche à droite, 1er plan : Bernard Camin, Dominique Poulain (Diététicienne), Lionel Mulot, Pierre Ortega (Président), Nicolas Chevreuil, Nadine Ther (Secrétaire), Pierre Boivin.

2ème plan : Dominique Savelli, Frédéric Drancourt (Kiné), Mathieu Barre, Patrick Bertrand, Lionel Mulot, Marion Prats, Bruno Guinchard.

**Dr Bernard CAMIN**

Tél. : 03.22.91.68.15 / 06.22.34.17.18

✉ bernard.camin@wanadoo.fr

**Dr Mathieu BARRE**

Tél. : 06.75.10.88.87

✉ dbg.inv@gmail.com

**Dr Pierre ORTEGA**

Tél. : 04.76.38.79.70

✉ pierre.ortega8@orange.fr

**Dominique POULAIN** (Diététicienne)

Tél. : 01.41.10.94.07

✉ diet.poulain@gmail.com

**Dr Marion PRATS**

✉ marion.prats@chu-nimes.fr

**Dr Loïc TIENGOU**

Tél. : 02.97.45.40.94 / 06.09.70.23.69

✉ elty33@orange.fr

**Frédéric DRANCOURT** (Kinésithérapeute)

Tél. : 04.75.30.55.47 / 06.82.74.01.23

✉ frederic.drancourt.kine@wanadoo.fr

**Dr Lionel MULOT**

Tél. : 02.35.60.38.86 / 06.71.63.36.71

✉ lionelmulot@wanadoo.fr

**Dr Dominique SAVELLI**

Tél. : 01.43.70.33.00 / 06.11.74.44.70

✉ dsavelli@free.fr

**Dr Patrick BERTRAND**

Tél. : 03.86.93.71.52 / 06.07.17.44.29

✉ patrick.bertrand@ch-nevers.fr

**Dr Nicolas CHEVREUIL**

Tél. : 02.40.77.71.50 / 06.60.02.71.50

✉ dr.nicolas.chevreuil@wanadoo.fr

**Dr Bruno GUINCHARD**

Tél. : 03.81.81.59.45

✉ brunoledoc@gmail.com

# COMITÉ MOTOS CLASSIQUES & HISTORIQUES

Président

**Patrick THOLLAS**

Tél. : 06.26.92.20.26

✉ patrickthollas@hotmail.com

Secrétariat

**Belinda TEIXEIRA**

✉ bteixeira@ffmoto.com



*De gauche à droite, premier plan : Max Charpin, Evelyne Desbordes, Patrick Thollas (Président), Richard Opalinski, Jean-Marc Schickel.*

*Second plan : Belinda Teixeira (Secrétaire) Christian Desbordes, Patrice Doussaud.*

**Max CHARPIN**

Tél : 06.07.65.78.91

✉ max.charpin@orange.fr

**Evelyne DESBORDES**

Tél : 06.72.86.28.58

✉ pilote-vma@orange.fr

**Patrice DOUSSAUD**

Tél : 06.87.16.47.64

✉ patrice.doussaud@sfr.fr

**Richard OPALINSKI**

Tél : 06.83.72.20.77

✉ jrktm47@hotmail.fr

**Patrick PISSIS**

Tél : 06.60.63.23.40

✉ patrick.pissis@wanadoo.fr

**Gilles PLANCHON-TOURLY**

Tél : 07.62.00.75.67

✉ gptourly@wanadoo.fr

**Jean-Marc SCHICKEL**

Tél : 06.11.60.22.68

✉ jmschickel@gmail.com

## COLLÈGE QUAD

Président :

**Thierry POMMIER**

Tél : 06.86.96.13.22

✉ atpommier@gmail.com

**Thierry COLLOT**

Tél : 06.80.42.23.74

✉ thiery.c2@orange.fr

**Joël FRIQUET**

Tél : 06.42.72.08.20

✉ joel.friquet@orange.fr

**Leslie QUINCE-LEGER**

Tél : 06.30.05.27.35

✉ leslie.quince.espoirsquad@live.fr

**Michel MARIELLE**

Tél : 06.89.28.45.40

✉ michel.marielle@outlook.com

**Jean-Michel DEPOIT**

Tél : 06.77.40.12.77

✉ jmsdepoit@orange.fr

**Jérôme CORNA**

Tél : 06.74.09.40.29

✉ jerome.corna@wanadoo.fr

## COMITÉ PROMOTION DE LA MOTO AU FÉMININ

Présidente

**Emmanuelle CLAIR DUMONT**

Mobile : 06.27.09.02.73

✉ clairdumontemma@gmail.com

**Vivien CHEYPE**

Mobile : 06.82.80.52.57

✉ vivien.cheype@sfr.fr

**Sandrine DUFILS**

Mobile : 06.64.99.25.00

✉ sandrinedufils75@gmail.com

**Ludivine PUY**

Mobile : 06.26.17.75.04

✉ puyludivine@yahoo.fr

**Isabelle TEINTURIER**

Mobile : 06.71.74.02.83

✉ isabelle.teinturier@sfr.fr

Secrétariat

**Alexandra MARQUÈS**

Tél. : 01.49.23.77.57

✉ amarques@ffmoto.com

## COMITÉ DE CHRONOMETRAGE

Présidente

**Valérie VOISIN**

Mobile : 06.14.75.91.72

✉ valou.voisin@free.fr

## COMITÉ D'ATTRIBUTION DU LABEL ÉCOLE FRANÇAISE DE MOTOCYCLISME

Présidente

**Dany DIEUDONNÉ**

Tél. : 06.31.14.78.10

✉ danydieudonne@wanadoo.fr

Le Directeur Technique National ou son représentant  
(Instructeur)

**Jean-Thierry COURTY**

74, avenue Parmentier 75011 PARIS

Tél. : 01.49.27.77.17 - e-mail : jtcourty@ffmoto.com

## COMITÉ MOBILITÉ & 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

**Jean-Pierre MOREAU**

Tél : 06.83.46.92.40

✉ moreau.jpj@wanadoo.fr

**Jean DUGOURD**

Tél : 06.87.89.52.33

✉ dugourd.jean@bbox.fr

**Thierry GAULTIER**

Tél : 06.07.06.49.45

✉ thierrygaultier@free.fr

**Charles GIRAUD**

Tél : 06.07.08.67.08

✉ moto.club.toulon@club-internet.fr

**Charles KRAJKA**

Tél : 06.71.96.31.61

✉ krace@wanadoo.fr

**Patrick THOLLAS**

Tél : 06.26.92.20.26

✉ patrickthollas@gmail.com

## COMITÉ DE FORMATION DES DIRIGEANTS & OFFICIELS

Président :

**Jean-Marc SCHICKEL**

Tél : 06.11.60.22.68

✉ jmschickel@gmail.com

**Guy ABADIE**

Tél : 06.82.18.37.53

✉ abadieguy@wanadoo.fr

**Jean-Michel BLIN**

Tél : 06.47.73.57.34

✉ jean-michel.blin4@wanadoo.fr

**Mathieu DOUSSELAÏN**

Tél : 07.86.86.81.76

✉ mathieudousselain@orange.fr

**Didier DUBOIS**

Tel : 06.88.64.95.95

✉ didier.dubois48@wanadoo.fr

**Jean-Luc GILARD**

Tél : 06.86.40.17.11

✉ jean-luc.gilard@orange.fr

**Jean-Claude HUMEAU**

Tél : 06.34.95.16.73

✉ humeau.jeanclaude@orange.fr

**Marty LAMOUREUX**

Tel : 06.98.55.18.55

✉ marty@lamoureux-mail.fr

**Michel MARILLIER**

Tél : 06.82.89.29.55

✉ mmmarillier@aol.com

**Gilles PLANCHON-TOURLY**

Tél : 07.62.00.75.67

✉ gptourly@wanadoo.fr

**Pierre RAMONDA**

Tél : 06.64.91.53.75

✉ pierreramonda@free.fr

**Anne-Marie VILLA VEGA**

Tél : 06.22.65.90.94

✉ annie.villavega@free.fr

## COMITE ENVIRONNEMENT ET DEVELOPPEMENT DURABLE

### Président

**Yves PRADEAU**

Tél : 06.73.69.17.08

✉ y.pradeau@orange.fr

**Bernard AUPY** (Vitesse)

Tél : 06.12.58.20.82

✉ aupy.bernard@orange.fr

**Alain BELLANGER** (Motocross)

Tél : 06.14.30.48.72

✉ a.bellanger28@orange.fr

**Roger BLANC** (Moto-ball)

Tél : 06.80.02.97.91

✉ roger.blanc@live.fr

**Philippe DURAND** (Enduro et Rallye Tout Terrain)

Tél : 06.81.73.55.31

✉ durand.phipi@wanadoo.fr

**Jean Michel LACOMBE** (Courses sur piste)

Tél : 06.03.44.88.39

✉ jeanmichel.lacombe1@free.fr

**Jean-Paul MEILLER** (Courses sur sable)

Tél : 07.71.18.43.60

✉ jean-paul.meiller@orange.fr

**Gilles PLANCHON-TOURLY**

(Rallye Routier / Formation)

Tél : 07.62.00.75.67

✉ gptourly@wanadoo.fr

**Michel SABOTIER** (Trial et Technique)

Tél : 06.86.96.47.66

✉ michelsabotier@wanadoo.fr

## COMITÉ DES PROFESSIONNELS DE LA MOTO

### Président :

**Franck GUITTARD**

Tél : 06.07.97.79.61

✉ contact@circuitdesecuyers.com

### Secrétariat

**Filomène HEBERT**

Tél : 01.49.23.77.18.

✉ phebert@ffmoto.com

**Philippe BAMBAGINI**

Tél : 06.11.73.96.48

✉ p.bambagini@sfr.fr

**Catherine BERLATIER**

Tél : 06.08.42.69.34

✉ catherine.berlatier@orange.fr

**William COSTES**

Tél : 06.75.80.07.59

✉ william.costes@libertysurf.fr

**Michel MEREL**

Tél : 06.10.16.81.15

✉ michel@mereloffroad.com

**Henri-Michel ROGER**

Tél : 06.07.83.17.69

✉ hmroger@live.fr

**Marc MOTHRE**

Tél : 06.76.06.18.71.

✉ marc-motors-events@orange.fr

**Louis ROSSI**

Tél : 06.81.61.52.39.

✉ louis-rossi@rossi-corp.com

**Sébastien SAPHORES**

Tél : 06.62.22.34.71.

✉ teamsaphores@gmail.com

**Benoit SEBERT**

Tél : 06.60.57.38.91.

✉ benoit.sebert@sfr.fr

## COMITÉ RÉGLEMENTATION FINANCIÈRE

### Président

**Patrick BERTAUD**

Belle Issue 22400 ST AARON

Tél. : 02.96.31.93.04 - Mobile : 06.85.79.97.48

✉ patrickbertaud@wanadoo.fr

**Guy ABADIE**

Le Syndic 32550 ST JEAN LE COMTAL

Tél. : 05.62.05.51.27 - Fax : 05.62.05.98.73

Mobile : 06.82.18.37.53

✉ Imm.pyrenees@wanadoo.fr

**Sébastien POIRIER**

74, avenue Parmentier 75011 PARIS

Tél. : 01.49.23.77.00

✉ s.poirier@ffmoto.com

Secrétaire

**Michel LÉROY**

74, avenue Parmentier 75011 PARIS

Tél. : 01.49.23.77.00

✉ mleroy@ffmoto.com

## TRIBUNAL NATIONAL DE DISCIPLINE ET D'ARBITRAGE

Président

**Didier GORY**

✉ dgory@club-internet.fr

**Michel GRAVÉ**

Tél. : 01.53.43.15.55

✉ m.grave@vatier.com

**Jacques ARNAL**

Tél. : 02 98 01 13 53 / 06 08 65 02 75

✉ arnaljacques@wanadoo.fr

**Odile LEHNER**

Tél. : 06.65.47.27.69

✉ odillehner@live.fr

**Dominique CALMES**

Tél. : 06.63.01.57.55

✉ dominique.calmes@free.fr

**Jacques LEMAITRE**

Tél. : 03.86.51.57.09 / 06.62.67.15.10

✉ liguemotobourgogne@wanadoo.fr

**Alain BONHOMME**

Tél. : 06.75.61.48.46 / 06.71.96.28.96

✉ alain.bonhomme@maaf.fr

**Louis LLAVALL**

Tél. : 01.34.28.73.66 / 06.24.66.03.83

✉ sport.louis@sfr.fr

**Jean DUGOURD**

Tél. : 04.73.37.10.26 / 06.87.89.52.33

✉ dugourd.jean@bbox.fr

**Yves PRADEAU**

Tél. : 05.55.00.26.84 / 06.73.69.17.08

✉ y.pradeau@orange.fr

## COUR D'APPEL NATIONALE

Président

**Jean-Pierre MOREAU**

Tél. : 06.83.46.92.40

✉ moreau.jpj@wanadoo.fr

**Jean-Claude GENTIL**

Tél. : 02.43.46.72.32 / 06.12.64.34.56

✉ jean-claudegentil@orange.fr

**Bernard BOITEL**

Tél. : 06.51.12.93.05

✉ bernardboitel@free.fr

**Rhadamès KILLY**

Tél. : +33(0)6.08.52.59.33

✉ rkilly@dgfla.com

**Samuel CHEVRET**

Tél. : 02.31.38.82.00

✉ samuel.chevret@derby-avocats.com

**Nils MOULIN**

Tél. : 06.03.92.09.69

✉ nils.rallye.moto@free.fr

**Patrick COUTON**

Tél. : 06.11.62.14.31

✉ pcouton@fff.fr

**Noël RENOARD**

Tél. : 09.54.74.51.80

**Jacky FARAIN**

Tél. : 06.12.40.34.92

✉ mxidf.jfarain@gmail.com

# INSTANCES INTERNATIONALES



## Fédération Internationale de Motocyclisme

11, route Suisse, 1295 Mies - Suisse  
Président : Jorge VIEGAS

Tél : (+41-22) 950 95 00  
Fax : (+41-22) 950 95 01  
e-mail : fim@fim.ch

[www.fim-live.com](http://www.fim-live.com)

### DELEGUES DE LA FFM A LA FIM

Conseil de Direction  
Vice-Président : Jacques BOLLE

Commission Vitesse  
Jean-Marc DESNUES  
Patrick COUTANT

Commission Motocross  
Patrick STADLER

Commission Enduro  
Philippe DURAND  
Jean-Pierre IPUY

Commission Trial  
François COURBOULEIX

Commission Rallyes Tout-Terrain  
Jean-Luc MAINDRON

Commission Courses sur Piste  
Thierry BOUIN

Commission des Affaires Publiques  
Jean-Pierre MOREAU

Commission de l'Environnement  
Yves PRADEAU

Commission Médicale  
Pierre ORTEGA



## FIM Europe

Via Giulio Romano 18 - 00196 Roma - Italie  
Président par interim : Martin DE GRAAFF

Tél : 39 06 3226746  
Fax : 39 06 3213677  
e-mail : office@fim-europe.com

[www.fim-europe.com](http://www.fim-europe.com)

### DELEGUES DE LA FFM À LA FIM Europe

Vice-Président FIM Europe  
Jean-Marc DESNUES

Collège Médical  
Président : Reinhard KRAENZLER

Comité Non-Sportif  
Jean-Pierre MOREAU

Commission de Courses sur route  
Claudine GUERIN

Commission Motocross  
Jean-Pierre FOREST

Commission Supermoto  
Gilbert GONTIER

Commission Enduro et Rallyes TT  
Didier DUBOIS

Commission Trial  
François COURBOULEIX

Commission Courses sur Piste  
Christian BOUIN

Commission Moto-ball  
Présidente : Pascale RESCHKO-JACQUOT

Commission Motos Anciennes  
Patrick THOLLAS  
Eric SAUL (Obsevateur)

Commission Sécurité des Affaires  
publiques  
Président : Jean-Pierre MOREAU

# ORGANIGRAMME DU HAUT NIVEAU



De Gauche à droite, 1er plan : Caroline Castillo, Patrick Charlier, Frédéric Lambert, Julien Piquet, Philippe Thiebaut, Nadine Ther, Alain Bronec, Pascal Finot. Second plan : Laurent Sambarrey, Gérald Meyer, Jean-Thierry Courty, Sébastien Bonnal, Sébastien Pourcel, Lucas Bechis, Freddy Blanc.

## filière Motocross

### EQUIPE DE FRANCE ESPOIR



Entraîneur National :

**Pascal FINOT**  
Tél : 06.11.08.28.04  
contact@pascalfinot.com

### COLLECTIF 65cc



Responsable :

**Sébastien POURCEL**  
Tél : 06.20.84.39.52  
seb\_90\_@hotmail.com

### COLLECTIF ESPOIR 125cc



Responsable :

**Sébastien BONNAL**  
Tél : 06.09.06.34.36  
sebastienbonnal@aol.com

### COLLECTIF SIDE-CAR & QUAD



Responsable :

**Frédéric BLANC**  
Tél : 06.70.16.98.77  
freddyblanc259@gmail.com

### COLLECTIF ESPOIR 85cc



Responsable :

**Lucas BECHIS**  
Tél : 06.83.10.09.40  
lucas\_bechis@orange.fr



## filière Vitesse

Responsable sportif :

**Alain BRONEC**  
Tél : 04.66.24.44.06  
sonia@cjpmoto.com



## filière Courses sur piste

Entraîneur National :

**Laurent SAMBARREY**  
Tél : 06.86.94.26.22  
sambarreylaurent@orange.fr



## filière Trial

**RESPONSABLE FILIÈRE**



Cadre Technique National :

**Julien PIQUET**  
Tél : 06.88.84.02.63  
jpiquet@ffmoto.com

**EQUIPE DE FRANCE ESPOIR**



Entraîneur :

**Patrick CHARLIER**  
Tél : 07.87.49.22.41  
patrickcharlier0@gmail.com

## filière Enduro

**EQUIPE DE FRANCE  
ESPOIR**



Entraîneur National :

**Frédéric WEILL**  
Tél : 06.07.46.61.24  
fred.weill2@orange.fr

**COLLECTIF ESPOIR**



Entraîneur National Adjoint :

**Pierre-Marie CASTELLA**  
Tél : 06.08.64.03.76  
pm.castella@gmail.com

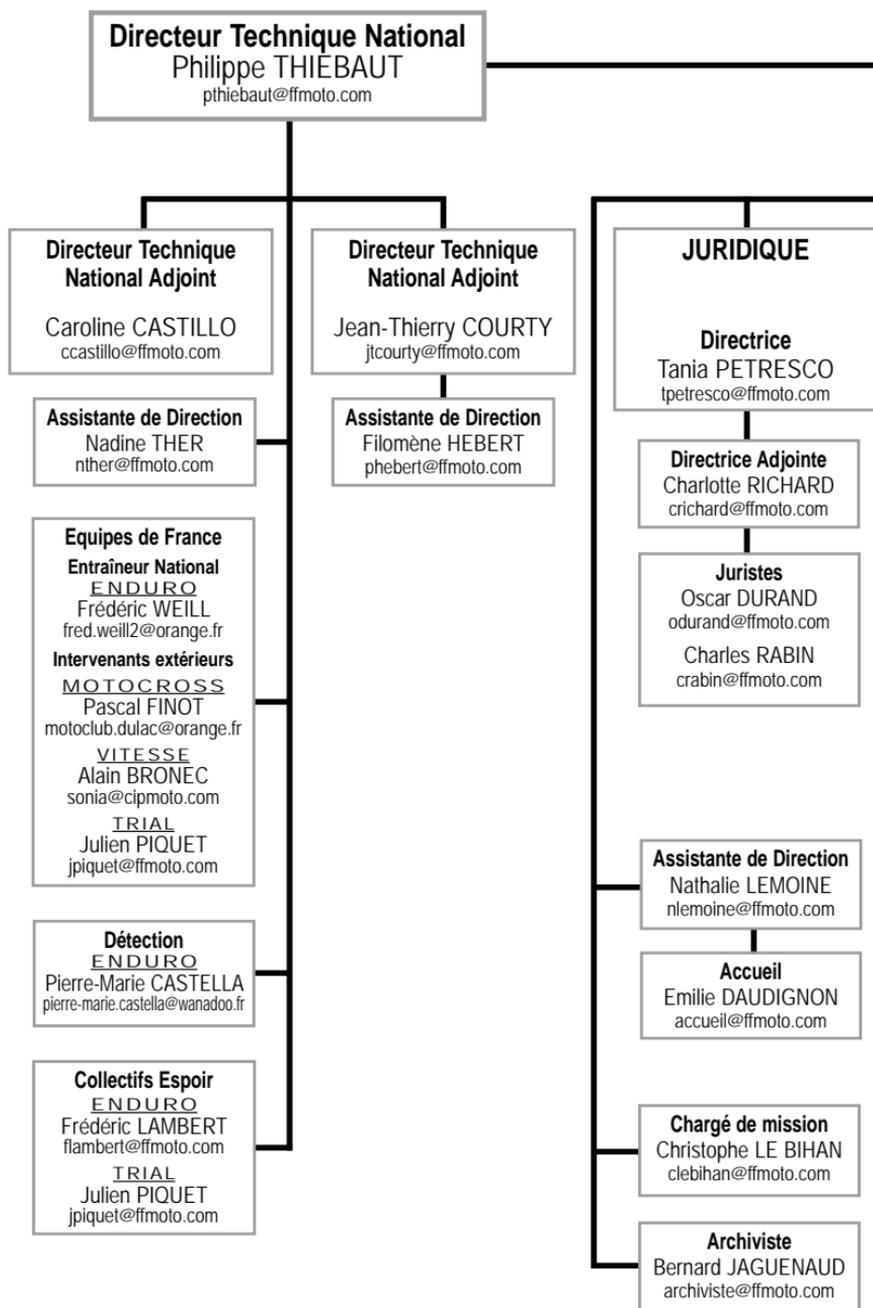
**MISSION :**  
Enduro / VTTAE / Formation



Cadre Technique National

**Frédéric LAMBERT**  
Tél : 07.70.89.19.10  
frederic.lambert35@wanadoo.fr

# ORGANIGRAMME DU PERSONNEL



**Président de la FFM**  
Jacques BOLLE

**Directeur Général**  
Sébastien POIRIER  
[s.poirier@ffmoto.com](mailto:s.poirier@ffmoto.com)

**Directeur Général Adjoint**  
Vincent CHAUMET-RIFFAUD  
[vchaumetriffaud@ffmoto.com](mailto:vchaumetriffaud@ffmoto.com)

**COMMUNICATION & PROMOTION**

**Directeur**  
Pierre BONNEVILLE  
[pbonneville@ffmoto.com](mailto:pbonneville@ffmoto.com)

**Directeur Adjoint**  
Benjamin D'INTRONE  
[bdintrone@ffmoto.com](mailto:bdintrone@ffmoto.com)

**Maquettiste**  
Claude LE GUAY  
[pao@ffmoto.com](mailto:pao@ffmoto.com)

**Assistante**  
Louanne LE CLOUREC  
[llecourec@ffmoto.com](mailto:llecourec@ffmoto.com)

**Directeur Adjoint en charge du digital**  
Lilian MARTORELL  
[lmartorell@ffmoto.com](mailto:lmartorell@ffmoto.com)

**Attaché de Communication**  
Vincent BOUDET  
[vboudet@ffmoto.com](mailto:vboudet@ffmoto.com)

**Assistante**  
Julie QUEFFEULOU  
[jqueffeulou@ffmoto.com](mailto:jqueffeulou@ffmoto.com)

**Marketing & Partenariats**  
Tomy STEINMETZ  
[tsteinmetz@ffmoto.com](mailto:tsteinmetz@ffmoto.com)

**SPORTS & REGLEMENTATION & LICENCES**

**Directeur**  
Vincent CHAUMET-RIFFAUD  
[vchaumetriffaud@ffmoto.com](mailto:vchaumetriffaud@ffmoto.com)

**Secrétariat des Commissions Comités & Collèges**  
VITESSE / MOTO-BALL

Dominique SAVART  
[dsavart@ffmoto.com](mailto:dsavart@ffmoto.com)

VITESSE / TOURISME  
Anne BOULLY  
[abouly@ffmoto.com](mailto:abouly@ffmoto.com)

MOTOCROSS  
Nathalie GIROU  
[ngirou@ffmoto.com](mailto:ngirou@ffmoto.com)

Alexandra MARQUÈS  
[amarques@ffmoto.com](mailto:amarques@ffmoto.com)

ENDURO / RALLYES TT / TRIAL

Catherine JUILLIET  
[cjuilliet@ffmoto.com](mailto:cjuilliet@ffmoto.com)

RALLYES / CCP / FORMATION TECHNIQUE

Gwenaëlle AMARO  
[gamaro@ffmoto.com](mailto:gamaro@ffmoto.com)

MOTOS ANCIENNES  
Belinda TEIXEIRA  
[bteixeira@ffmoto.com](mailto:bteixeira@ffmoto.com)

**Pôle épreuves et sites de pratique**

Jonathan ROUÉ  
[jroue@ffmoto.com](mailto:jroue@ffmoto.com)  
Sonia THENIN  
[sthenin@ffmoto.com](mailto:sthenin@ffmoto.com)

**Coordinateurs Sécurité circuits Motocross**

Olivier ROBERT  
[orobert@ffmoto.com](mailto:orobert@ffmoto.com)

Loïc LEONCE  
[lleonce@ffmoto.com](mailto:lleonce@ffmoto.com)

**ADMINISTRATIF & FINANCIER**

**Directeur**  
Michel LEROY  
[mleroy@ffmoto.com](mailto:mleroy@ffmoto.com)

**Service Comptabilité Responsable**  
Isabelle CUBEAU  
[icubeau@ffmoto.com](mailto:icubeau@ffmoto.com)

Sandra ROULLÉ  
[sroulle@ffmoto.com](mailto:sroulle@ffmoto.com)  
Coralie LELEU  
[cleu@ffmoto.com](mailto:cleu@ffmoto.com)

**Technique Responsable**  
Dimitri PIVERT  
[dpivot@ffmoto.com](mailto:dpivot@ffmoto.com)

**Service Licences & Affiliations Responsable**  
Thomas COLLEY  
[tcolley@ffmoto.com](mailto:tcolley@ffmoto.com)

Cécile CHOPPE  
[cchoppe@ffmoto.com](mailto:cchoppe@ffmoto.com)  
Emilie DAUDIGNON  
[edaudignon@ffmoto.com](mailto:edaudignon@ffmoto.com)

## CODE SPORTIF NATIONAL DE LA FEDERATION FRANCAISE DE MOTOCYCLISME

Texte adopté par le Comité Directeur du 24 novembre 2018

### PREAMBULE :

FONDEMENTS ET PORTEE DES REGLES TECHNIQUES ET DE SECURITE ET DU CODE SPORTIF NATIONAL

### CHAPITRE I : DEFINITIONS

#### TITRE I : MOTOCYCLES

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

Section 1 : Activités de compétition

Section 2 : Activités éducatives

Section 3 : Autres activités

Section 4 : Lieux de pratiques

#### TITRE III : PARTICIPANTS ET OFFICIELS

Section 1 : Participants

Section 2 : Officiels

### CHAPITRE II : LES MODALITES DE PRATIQUE

#### TITRE I : RÈGLES COMMUNES À TOUTES LES DISCIPLINES

#### TITRE II : MODALITÉS DE DÉROULEMENT DES COMPÉTITIONS

Section 0 : Règles générales d'organisation des compétitions

Section 1 : Les participants

Section 2 : Qualification des participants

Section 3 : Les officiels

Section 4 : Qualification des officiels

Section 5 : Organisation

Section 6 : La course

#### TITRE III : JURIDICTIONS SPORTIVES

Section 1 : Réclamation au niveau de l'épreuve

#### TITRE IV : MODALITÉS DE DÉROULEMENT DES PRATIQUES NON COMPÉTITIVES

Section 1 : Activités éducatives

Section 2 : Autres activités

### PREAMBULE

FONDEMENTS DES REGLES TECHNIQUES ET DE SECURITE  
PORTEE DES REGLES TECHNIQUES ET DE SECURITE  
LE CODE SPORTIF NATIONAL FFM

### CHAPITRE I : DEFINITIONS

#### TITRE I : MOTOCYCLES

Article 1.1.0.1 : DEFINITION DES MOTOCYCLES

Article 1.1.0.2 : CATEGORIE I

Article 1.1.0.3 : CATEGORIE II

#### TITRE II : ACTIVITES ET LIEUX DE PRATIQUES

Article 1.2.0.1 : PRINCIPE

Article 1.2.0.2 : LES DISCIPLINES DU SPORT  
MOTOCYCLISTE

Article 1.2.0.3 : LES SPECIALITES DE CHAQUE

DISCIPLINE DU SPORT MOTOCYCLISTE  
Article 1.2.0.4 : LES DISCIPLINES ET LES SPECIALITES  
NON-REPETITIVES

Article 1.2.0.5 : MANIFESTATION

Article 1.2.1.0 : LA COMPETITION

Article 1.2.1.1 : LA COURSE

Article 1.2.1.2 : LE CONCOURS

Article 1.2.1.3 : GYMKHANA

Article 1.2.1.4 : RECORD

Article 1.2.1.5 : MATCH

Article 1.2.1.6 : L'EPREUVE

Article 1.2.2.1 : PRATIQUE EDUCATIVE

Article 1.2.2.2 : ARTICLE RESERVE

Article 1.2.3.1 : ESSAIS OU ENTRAINEMENT

Article 1.2.3.2 : DEMONSTRATION

Article 1.2.3.3 : CONCENTRATION

Article 1.2.4.1 : CIRCUIT

Article 1.2.4.2 : PARCOURS

Article 1.2.4.3 : TERRAINS

Article 1.2.4.2 : PARCOURS DE LIAISON

#### TITRE III : PARTICIPANTS ET OFFICIELS

Article 1.3.1.1 : LES PARTICIPANTS

Article 1.3.2.1 : LES OFFICIELS

Article 1.3.2.2 : LISTE DES OFFICIELS D'EXECUTION

Article 1.3.2.3 : LISTE DES OFFICIELS DE CONTROLE

### CHAPITRE II : LES MODALITES DE PRATIQUE

#### TITRE I : REGLES COMMUNES AUX DISCIPLINES

Article 2.1.0 : PROCEDURES ADMINISTRATIVES  
RELATIVES A L'ORGANISATION DE  
MANIFESTATIONS ET CONCENTRATIONS  
- HOMOLOGATION ADMINISTRATIVE  
DES CIRCUITS - AGREMENT FEDERAL  
DES TERRAINS ET PARCOURS

Article 2.1.1 : ORGANISATEURS RECONNUS PAR LA FFM

Article 2.1.2 : INSCRIPTION DES EPREUVES A LA F.F.M

Article 2.1.3 : ARTICLE RESERVE

Article 2.1.4 : INSCRIPTIONS EN COURS D'ANNEE,  
REPORTS DE DATE, MODIFICATIONS DE  
LA CAPACITE OU CHANGEMENT DU LIEU

Article 2.1.5 : MANIFESTATION AJOURNEE OU  
SUPPRIMEE

Article 2.1.6 : CAPACITE DES MANIFESTATIONS  
SPORTIVES

Article 2.1.7 : MANIFESTATIONS INTERDITES

Article 2.1.8 : ATTRIBUTION DES TITRES

Article 2.1.9 : CERTIFICAT MEDICAL

Article 2.1.10 : PERMIS DE CONDUIRE

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

Article 2.1.12 : AGES DE PARTICIPATION ET DUREE DE  
PRATIQUE (arrêté du 14.12.1988)

Article 2.1.13 : ACTIVITES EDUCATIVES

Article 2.1.14 : ACTIVITES INTERDITES

Article 2.1.15 : DISPOSITIONS PARTICULIERES  
RELATIVES AUX PARIS SPORTIFS

- Article 2.1.16 : VALIDITE DE LA LICENCE EN CAS DE CONTESTATION DE DECISION ET PROCEDURE DISCIPLINAIRE  
 Article 2.1.17 : NOMBRE DE COUREURS ADMIS SUR UN CIRCUIT  
 Article 2.1.18 : ZONE DE RAVITAILLEMENT  
 Article 2.1.19 : POSTE DU DIRECTEUR DE COURSE  
 Article 2.1.20 : DEVOIR DES PARTICIPANTS  
 Article 2.1.21 : LA PROTECTION DES PARTICIPANTS  
 Article 2.1.22 : DÉFINITION DES DRAPEAUX/PANNEAUX  
 Article 2.1.23 : ASSURANCES  
 Article 2.1.24 : CAMERAS

## TITRE II : MODALITES DE DEROULEMENT DES COMPETITIONS

- Article 2.2.0.1 : DESIGNATION DES OFFICIELS  
 Article 2.2.0.2 : ARTICLE RESERVE  
 Article 2.2.0.3 : PROMOTION DE LA MANIFESTATION  
 Article 2.2.0.4 : ARTICLE RESERVE  
 Article 2.2.0.5 : CLASSEMENT CUMULE  
 Article 2.2.0.6 : ENVIRONNEMENT  
 Article 2.2.1.1 : DROIT D'ENGAGEMENT  
 Article 2.2.1.2 : ENGAGEMENT DES PARTICIPANTS  
 Article 2.2.1.3 : ENGAGEMENT CONDITIONNEL  
 Article 2.2.1.4 : CLOTURE DES ENGAGEMENTS  
 Article 2.2.1.5 : DECLARATION DE FORFAIT, ENGAGEMENTS SIMULTANES  
 Article 2.2.1.6 : PUBLICITE MENSONGERE  
 Article 2.2.1.7 : PARTICIPATION DE COUREURS FRANÇAIS A UNE MANIFESTATION A L'ETRANGER  
 Article 2.2.1.8 : OBLIGATION D'ENGAGEMENT  
 Article 2.2.1.9 : REFUS D'ENGAGEMENT  
 Article 2.2.1.10 : DOSSARDS PARTICIPANTS  
 Article 2.2.2.1 : OBLIGATION DES LICENCIES  
 Article 2.2.2.2 : LICENCE HANDICAP  
 Article 2.2.2.3 : CONDITION D'OBTENTION D'UNE LICENCE INTERNATIONALE, EUROPEENNE OU NATIONALE  
 Article 2.2.2.4 : REFUS DE DELIVRANCE DE LICENCE  
 Article 2.2.2.5 : RETRAIT DE LA LICENCE  
 Article 2.2.2.6 : DUREE DE VALIDITE DES LICENCIES  
 Article 2.2.2.7 : VALIDITE TERRITORIALE DES LICENCIES  
 Article 2.2.2.8 : PRODUCTION DE LA LICENCE  
 Article 2.2.2.9 : CHANGEMENT DE CLUB  
 Article 2.2.2.10 : UNICITE DE LA LICENCE  
 Article 2.2.2.11 : LA DEMANDE DE LICENCE  
 Article 2.2.2.12 : DELIVRANCE DES LICENCIES AUX MINEURS  
 Article 2.2.2.13 : PARTICIPATION DES PILOTES ETRANGERS DANS LES CHAMPIONNATS, COUPES ET TROPHÉES DE FRANCE  
 Article 2.2.3.1 : LES OFFICIELS OBLIGATOIRES  
 Article 2.2.3.2 : ROLE DU DIRECTEUR DE COURSE  
 Article 2.2.3.3 : ROLE DU JURY  
 Article 2.2.3.4 : ROLE DE L'ARBITRE  
 Article 2.2.3.5 : COMPOSITION DU JURY  
 Article 2.2.3.6 : SANCTIONS POUVANT ETRE PRONONCEES PAR LE JURY OU L'ARBITRE  
 Article 2.2.3.7 : PROCEDURE, AUTORITE ET DEVOIRS DU JURY  
 Article 2.2.3.8 : LE DELEGUE  
 Article 2.2.3.9 : ROLE DES COMMISSAIRES DE PISTE  
 Article 2.2.3.10 : ROLE DES COMMISSAIRES TECHNIQUES  
 Article 2.2.3.11 : LA CARTE DE MEMBRE DU COMITE DIRECTEUR  
 Article 2.2.4.1 : QUALIFICATION DES OFFICIELS

- Article 2.2.4.2 : RETRAIT DE QUALIFICATION  
 Article 2.2.4.3 : OBTENTION DE LA LICENCE POUR OFFICIER  
 Article 2.2.4.4 : RETRAIT DE LA LICENCE  
 Article 2.2.4.5 : FONCTIONS INTERDITES  
 Article 2.2.5.1 : L'ORGANISATEUR  
 Article 2.2.5.2 : REGLEMENT PARTICULIER  
 Article 2.2.5.3 : PROGRAMME  
 Article 2.2.5.4 : PUBLICITE  
 Article 2.2.5.5 : VERIFICATIONS  
 Article 2.2.5.6 : ARTICLE RESERVE  
 Article 2.2.5.7 : ESSAIS OFFICIELS  
 Article 2.2.5.8 : PARCOURS NEUTRALISE OU MODIFIE  
 Article 2.2.5.9 : ESSAIS QUALIFICATIFS  
 Article 2.2.5.10 : EPREUVES SPECIALES DE QUALIFICATION  
 Article 2.2.6.1 : FORMULE DE COURSE  
 Article 2.2.6.2 : MODALITES DE LA COURSE  
 Article 2.2.6.3 : SORTES DE DEPARTS  
 Article 2.2.6.4 : TYPES DE DEPARTS  
 Article 2.2.6.5 : PLACEMENT DES PARTICIPANTS SUR LA LIGNE DE DEPART  
 Article 2.2.6.6 : CONTRÔLE DES DEPARTS  
 Article 2.2.6.7 : MOYENS DE PROPULSION PERMIS  
 Article 2.2.6.8 : L'UNITE COMPETITEUR  
 Article 2.2.6.9 : FRANCHISSEMENT D'UNE LIGNE DE CONTRÔLE  
 Article 2.2.6.10 : CONDUITE EN COURSE  
 Article 2.2.6.11 : ARRIVEE  
 Article 2.2.6.12 : FERMETURE ET OUVERTURE DE LA PISTE AUX NON-COMPETITEURS  
 Article 2.2.6.13 : VERIFICATION FINALE  
 Article 2.2.6.14 : PROCLAMATION DES RESULTATS  
 Article 2.2.6.15 : CEREMONIE DE REMISE DES PRIX  
 Article 2.2.6.16 : PRIMES  
 Article 2.2.6.17 : RAPPORT DE CLOTURE  
 Article 2.2.6.18 : DELAI DE TRANSMISSION DES RAPPORTS DE CLOTURE  
 Article 2.2.6.19 : PROCEDURE DE VALIDATION DES RESULTATS.

## TITRE III : JURIDICTIONS SPORTIVES

- Article 2.3.1.0 : APPLICATION DU CODE SPORTIF NATIONAL  
 Article 2.3.1.1 : DROIT DE RECLAMATION  
 Article 2.3.1.2 : PROCEDURE POUR LE DEPOT D'UNE RECLAMATION  
 Article 2.3.1.3 : DELAIS DE RECLAMATION  
 Article 2.3.1.4 : CONSTATATION D'UNE IRREGULARITE PAR UN OFFICIEL  
 Article 2.3.1.5 : CONSTATATION DE FAIT  
 Article 2.3.1.6 : OBLIGATION DU JURY  
 Article 2.3.1.7 : PROCEDURE  
 Article 2.3.1.8 : RETENTION DE PRIX  
 Article 2.3.1.9 : CARACTERE DEFINITIF D'UNE COURSE  
 Article 2.3.1.10 : CONTESTATION APRES DES INSTANCES DISCIPLINAIRES

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

- Article 2.4.1.1 : EDUCATIF  
 Article 2.4.1.2 : ARTICLE RESERVE  
 Article 2.4.2.1 : ENTRAINEMENT  
 Article 2.4.2.2 : DEMONSTRATION

## **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 I : DEFINITIONS**

### **TITRE I : MOTOCYCLES**

#### **Article 1.1.0.1 : DEFINITION 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, 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 : CATEGORIE 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 : CATEGORIE 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

### **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, RALLYES ROUTIERS et MOTO-BALL.

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

**Article 1.2.0.3 : LES SPECIALITES 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, ENDURANCE TOUT-TERRAIN, RALLYE-TOUT-TERRAIN, COURSES-SUR-SABLE, CROSS-COUNTRY, BAJA, SPRINT TOUT-TERRAIN.

**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-TERRRE.

**Article 1.2.0.4 : LES DISCIPLINES ET LES SPECIALITES NON-REPORTEES**

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 : Activités compétitives****Article 1.2.1.0 : LA COMPETITION**

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

**Article 1.2.1.1 : LA COURSE**

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

**Article 1.2.1.2 : LE CONCOURS**

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

**Article 1.2.1.3 : GYMKHANA**

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

**Article 1.2.1.4 : RECORD**

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

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

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

**Article 1.2.1.5 : MATCH**

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

**Article 1.2.1.6 : L'EPREUVE**

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 EDUCATIVE**

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 ENTRAINEMENT**

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 : DEMONSTRATION**

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.

#### **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 pratiques**

#### **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 motorcycle. 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 motorcycles 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'EXECUTION**

##### **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'occupe 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 CONTROLE**

#### 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 II : LES MODALITÉS DE PRATIQUES**

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

#### **Article 2.1.0 : PROCEDURES ADMINISTRATIVES RELATIVES A L'ORGANISATION DE MANIFESTATIONS ET CONCENTRATIONS - HOMOLOGATION ADMINISTRATIVE DES CIRCUITS - AGREMENT FEDERAL 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.

Les circuits, terrains et parcours d'entraînement doivent être conformes aux règles techniques et de sécurité complémentaires de chaque discipline.

Les circuits permanents doivent faire l'objet d'une homologation administrative.

Les terrains et parcours doivent faire l'objet d'un agrément fédéral.

L'agrément d'un terrain ou d'un parcours peut être obtenu par un Moto-Club ou une Ligue en effectuant une demande d'agrément d'un terrain de trial, d'un parcours ou d'un terrain éducatif. Le document doit être validé par une personne compétente (cf. le formulaire) et par la Ligue du lieu du site. L'agrément est enregistré par la Fédération Française de Motocyclisme pour une durée de 4 ans à réception du document.

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 FFM**

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

- 1° les Ligues Motocyclistes Régionales ou les Comités Motocyclistes Départementaux.
- 2° Les groupements sportifs et les clubs de tourisme affiliés à la Fédération.

Seules les personnes morales affiliées sont autorisées à organiser des épreuves motocyclistes sous l'égide de la FFM. Aucun autre organisme que ceux précités (tels que Syndicat d'Initiative, Comité des Fêtes, Société ou Club non affilié, simple particulier, etc...) ne sont reconnus, quand bien même ils participeraient à l'organisation d'une manifestation de motocyclisme organisée sous l'égide de la FFM.

Le groupement sportif et le club de tourisme affiliés restent les seuls et uniques responsables de l'organisation vis-à-vis de la F.F.M.

Les clubs de tourisme ne peuvent organiser que des manifestations de tourisme.

### **Article 2.1.2 : INSCRIPTION DES EPREUVES A LA F.F.M**

Les dossiers complets, visés par la ligue du club organisateur et la ligue du lieu de l'épreuve avec les chèques dont le montant sont définis chaque année par le Comité Directeur, libellés à l'ordre de la FFM, doivent être parvenus à la FFM dans un délai défini par le Comité Directeur. 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.

Les inscriptions qui parviendront à la FFM après une date préalablement fixée ne seront pas publiées dans l'annuaire FFM.

Pour les épreuves inscrites dans une ligue et se déroulant dans une autre ligue, la ligue du club organisateur doit obtenir le visa de l'autre ligue avant de transmettre le dossier à la FFM.

Lors de l'établissement du calendrier national et en cours d'année, la priorité de date tiendra compte successivement des critères suivants :

- la priorité sera donnée aux épreuves de Championnat, Coupes, Prix, Trophée FIM, FIM EUROPE ou FFM, toutes disciplines confondues, et quels que soient les autres types d'épreuves.

- pour les autres épreuves hors championnats, Prix ou Trophées, la priorité de date sera attribuée en fonction de la date de réception des dossiers d'inscription sous réserve que le dossier soit complet.

Par ailleurs, la FFM se réserve le droit d'accorder la priorité d'inscription aux clubs qui organisent sans interruption, à une même date et depuis plus de 2 ans une épreuve.

Enfin, 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 2.1.3 : Article réservé**

### **Article 2.1.4 : INSCRIPTIONS EN COURS D'ANNEE, REPORTS DE DATE, MODIFICATIONS DE LA CAPACITE OU CHANGEMENT DU LIEU**

Les demandes doivent être transmises à la FFM par la Ligue du club organisateur, la priorité de date sera 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 inscrit une épreuve qui se déroulera soit à la même date, soit 8 jours avant ou 8 jours après et ce dans un rayon de 100 km pour une manifestation Internationale et Union Européenne et 50 km pour une manifestation Nationale, devra être obtenu.

### **Article 2.1.5 : MANIFESTATION AJOURNEE OU SUPPRIMEE**

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 : CAPACITE 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 MEDICAL**

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 DUREE 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 : ACTIVITES EDUCATIVES**

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 Educatives ».

**Article 2.1.14 : ACTIVITES INTERDITES**

Il est interdit de faire participer simultanément, dans toutes activités, des motocycles solos avec des véhicules à trois ou quatre roues à l'exception des Rallyes Tout-Terrain et Bajas.

Il est également interdit de faire participer simultanément dans une compétition des side-cars et/ou des véhicules à quatre roues à l'exception des Rallyes Tout-Terrain et Bajas.

## **Article 2.1.15 : DISPOSITIONS PARTICULIERES 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 : VALIDITE DE LA LICENCE /AFFILIATION EN CAS DE CONTESTATION DE DECISION ET PROCEDURE 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 /affiliations 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 SUR UN CIRCUI**

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 (renvoi aux règles techniques et de sécurité de chaque discipline).**

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

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

## **Article 2.1.20 : DEVOIRS DES PARTICIPANTS**

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

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

Il est rappelé aux concurrents que leurs motos 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 les cas où les machines sont susceptibles d'être placées en parc fermé, les concurrents devront en outre prévoir un système antivol individualisé (chaîne cadénassée, 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 motorcycle 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 motorcycle 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 motorcycle 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 motorcycle, 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 motorcycle ou, si cela est impossible, il doit placer son motorcycle 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 motorcycle 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<br>Drapeau noir<br>Drapeau noir avec un cercle orange   |
| Signaux de danger :     | Drapeau jaune<br>Drapeau jaune à bandes rouges<br>Drapeau blanc<br>Drapeau rouge à croix de Saint André blanche<br>Drapeau blanc à croix rouge<br>Panneau SC (Safety Car) |
| Signaux d'information : | Drapeau vert<br>Drapeau bleu<br>Drapeau national<br>Drapeau damier<br>Drapeau jaune à croix de Saint André noire<br>Drapeau blanc à croix de Saint André rouge            |

Pour les activités motocyclistes se déroulant la nuit, d'autres moyens lumineux ou retro réfléchissants de couleurs identiques pourront remplacer 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 : CAMERAS**

En application de l'article L333-1 du Code du sport, la FFM ainsi que les moto-clubs organisateurs sont propriétaires du droit d'exploitation audiovisuelle des manifestations ou compétitions sportives qu'ils organisent. A ce titre, la FFM peut concéder la propriété de tout ou partie des droits d'exploitation audiovisuelle de ses championnats ou compétitions à des tiers aux fins de diffusion télévisuelle et/ou de promotion de ses activités. Pour les épreuves des Championnats de France Elite Motocross, Superbike, Coupes de France Promosport et Enduro, l'usage de moyens de production (caméras embarquées ou autres dispositifs) autres que ceux utilisés par le détenteur de ces droits sera subordonné à l'obtention d'une autorisation écrite de la part de la FFM selon les modalités suivantes :

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

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

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

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

### **Section 0 : Règles générales d'organisation des compétitions**

#### **Article 2.2.0.1 : DESIGNATION 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 CUMULE**

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

**Article 2.2.0.6 : ENVIRONNEMENT**

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

Avant la manifestation :

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

Après la manifestation :

- Toute la signalétique, affiches et panneaux doivent être enlevés aussi vite que possible ;
- Nettoyer aussi vite que possible l'ensemble du site, poubelles, rubalise autour du circuit...
- Procéder à l'enlèvement des containers d'huile.

Niveau sonore :

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

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

Protection du sol :

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

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

Déchets :

L'organisateur doit prévoir un nombre suffisant de poubelles.

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

**Section 1 : Les participants****Article 2.2.1.1 : DROIT D'ENGAGEMENT**

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

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

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

**Article 2.2.1.2 : ENGAGEMENT DES PARTICIPANTS**

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

Ceux-ci doivent notamment comprendre : la spécialité, date et lieu de la compétition, nom et adresse de l'organisateur, nom, prénom, adresse, date de naissance du ou des participants, marque et cylindrée de la machine.

Les pilotes sollicitant une inscription à une compétition sont réputés connaître les règles techniques et de sécurité de la discipline qu'ils désirent pratiquer ainsi que le Code Sportif de la F.F.M.

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

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

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

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

**Article 2.2.1.3 : ENGAGEMENT CONDITIONNEL**

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

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

**Article 2.2.1.4 : CLOTURE 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 : DECLARATION DE FORFAIT, ENGAGEMENTS SIMULTANES**

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 : PUBLICITE MENSONGERE**

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 A UNE MANIFESTATION A L'ETRANGER**

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 F.F.M.

### **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 EUROPEENNE 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 DELIVRANCE 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 : DUREE DE VALIDITE DES LICENCES**

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

**Article 2.2.2.7 : VALIDITE 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 « MAT2 » (Moto Ancienne Trial) ne peut prendre part qu'aux seules épreuves où ces machines sont admises.

Le titulaire d'une licence « NPP » (Pit-bike ou Pocket-bike) ne peut rouler en compétition que sur des Pocket-bike ou Pit-bike.

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

A l'exception de la licence « MAT2 », 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.

**Article 2.2.2.9 : CHANGEMENT DE CLUB**

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

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

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

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

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

**Article 2.2.2.10 : UNICITE 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 : DELIVRANCE DE 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 : ROLE 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 motocycle 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 : ROLE DU JURY COMPOSE DE MANIERE COLLEGALE**

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 : ROLE DU JURY COMPOSE D'UN ARBITRE**

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

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

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

Il peut prendre toute mesure qu'il juge utile en application de l'article 2.2.3.6 du présent code et à ce titre, consulter tout officiel de son choix (Délégué, Directeur de course, responsable technique, 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 d'un président et de deux membres, soit d'une personne unique dénommée Arbitre.

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 ETRE PRONONCEES 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 : PROCEDURE AUTORITE 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 de 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 DELEGUE**

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 : ROLE DES COMMISSAIRES 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 : ROLE 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 COMITE DIRECTEUR**

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

### **Section 4 : Qualification des officiels**

#### **Article 2.2.4.1 : QUALIFICATION DES OFFICIELS**

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

#### **Article 2.2.4.2 : RETRAIT DE QUALIFICATION**

La FFM peut refuser de délivrer une qualification d'officiel aux personnes ayant fait l'objet de sanctions ou à celles qui ne fourniraient pas les garanties suffisantes. Elle peut décider du retrait de la qualification d'officiel pour faute, après audition de l'intéressé.

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

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

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

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

#### **Article 2.2.4.5 : FONCTIONS INTERDITES**

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

Aucun officiel ne pourra, au cours d'une compétition, remplir d'autres fonctions que celles pour lesquelles il a été désigné. Aucun officiel ne pourra concourir dans une compétition au cours de laquelle il remplit des fonctions officielles.

### **Section 5 : Organisation**

#### **Article 2.2.5.1 : L'ORGANISATEUR**

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

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

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

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

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

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

L'organisateur est responsable de :

- la gestion des engagements des pilotes, sauf pour les épreuves comptant pour un Championnat, une Coupe ou un Trophée où elle peut être assurée, à son seul choix, par l'entité sous l'égide de laquelle l'épreuve est organisée (FIM, FIM EUROPE, FFM ou 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 : REGLEMENT 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 ainsi qu'à tous les participants engagés.

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. Les modifications doivent être communiquées à l'ensemble des participants engagés.

### Article 2.2.5.3 : PROGRAMME

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

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 : PUBLICITE

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.

Egalement, 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 : VERIFICATIONS 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 NEUTRALISE OU MODIFIE**

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 SPECIALES 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 : MODALITES 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 DEPARTS**

Il y a trois sortes de départs :

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

Un motocycle 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 motocycle 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 DEPARTS**

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 DEPART**

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 DEPARTS**

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 motocycle 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'UNITE COMPETITEUR**

Pendant la course, l'unité compétiteur est l'ensemble pilote, passager s'il y en a, et motocycle. Tous doivent finir la course ensemble et en même temps. Un conducteur ne peut pas terminer la course sans son motocycle 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 : ARRIVEE**

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

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

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

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

**Article 2.2.6.12 : FERMETURE ET OUVERTURE DE LA PISTE AUX NON-COMPETITEURS****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 chronométreurs, 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 : VERIFICATION 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 RESULTATS**

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

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 : CEREMONIE 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 FFM qui décidera de leur attribution.

#### **Article 2.2.6.17 : RAPPORT DE CLOTURE**

Toute compétition doit donner lieu à la rédaction de deux rapports 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 DES RAPPORTS DE CLOTURE**

Les rapports de clôture doivent être transmis par le moto-club organisateur à sa Ligue (qui en conserve un exemplaire) au plus tard dans le mois qui suit la manifestation sportive. La Ligue en adressera un exemplaire à la F.F.M.

En cas de retard dans la transmission de ce rapport, une amende pourra être infligée aux organisateurs. Par ailleurs, suite à l'étude du rapport de clôture et dans le cas d'observation 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 : PROCEDURE DE VALIDATION DES RESULTATS**

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.

## **TITRE III : JURIDICTIONS SPORTIVES**

### **Article 2.3.1.0 : 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 RECLAMATION**

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 : PROCEDURE POUR LE DEPOT D'UNE RECLAMATION**

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 : DELAIS DE RECLAMATION**

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 : CONSTATATION D'UNE IRREGULARITE 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 : PROCEDURE**

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 deux membres. Lors du traitement d'un litige, en cas d'absence de l'un de ses membres, le Jury peut siéger à deux personnes dont le Président. En cas de partage des voix, le 3ème membre sera sollicité.

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 : RETENTION 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 : CARACTERE DEFINITIF 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 AUPRES 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 : Activités éducatives**

#### **Article 2.4.1.1 : EDUCATIF**

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

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

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

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

Les séances éducatives sont organisées sous forme de créneaux d'enseignement au cours desquels les éducateurs proposent aux enfants des situations pédagogiques variées en référence aux disciplines motocyclistes.

Ces séances conduisent notamment à la délivrance des guidons F.F.M justifiant d'un niveau de maîtrise d'un engin motorisé, ou du CASM.

#### **Article 2.4.1.2 : Article réservé**

**Section 2 : Autres activités****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 : DEMONSTRATION****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 1er 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 1er - 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 siégeront à l'audience.

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

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

#### **Article 6**

Les débats devant les organes disciplinaires sont publics.

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

## Article 7

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

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

## Article 8

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

## Article 9

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

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

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

### Article 10

- Dans un délai de six mois après les faits, les poursuites disciplinaires peuvent être engagées par le Président de la Fédération Française de Motocyclisme sur requête des membres du Comité Directeur, des Présidents de Ligue, des Présidents des Commissions spécialisées et pour toutes les affaires pour lesquelles il le jugerait nécessaire. La saisine doit être déposée par lettre simple au secrétariat du Tribunal National de Discipline et d'Arbitrage.

- Dans un délai de un mois après les faits, toute personne licenciée (son représentant légal si elle est mineure) et toutes associations sportives peuvent demander au Président de la Fédération d'engager une procédure devant le Tribunal National de Discipline et d'Arbitrage pour toutes les affaires qui ne sont ni de la compétence du jury d'épreuve, ni de la compétence d'une commission sportive nationale.

- Dans un délai de quinze jours, les parties intéressées peuvent demander au Président de la Fédération de saisir le Tribunal National de Discipline et d'Arbitrage pour toutes les affaires relevant de la compétence d'un jury d'épreuve ou d'une commission sportive nationale.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

---

(1) Par décision du Comité Directeur de la FFM en date du 28/09/96 le montant de la caution est fixé à 300 euros

**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).

---

(2) Les délais de saisine, le montant de la caution et le délai de traitement pour les réclamations sont indiqués dans le Code Disciplinaire et d'Arbitrage de la FFM.

(3) Les délais de saisine, le montant de la caution et le délai de traitement pour les réclamations sont indiqués dans le Code Disciplinaire et d'Arbitrage de la FIM Europe.

Dans le sport comme dans la vie,  
**vous pouvez toujours compter  
sur votre Entrepreneur  
d'Assurances MMA**



**Entrepreneurs  
d'Assurances**



**MMA partenaire officiel  
de la Fédération Française de Motocyclisme**

MMA IARD Assurances Mutuelles, Société d'assurance mutuelle à cotisations fixes - RCS Le Mans 775 652 126 - MMA IARD, Société anonyme au capital de 537 052 368 euros - RCS Le Mans 440 048 882 - Sièges sociaux : 14 boulevard marie et alexandre oyon - 72030 Le Mans Cedex 9 - Entreprises régies par le code des assurances -

Document à caractère publicitaire. - (02/2017) - Crédit photo : Getty Images - Création Com' Externe



Vivez la légende

novembre

2019

PARC FLORAL DE PARIS / CHÂTEAU DE VINCENNES

[www.salon-moto-legende.fr](http://www.salon-moto-legende.fr)

# Conditions d'accès à la pratique en compétition

Pour l'accès à la pratique éducative se reporter au règlement Educatif en page 98

<b>MOTOCROSS*</b>							
AGES	MX SOLO SUPERMOTARD PRAIRIE SOLO	QUAD SUPERQUADER QUAD PRAIRIE	PIT BIKE	SUPERCROSS	MONTEE IMPOSSIBLE	COURSE DE COTE TT	AUTRES CONDITIONS MINIMUM
<b>Compétition</b>							
A partir de 7 ans	65cc maximum	65cc 2T ou 90cc 4T maximum	90cc 4T maxi				Guidon d'Argent ou d'Or selon le niveau de la manifestation*
A partir de 9 ans	90cc maximum		125cc 4T maxi			90cc 2T ou 150cc 4T maximum	
A partir de 11 ans	90cc 2T ou ou 150cc 4T maximum	90cc 2T ou 150cc 4T maximum		90cc 2T ou 150cc 4T maxi			CASM
A partir de 12 ans			150cc 4T maxi	125cc 2T ou 150cc 4T maxi		125cc 2T ou 150cc 4T maximum	
A partir de 13 ans	125cc 2T ou 150cc 4T maximum	125cc 2T ou 250cc 4T maximum					
A partir de 15 ans	Cylindrée libre	550cc 2T ou 4T maximum					
A partir de 18 ans		Cylindrée libre	200cc 4T maxi				

\* Pour les spécialités non mentionnées dans ce tableau, se reporter aux Règles Techniques et de Sécurité sur [www.ffmoto.org](http://www.ffmoto.org)

<b>VITESSE</b>			
AGES	MOINS DE 25 CV	PLUS DE 25 CV	AUTRES CONDITIONS MINIMUM
<b>Compétition</b>			
<b>A partir de 7 ans</b>	Jusqu'à 80cc 2T à variateur ou embrayage automatique (PW 80 à embrayage automatique) Jusqu'à 65cc 2T ou 110cc 4T à boîte de vitesses Puissance maximum de 12 CV à la roue arrière		
<b>A partir de 8 ans</b>	Jusqu'à 80cc 2T à variateur, Jusqu'à 65cc 2T ou 115cc 4T à boîte de vitesses Puissance maximum de 12 CV à la roue arrière <b>Pocket bike</b> : 40cc maximum, carburateur de Ø 15 mm maxi		
<b>A partir de 10 ans</b>	Jusqu'à 85cc 2T ou 160cc 4T monocylindre Puissance maximum de 25 CV à la roue arrière <b>Pocket bike</b> : plus de 40cc		Guidon d'Argent ou d'Or selon le niveau de la manifestation
<b>A partir de 12 ans</b>		Jusqu'à 125cc 2T ou 500cc 4T monocylindre ou bicylindre Puissance maximum de 42 CV à la roue arrière	
<b>A partir de 14 ans</b>		Jusqu'à 125cc 2T ou 500cc 4T monocylindre ou bicylindre Puissance maximum de 50 CV à la roue arrière	CASM
<b>A partir de 15 ans</b>		Jusqu'à 125cc 2T ou 500cc 4T monocylindre, jusqu'à 600cc 4 cylindres, 675cc 3 cylindres et 749cc bicylindre. Sans limitation de puissance	
<b>A partir de 16 ans*</b>			
Cylindrée libre et side-cars			
<i>* 16 ans pour les pilotes et 15 ans pour les passagers</i>			

**COURSES SUR PISTE**

AGES	GRASS TRACK	LONG-TRACK	FLAT-TRACK	SPEEDWAY	COURSE SUR GLACE OU TERRE SOLO	COURSE SUR GLACE OU TERRE QUAD	AUTRES CONDITIONS MINIMUM
<b>Compétition</b>							
A partir de 7ans		85cc 2T ou 110cc 4T maxi				Moteurs 2T ou 4T Puissance de 15 CV maxi	Guidon d'Argent avant ou d'Or selon le niveau de la manifestation*
A partir de 9 ans		85cc 2T ou 129cc 4T maxi				Jusqu'à 200cc 2T ou 250cc 4T Puissance de 22 CV maxi	
A partir de 10 ans							
A partir de 11 ans		90cc 2T ou 129cc 4T maxi					
A partir de 12 ans		90cc 2T ou 129cc 4T maxi			90cc 2T ou 150cc 4T maxi		
A partir de 13 ans				250cc 4T maxi Puissance de 30 CV maximum		200cc 2T ou 250cc 4T maxi	
A partir de 14 ans	250cc 4T maxi Puissance de 30 CV maxi		150cc 2T ou 250cc 4T maxi		125cc 2T ou 250cc 4T maxi		
A partir de 15 ans							CASM
A partir de 16 ans	Solo 500cc maxi Side-car ou Quad 1000cc maxi		500cc 2T ou 650cc 4T maxi	Solo 500cc maxi, Side-car ou Quad 1000cc maxi	550cc 2T ou 4T maxi	550cc 2T ou 4T maxi	
A partir de 18 ans					Cylindrée Libre		
<i>* se reporter aux règlements de la pratique éducative ainsi qu'aux règlements de la discipline pour ces catégories.</i>							

# AUTRES DISCIPLINES OU SPECIALITES

AGES	ENDURANCE T.T. solo*	ENDURO	RALLYES	TRIAL	MOTOBALL	AUTRES CONDITIONS MINIMUM
<b>Compétition</b>						
A partir de 7 ans	65cc maxi	Sur circuit fermé 65cc maximum		80cc 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				
A partir de 13 ans	125cc 2T ou 150cc 4T maximum		125cc maximum sur circuit fermé			CASM
A partir de 14 ans		Sur circuit fermé : 125cc 2T ou 150cc 4T maximum Voies ouvertes à la circulation publique : 50cc	125cc maximum sur circuit fermé Voies ouvertes à la circulation publique : 50cc		85cc 2T ou 125cc 4T maximum ou moto électrique 15 Kw PIC	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 maximum				CASM et / ou permis correspondant si voies ouvertes
A partir de 16 ans	Cylindrée libre	Sur circuit fermé : cylindrée libre Voies ouvertes à la circulation publique : 125cc maximum				
A partir de 17 ans					250cc maximum ou moto électrique 20 Kw PIC	
A partir de 18 ans			Cylindrée libre			

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



Les contrats d'assurance n°120.135.389 « Garanties de base » (Responsabilité Civile, Accidents corporels, Assistance) et n°120.135.390 « Garanties complémentaires » (Accidents corporels y/c Incapacité temporaire) sont souscrits par la Fédération Française de Motocyclisme (FFM), N° ORIAS 11062318, pour ses licenciés auprès de l'assureur MMA ENTREPRISE par l'intermédiaire du courtier Gras Savoye WTW. 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.

La présente notice est établie conformément à l'article L321-6 du Code du Sport. Elle est un résumé des contrats mentionnés visés ci-avant et n'est par conséquent pas contractuelle. Une information plus complète est disponible auprès de GRAS SAVOYE WTW ou de la FFM.

## 1. LES GARANTIES DE BASE DE LA LICENCE

### 1.1 - ASSURANCE DE LA RESPONSABILITE CIVILE

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

#### A) 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 circuit,
- que ces entraînements soient réservés exclusivement aux motos, side-cars, quads et motoneige,
- que les séances d'entraînement soient réservées exclusivement aux titulaires d'une licence valide (ou titre équivalent) délivrée par la FFM ou par une autre fédération membre de la Fédération Internationale de Motocyclisme,
- 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 dans les états de l'Union Européenne ainsi qu'en Suisse, Andorre, Monaco, Norvège et Liechtenstein, 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.

### 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 du véhicule par des professionnels.
- A la responsabilité civile pouvant incomber au licencié propriétaire du véhicule non réceptionné ou qui n'est plus conforme à sa réception en cas de vol de celui-ci, à l'exclusion des dommages subis par les auteurs, coauteurs ou complices du vol.

## B) TABLEAU DES GARANTIES RESPONSABILITE CIVILE

NATURE DES GARANTIES ASSURANCE DES RESPONSABILITES ET PROTECTION JURIDIQUE (RECOURS ET DEFENSE PENALE)	MONTANT DES GARANTIES PAR SINISTRE (€)	MONTANT DES FRANCHISES PAR SINISTRE (€)
<b>RESPONSABILITE CIVILE</b> Tous dommages corporels, matériels et immatériels consécutifs confondus	20 000 000 (1)	NEANT
<b>SAUF :</b> 1) Dommages corporels et immatériels consécutifs : - limités en cas de faute inexcusable à : - limités en cas d'activité médicale à :	20 000 000 (1) (2) 3 500 000 (1) (3) 8 000 000 (1) (3)	
2) Dommages matériels et immatériels consécutifs : - suite à incendie, explosion, dégât des eaux : - suite à vol :	2 000 000 30 000	1 000 1 000
3) Dommages subis par les biens confiés, y compris les biens meubles loués ou empruntés Dommages subis par biens immeubles loués ou empruntés	200 000 2 000 000	200 200
<b>RECOURS ET DEFENSE PENALE</b>	100 000	200

(1) Ce montant n' est pas indexé.

(2) Les dommages corporels résultant de l'utilisation ou du déplacement d'un véhicule terrestre à moteur sont accordés sans limitation (Article L211-1 du code des Assurances).

(3) Ce montant constitue un maximum pour l'ensemble des sinistres d'une même année d'assurance.

## C) EXCLUSIONS SPECIFIQUES « RESPONSABILITE CIVILE »

Outre les exclusions générales ci-après, sont exclus de la garantie avec toutes leurs conséquences :

- les dommages causés :
  - a) à l'assuré, responsable du sinistre ;
  - b) au conjoint, aux ascendants et descendants de l'assuré responsable du sinistre, à l'exception des dommages pour lesquels un recours est exercé par une personne physique ou morale, subrogée dans les droits des membres de la famille de l'assuré, sous réserve des dispositions du contrat d'assurances;
  - c) aux représentants légaux de l'assuré s'il s'agit d'une personne morale, lorsque les dommages sont survenus au cours de l'exercice des activités assurées,
- les dommages résultant de façon inéluctable et prévisible du fait conscient et intéressé de l'assuré, et qui, par ses caractéristiques, ferait perdre à l'événement à l'origine du sinistre son caractère aléatoire ;
- les dommages occasionnés par la participation de l'assuré à des attentats, émeutes, mouvements populaires, actes de terrorisme ou de sabotage, actions de groupe menées à force ouverte ;
- les dommages subis par les biens confiés lorsque ces dommages sont la conséquence manifeste d'une utilisation négligente ou d'un défaut d'entretien de ses installations par l'assuré ou ses préposés ;
- les dommages imputables à :
  - a) l'exercice d'activités autres que les activités assurées,
  - b) la vie privée,
- les dommages résultant de la participation de l'assuré comme organisateur ou concurrent à des :
  - épreuves, courses, compétitions, ainsi qu'aux essais qui les précèdent,
 On entend par «essais qui les précèdent», les séances d'essais libres ou chronométrées faisant partie intégrante de la manifestation et qui doivent à ce titre être soumis à l'autorisation ou à la déclaration préalable des pouvoirs publics.
  - manifestations de toute nature, soumises par la réglementation en vigueur à l'autorisation ou à la déclaration préalable des pouvoirs publics.

**NB :** Les exclusions ci-avant ne sont qu'un extrait de celles prévues au contrat. Pour toutes questions ou renseignements complémentaires contactez Gras Savoye WTW : E-mail : assurances.moto@grasavoye.com

## D) RECOURS ET DÉFENSE PÉNALE

**Recours :** L'assureur garantit le paiement des frais pour obtenir, soit à l'amiable, soit judiciairement, la réparation des dommages corporels ou matériels résultant d'accident, d'incendie ou d'explosion.

**Défense Pénale :** L'assureur garantit le paiement des frais nécessaires pour vous défendre lorsque vous êtes poursuivi devant les tribunaux répressifs sous l'inculpation de délit ou de contravention et défend vos intérêts pénaux en cas de poursuite suite à un accident garanti.

L'assureur intervient à concurrence du montant indiqué au tableau des garanties.

**Exclusions spécifiques :**

- les réclamations trouvant leur origine dans un avantage personnel, un bénéfice ou une rémunération à laquelle l'assuré n'avait pas droit ;
- les réclamations visant à obtenir directement la réparation de dommages corporels, matériels et immatériels consécutifs, y compris ceux résultant d'une atteinte à l'environnement ;
- les amendes, pénalités, redevances, cotisations, impôts et taxes dus à tout organisme public ou en charge d'un service public ;
- les dommages corporels, matériels et immatériels consécutifs ou non causés par l'amiante et ses dérivés, y compris les réclamations fondées sur les articles L 452-1, L 452-2, L 452-3 et L 452-4 du Code de la Sécurité sociale.

**1.2 - ASSURANCE DES ACCIDENTS CORPORELS (Individuelle Accidents)**

Le contrat 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 :

**A) ACTIVITÉS ASSURÉES**

- lors des compétitions officielles et essais s'y rapportant, pour lesquelles la FFM aura délivré un visa,
- lors des compétitions officielles et essais s'y rapportant, inscrites au calendrier FIM ou FIM EUROPE, sous réserve que l'assuré :
  - soit titulaire d'une Licence Internationale (FIM) ou FIM EUROPE lorsqu'il a la qualité de pilote ou d'une licence Nationale lorsqu'il participe en tant que joueur à une rencontre de Motoball,
  - soit titulaire d'une licence d'officiel lorsqu'il a cette qualité,
- 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 circuit,
  - que ces entraînements soient réservés exclusivement aux motos, side-cars, quads et motoneige,
  - que ces entraînements se déroulent conformément aux règles techniques et de sécurité édictées par la FFM et dans le respect des dispositions prévues par l'arrêté d'homologation administrative ou par l'agrément fédéral.

En cas de retrait d'homologation du circuit par l'autorité ayant délivré l'homologation et d'agrément de la FFM pour les autres sites, les garanties cesseront à compter de la date du retrait.
- pour les seuls titulaires d'une licence Pilote de la FFM, au cours d'entraînements organisés par le club nécessitant l'utilisation pour partie de la voie publique (Enduro, Trial et rallyes routiers), à la condition expresse que le pilote licencié soit titulaire d'un contrat d'assurance en cours de validité garantissant la responsabilité civile du fait du véhicule utilisé.
- au cours d'entraînements se déroulant dans les états de l'Union Européenne ainsi qu'en Suisse, Andorre, Monaco, Norvège et Liechtenstein, 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 titulaires d'une licence et bénéficiant d'une qualification d'OFFICIEL de la FFM, dans le cadre de leur mission fédérale.
- pour les seuls titulaires d'une licence et bénéficiant d'une qualification d'Officiel de la FFM, (y compris arbitres et chronométreurs) 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.

## B) TABLEAU DES GARANTIES ACCIDENTS CORPORELS

NATURE DES GARANTIES ASSURANCE DES ACCIDENTS CORPORELS	MONTANT DES GARANTIES PAR SINISTRE (€)	MONTANT DES FRANCHISES PAR SINISTRE (€)
<b>DECÈS</b>	40 000 € (1) (2)	NEANT
<b>INVALIDITÉ PERMANENTE</b> - < à 10% - de 10% à < 20% - de 20% à < 35% - de 35% à < 50% - de 50% à < 66% - de 66% à < 76% - de 76% à < 100% <b>Exemple pour une Incapacité Permanente Partielle (IPP) de 40 % :</b> <i>On prend la fourchette de 35 % à &lt; 50% dont le capital de base réductible est de 100 000 €. Comme l'IPP est de 40% ; l'assuré touchera 40% de ce capital, soit 40 000 €. La Franchise relative de 9% ne s'applique pas puisque l'IPP est supérieure à 9%.</i>	Aucune indemnité 40 000 € (2) 60 000 € (2) 100 000 € (2) 150 000 € (2) 300 000 € (2) 500 000 € (2) Capital réductible en cas d'invalidité permanente partielle (selon taux d'IPP retenu)	Franchise relative de 9 %
<b>INDEMNITÉ SUITE A COMA</b> 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
<b>REMBOURSEMENT DE SOINS</b>	150% du tarif de responsabilité de la Sécurité Sociale (sous déduction des éventuelles d'un régime de prévoyance dans la limite des frais réels)	50 €
Extension aux non-assurés sociaux (y/c étrangers)  Avec une sous-limite de : - Prothèse dentaire, par dent (forfait) - Bris de lunettes ou lentilles (forfait) - Prothèse auditive, par appareil (forfait) - Frais d'appareillage (fauteuil, béquilles,...) - Frais médicaux prescrits médicalement et non pris en charge par la Sécurité sociale	100% des frais restés à leur charge à concurrence de 1 200 € 300 € (3) 160 € (3) 800 € (3) 1 000 € (3) 500 € (3)	50 €
<b>FRAIS DE RECHERCHES ET DE SECOURS</b>	2 500 €	NEANT
<b>FRAIS DE REMISE A NIVEAU SCOLAIRE</b>	1 600 €	15 jours d'arrêt
<b>FRAIS DE REDOUBLEMENT DE L'ANNEE D'ETUDES</b>	1 600 €	2 mois d'arrêt
<b>FRAIS DE RECONVERSION PROFESSIONNELLE</b>	1 600 €	à compter de 35% d'IPP
<b>FRAIS DE TRANSPORT PRIMAIRE</b>	300 € par ambulance, 3 000 € par hélicoptère	NEANT
<b>REMBOURSEMENT DE LA LICENCE ANNUELLE</b>	à concurrence de 300 €	3 mois d'arrêt
<b>FRAIS D'ADAPTATION DU DOMICILE OU DU VÉHICULE</b>	à concurrence de 10 000 €	Taux AIPP supérieure à 50%

(1) Lorsque l'assuré est un mineur de moins de 16 ans à la date de l'événement assuré, LE MONTANT DU CAPITAL VERSÉ EST LIMITÉ À LA SOMME DE 20.000 €.

(2) Garantie maximum 3.000.000 € en cas de sinistre collectif.

(3) Indemnité versée uniquement si l'assuré exerce une activité rémunérée.

(4) Ce montant s'entend par « sinistre et par année d'assurance » par assuré.

**Contrôle médical :** l'assuré doit se soumettre au contrôle des médecins mandatés par MMA ENTREPRISE sous peine d'être déchu de tout droit aux prestations.

**C) EXCLUSIONS SPECIFIQUES « ACCIDENTS CORPORELS »**

Outre les exclusions générales, sont exclus :

- les accidents subis par l'assuré résultant :
  - de l'usage de drogue, de stupéfiants, de tranquillisants, de médicaments, non prescrits médicalement ;
  - d'un état alcoolique au moment des faits et ce suivant la législation en vigueur dans le pays de survenance du sinistre ;
  - de suicide et de tentative de suicide de l'assuré, que celui-ci ait eu ou non conscience des conséquences de son acte ;
  - de la pratique de sports aériens suivants : deltaplane, parachutisme, planeur, parapente (y compris kitesurf), sauts à l'élastique ;
  - de la participation à des compétitions aériennes, démonstrations acrobatiques hors sport motocycliste, tentatives de record, vols d'essai ou vols sur prototypes ;
  - de la pratique du pilotage d'appareil de navigation aérienne.
- les claquages, lumbagos, tours de reins et déchirure musculaire résultant de la pratique de sports.
- les accidents de la circulation survenus au conducteur présentant un taux d'alcoolémie supérieur au taux légal en vigueur dans le pays où a eu lieu l'accident.
- les dommages résultant de la désintégration du noyau de l'atome.
- les dommages résultant de l'exercice d'une activité professionnelle lorsqu'ils sont pris en charge par un régime de réparation des accidents du travail ou des accidents de service.
- la conduite de tout véhicule si l'assuré ne possède pas le permis, la licence ou le certificat correspondant ; sauf en cas de conduite sur piste ou circuit fermé à la circulation si l'assuré y est autorisé par l'intermédiaire d'un titre Fédéral délivré par la FFM, ou durant la période d'examen du C.A.S.M. (Certificat d'Aptitude au Sport Motocycliste) ou de l'examen des « GUIDONS », exclusivement au cours de la période pendant laquelle le participant est sous la responsabilité de l'examineur.
- les dommages résultant d'un accident survenu avant la date de prise d'effet de la garantie.

**1.3 - ASSISTANCE RAPATRIEMENT**

Tout licencié bénéficie d'une garantie assistance médicale et peut-être rapatrié vers son domicile habituel (sans franchise kilométrique) suite à un accident, à une maladie ou à 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.

**ATTENTION : Pour les participants à des rallyes-raid, ceux-ci ne bénéficient pas de cette garantie et doivent se rapprocher des organisateurs de la manifestation.**

**A) COMMENT FAIRE FONCTIONNER CETTE GARANTIE ?**

Contactez avant toute démarche MMA ASSISTANCE - 7 jours sur 7 (24h/24) au : **01 47 11 70 37**

**(de l'étranger n° international du pays + 33 1 47 11 70 37)**

en indiquant votre n° de licence, le n° de contrat 120 135 389 et n° de produit 100.333

NB : une Fiche Assistance détaillant les garanties et prestations accordées et rappelant les consignes à suivre en cas de besoins est disponible en téléchargement sur le site de la FFM : <http://www.ffmoto.org/>

Ce document n'est qu'un résumé des contrats d'assurance visés ci-avant. Il n'est par conséquent pas contractuel. Ce document n'engage pas la responsabilité de MMA ENTREPRISE, de MMA ASSISTANCE, de GRAS SAVOYE WTW et de la FFM au-delà des limites des contrats sus-visés.

## B) TABLEAU DES GARANTIES ASSISTANCE

DESIGNATION DES GARANTIES ASSISTANCE VOYAGES EN CAS D'ACCIDENT OU DE MALADIE (sans franchise kilométrique, durée maximum = 90 jours consécutifs)	MONTANT DES GARANTIES	MONTANT DES FRANCHISES
- Frais de transport	Frais réels	NEANT
- Soins médicaux à l'étranger - Frais de soins y compris envoi de médicaments et soins dentaires	200 000 €	Franchise relative de 80 €
Prolongation de séjour avant rapatriement - Frais d'hôtel - Frais de retour	80 €/nuit maximum 10 nuits Frais réels	NEANT
- Rapatriement ou transport sanitaire - Retour prématuré - Transport et rapatriement du corps - Retour des autres personnes - Transport d'un membre de la famille * - Frais d'hôtel * - Caution pénale	Frais réels Frais réels Frais réels Frais réels Frais réels 80 €/jour maximum 10 nuits 15 000 €	
- Assistance juridique à l'étranger	Remboursement de frais d'avocat à concurrence de 1500 €	
- Avance de fonds à l'étranger	500 €	
- Aide en cas de perte de documents	GARANTI	
- Aide en cas d'annulation ou retard d'avion	GARANTI	
- Transmission de message urgent	GARANTI	
- Chauffeur de remplacement	Frais réels à concurrence de 2 jours consécutifs (2 sinistres/an par assuré)	
- Assistance aux enfants et petits enfants	Billet A/R (train ou avion)	
- Frais d'obsèques	A concurrence de 4 000 €	

\* Franchise de 10 jours d'hospitalisation du Licencié.

### 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 toutes questions, sur ce contrat, vous pouvez contacter le service juridique de la FFM par téléphone au 01 49 23 77 00 ou par mail ([juridique@ffmoto.com](mailto:juridique@ffmoto.com)).

## 2. EXCLUSIONS GÉNÉRALES

Applicable à l'ensemble des garanties

Outre les exclusions spécifiques à chacune des garanties, sont exclus :

- les dommages occasionnés par la guerre étrangère, par la guerre civile, d'actes de terrorisme ou d'attentats ;
- les dommages causés intentionnellement par l'assuré ou avec sa complicité, ainsi que par les mandataires sociaux de l'assuré quand il s'agit d'une personne morale, sous réserve des dispositions de l'article L 121-2 du Code des Assurances ;
- les sinistres résultant de la participation de l'assuré à une rixe (sauf le cas de légitime défense), un délit intentionnel ou un crime ;
- les dommages ou l'aggravation des dommages causés par des armes ou engins destinés à exploser par modification de structure du noyau de l'atome,
- les risques spécifiques exclus aux différentes garanties.

**NB** : Les exclusions ci-avant ne sont qu'un extrait de celles prévues au contrat. Pour toutes questions ou renseignements complémentaires contactez : **Gras Savoye WTW** – par mail : [assurances.moto@grassavoie.com](mailto:assurances.moto@grassavoie.com)

## 3. PRISE D'EFFET DES GARANTIES

Les garanties prennent effet pour la seule durée de validité de la licence et au plus tôt le 01/01/2019.

## 4. DÉCLARATION D'ACCIDENT

Obligations de l'assuré

Tout accident doit être déclaré dans les 10 jours à l'aide du formulaire de déclaration de sinistre, accessible sur le site internet de la FFM : [www.ffmoto.org](http://www.ffmoto.org). Le titulaire de la Licence peut déclarer son sinistre en ligne via l'appli à disposition sur ce même site.

La déclaration d'accident doit être envoyée à : **GRAS SAVOYE WTW - Service SPORT,**

E-mail : [assurances.moto@grassavoie.com](mailto:assurances.moto@grassavoie.com)

« Immeuble Quai 33 », 33 quai de Dion Bouton – CS70001- 92814 PUTEAUX Cedex

## 5. RENONCIATION AUX GARANTIES «ACCIDENT CORPORELS» 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» 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.

## 6. GARANTIES COMPLÉMENTAIRES FACULTATIVES Accident corporel - Contrat n°120.135.390

Soucieuse de la protection des licenciés et consciente du devoir d'information que la loi fait peser sur elle (L.321.4 et 6 du Code du Sport), la FFM a souscrit auprès de MMA ENTREPRISE un contrat qui permet de bénéficier au-delà du régime de base attaché à la licence, des garanties complémentaires facultatives (invalidité permanente, décès, indemnités journalières).

1) Le titulaire d'une licence désireux de souscrire une garantie optionnelle devra remplir le présent formulaire de souscription ou sur le site Internet de la FFM, et le renvoyer à GRAS SAVOYE WTW – Service SPORT par e-mail : assurances.moto@grassavoie.com ou par télécopie : 01 41 43 65 03 avant toute pratique sportive motocycliste.

2) Puis à compter de la date de souscription, le titulaire de la licence devra transmettre par voie postale un chèque à l'ordre GRAS SAVOYE WTW correspondant à la cotisation de l'option choisie, sous un délai de sept (7) jours (le cachet de la poste fait foi), à l'adresse suivante :

**GRAS SAVOYE WTW – Service SPORT**  
« Immeuble Quai 33 », 33 quai de Dion Bouton – CS70001 – 92814 PUTEAUX Cedex

*(joindre une copie du formulaire de souscription et le règlement correspondant)*

LES GARANTIES COMPLEMENTAIRES FACULTATIVES			
NATURE DES GARANTIES	Option 1	Option 2	Option 3
<b>DÉCÈS</b>	50 000 €	60 000 €	80 000 €
<b>INVALIDITÉ PERMANENTE</b> Capital réductible sur la base du taux d'AIPP retenu après consolidation - < à 10% - de 10% à < 20% - de 20% à < 35% - de 35% à < 50% - de 50% à < 66% - de 66% à < 76% - de 76% à < 100%	Franchise 9%  Aucune indemnité 40 000 € 60 000 € 100 000 € 180 000 € 360 000 € 600 000 €	Franchise 9%  Aucune indemnité 40 000 € 60 000 € 100 000 € 225 000 € 450 000 € 750 000 €	Franchise 9%  Aucune indemnité 40 000 € 60 000 € 100 000 € 300 000 € 600 000 € 1 000 000 €
<b>INCAPACITÉ TEMPORAIRE</b> Versement d'indemnités journalières pendant 360 jours	Non garantie	50 € / jour (1)  Franchise 4 jours	150 € / jour (1)  Franchise 4 jours
<b>COTISATION UNITAIRE TTC PAR LICENCIÉ</b> Pour une garantie du 1er janvier au 31 décembre, sans réduction au prorata	<b>100 €</b>	<b>645 €</b>	<b>1 350 €</b>

1) Indemnité versée uniquement si l'assuré exerce une activité rémunérée.

**Si elles sont souscrites les présentes garanties complémentaires, optionnelles et facultatives, se substitueront aux garanties de base «décès» et «invalidité permanente» contenues dans la licence.**

**Effet des garanties :** Les garanties complémentaires sont valables de la date d'adhésion, au plus tôt le 01/01/2019 et ce, jusqu'au 31/12/2019.

Ces garanties complémentaires sont proposées conformément aux dispositions des articles L321-4 et 6 du Code du Sport.

## 7. MENTIONS DIVERSES

Les informations relatives à ce chapitre sont détaillées à la notice assurance disponible sur le site [www.ffmoto.org](http://www.ffmoto.org) / rubrique Juridique / Assurance ou sur simple demande à : [assurances.moto@grassavoie.com](mailto:assurances.moto@grassavoie.com)

# CONDITIONS D'ACCÈS AUX LICENCES "une manifestation"

Faute de respecter l'ensemble des dispositions ci-dessous, le licencié ne pourrait se prévaloir d'aucune garantie d'assurance.

## CONDITIONS DE DÉLIVRANCE

➤ Être en possession d'une pièce d'identité lors du contrôle administratif.

➤ Être en possession et remettre un certificat médical de moins d'un an de non-contre indication à la pratique du sport motocycliste, y compris en compétition (sauf pour la licence Officiel Commissaire de piste stagiaire et Assistant pilote).

➤ Pour les mineurs, être en possession d'une autorisation parentale.

➤ Pour toutes compétitions, entraînements ou stages utilisant tout ou en partie la voie publique (Enduro, Trial, ou Rallye), être en possession du permis de conduire correspondant à la cylindrée de la moto pilotée (à partir de 14 ans être titulaire du permis AM - ex BSR) ainsi que d'une attestation d'assurance en cours de validité (carte verte) garantissant le véhicule en Responsabilité Civile.

AGE	PARTICIPATION À	CONDITIONS
A partir de 7 ans	Une compétition	Jusqu'à 4 jours consécutifs avec essais inclus* (sauf LJA1)
A partir de 6 ans	Un entraînement, un stage	2 jours consécutifs

\* Selon la durée de la manifestation

## TARIFS DES LICENCES "UNE MANIFESTATION"

Toute licence "une manifestation" payée en ligne sur l'intranet FFM sera minorée de 10 € à l'exception des licences LJO, LJP et LJD.

<input type="checkbox"/> LJA1	Toute manifestation "une journée" .....	70 € .....	part assurance	15 €
<input type="checkbox"/> LJA2	Toute manifestation "2 jours et plus" .....	110 € .....	part assurance	15 €
<input type="checkbox"/> LJB1	Le Touquet .....	135 € .....	part assurance	15 €
<input type="checkbox"/> LJB2	Classiques Enduro (1) .....	135 € .....	part assurance	15 €
<input type="checkbox"/> LJC	Autres catégories .....	70 € .....	part assurance	15 €
	➤ Course de côte Vitesse Moto ancienne (2)		➤ Pocket-bike ou Pit-bike	
	➤ Epreuve de Family Enduro		➤ Trial "1 jour"	
	➤ Moto ancienne Tout-terrain (2)		➤ Epreuve Vitesse motos 25 Power	
			ou Tout-Terrain pour les moins de 50cc (7 ans et plus)	
<input type="checkbox"/> LJVE	Nationale VTT Assistance électrique (dès 7 ans) .....	40 € .....	part assurance	15 €
<input type="checkbox"/> LJD	Découverte Sportive (dès 6 ans jusqu'à 11 ans) .....	25 € .....	part assurance	15 €
<input type="checkbox"/> LJE	Entraînement / Stage (dès 6 ans) .....	70 € .....	part assurance	17 €
<input type="checkbox"/> LJO	Officiel Commissaire de Piste Stagiaire (dès 14 ans) .....	20 € .....	part assurance	15 €
<input type="checkbox"/> LJP	Assistant Pilote (dès 14 ans) .....	20 € .....	part assurance	15 €

(1) Val de Lorraine / Grappe de Cyrano / Tréfle Lozérien / Rand' Auvergne / KTM Mania / L' Aveyronnaise Classic.

(2) Si la course prévue autorise le mélange de motocyclettes de catégories anciennes (voir définition spécifiée dans le règlement fédéral des motos anciennes) avec les autres catégories, la licence "Une manifestation" qui doit être souscrite est la LJA.

## OBLIGATIONS DU CLUB ORGANISATEUR

En remplissant le formulaire de souscription de licence "une manifestation", les pilotes, les officiels stagiaires et les assistants pilotes sont notamment informés des différentes garanties d'assurance liées à la licence et aux garanties complémentaires facultatives pouvant être souscrites. Il est impératif que le club organisateur veille à ce que le formulaire soit intégralement complété, notamment la partie "ASSURANCE". De plus, il est nécessaire que le licencié conserve le formulaire de demande de sa licence (partie à conserver par le licencié\*). La partie détachable (Club) est à adresser sous 15 jours à la FFM via la Ligue Motocycliste Régionale territorialement compétente.

### 1) Déclaration des licenciés "UNE MANIFESTATION"

Afin que les garanties d'assurance soient acquises, le club devra envoyer avant le début de la compétition (essais et qualifications comprises) de l'entraînement ou du stage, par télécopie ou e-mail (adresses ci-dessous), les éléments suivants :

- l'état nominatif des participants "licenciés une manifestation" (état adressé par la Direction des Sports avec le rapport de clôture avant l'épreuve),

- le bulletin de souscription des garanties complémentaires facultatives éventuellement complété au préalable par le participant. Attention : pour les licences "une manifestation" souscrites sur le site Internet de la FFM, l'état nominatif des participants sera automatiquement adressé par courriel à l'assureur.

**GRAS SAVOYE WTW, Service SPORT,**  
"Immeuble Quai 33", 33 quai de Dion Bouton  
CS70001 - 92814 PUTEAUX Cedex  
Téléphone : 01. 41. 43. 65. 03

e-mail : [assurances.moto@grassavoie.com](mailto:assurances.moto@grassavoie.com)

Cette déclaration doit comprendre obligatoirement :

- Le nom du club organisateur, la date de l'épreuve, de l'entraînement ou du stage, la discipline pratiquée, le numéro de

l'épreuve pour chacun des deux états nominatifs,

- La liste des participants "PILOTES" avec le numéro de licence "une manifestation", le nom, le prénom, la date de naissance ainsi que, pour toute pratique empruntant tout ou partie de la voie publique, le nom de la Compagnie d'Assurance garantissant le véhicule en RC et le n° du contrat d'assurance de chaque participant.

- La liste des participants "OFFICIELS STAGIAIRES ou ASSISTANTS PILOTES" avec le numéro de licence "une manifestation", le nom, le prénom et la date de naissance de chaque participant.

### 2) DOCUMENTS A RETOURNER

La déclaration des licences "une manifestation" et les doubles (partie détachable) des licences délivrées, ainsi que les Certificats médicaux devront être retournés à la Ligue Motocycliste Régionale de rattachement du Club dans les 15 jours après la manifestation avec le règlement correspondant aux licences délivrées.

Les licences "une manifestation" souscrites par les participants ainsi que celles annulées, déchirées ou inutilisées devront obligatoirement être retournées avec le règlement correspondant au nombre de licences "une manifestation" souscrites, par chèque à l'ordre de la Ligue Motocycliste Régionale de rattachement du Club.

### 3) Bulletin de souscription aux GARANTIES COMPLÉMENTAIRES FACULTATIVES D'ASSURANCE

Les pilotes, les officiels stagiaires ou les assistants pilotes ayant souscrit une ou des garanties complémentaires facultatives devront régler le montant de la prime d'assurance soit par chèque bancaire soit en espèces. A compter de la date de souscription, le règlement correspondant devra être adressé à GRAS SAVOYE WTW à l'adresse ci-dessus sous un délai de 7 jours (le cachet de la poste faisant foi). Les Clubs devront adresser à GRAS SAVOYE WTW les bulletins complétés par les pilotes, les officiels stagiaires ou les assistants pilotes par e-mail : [assurances.moto@grassavoie.com](mailto:assurances.moto@grassavoie.com) ou par télécopie : 01. 41. 43. 65. 03 (ne pas doubler l'envoi) avant toute pratique sportive.

# COUPES DE MARQUES - COUPES COMMERCIALES - COUPES ASSOCIATIVES - CHALLENGES ASSOCIATIFS 2019

➤ **COUPE DE FRANCE EUROPEAN BIKE**  
CHAMPIONNAT DE FRANCE PRE MOTO3 OBJECTIF GRAND PRIX  
**EURL KAPMEDIA** - M. Thierry CAPELA - 33, rue du Sergent Hoff 94360 BRY SUR MARNE

Tél : 06.20.61.96.19 - e mail : thierrycapela2@yahoo.fr

Site Internet : [www.european-bikes.com](http://www.european-bikes.com)

➤ **COUPE DE FRANCE ROADSTER CUP**

➤ **TROPHÉE DE FRANCE TWIN CUP**

➤ **PROMOTION CUP 1000**

➤ **PROMOTION CUP 600**

**MOTO-CLUB MOTORS EVENTS** - M. Marc MOTHRE - 3 rue des Écoles 91310 LINAS

Tél : 06.74.53.82.54 - 06.76.06.18.71 - e mail : motors-events@wanadoo.fr

Site Internet : [www.werc.fr](http://www.werc.fr)

➤ **CHALLENGE DES MONOS**

Mlle Géraldine JOINVILLE - 1, rue ter du Mesnil 60350 CUISE LA MOTTE

Tél. 06.82.39.74.15 - e mail : gegethierry@free.fr

Mme Cécile L'HUILLIER - 3, rue de Beauregard, Port d'Atelier 70160 AMANCE

Tél. 06.79.59.73.31 - e mail : lhuillier.cecile@wanadoo.fr

Site Internet : [www.challengedesmonos.org](http://www.challengedesmonos.org)

➤ **CHALLENGE PROTWIN**

**PROTWIN** - Mme Florence de SALVE

253, avenue d'Aix - St Canadet 13610 LE PUY STE REPARADE

Tél. 06.15.36.21.84 - e-mail : ch.protwin@gmail.com

Site Internet : [www.challengeprotwin.fr](http://www.challengeprotwin.fr)

➤ **CHALLENGE PROCLASSIC VITESSE**

➤ **TROPHÉE PROCLASSIC ENDURANCE**

M. Philippe FREON - 5, rue du Harnais 78120 RAMBOUILLET

Tél : 01.30.59.86.53 et 06.21.81.82.57 - e-mail : proclassic@neuf.fr

➤ **COUPE SPORTWIN**

**SPORTWIN CLUB** - En Mairie - 1, place Saint-Antoine 01630 PERON

Président : M. Thierry DUC - Tél. 06.80.98.01.69 - e-mail : sportwin.td@sfr.fr

Contact : Mme Sandra LE SAUX - Tél. 04.50.56.48.16 - e mail : sportwin.sls@sfr.fr

Chargé de communication : M. Didier KERBRAT - Tél. 06.07.68.09.79

e-mail : sportwin.adm@gmail.com - Site Internet : [www.sportwinclub.com](http://www.sportwinclub.com)

➤ **CHAMPIONNATS RACING SIDE-CAR MANIA**

Mme Odile PIETU - 9 rue des Jonquilles - 94440 VILLECRESNES

Tél. 06.16.67.24.13 - e mail : lamainaupancier.RSCM@gmail.com

➤ **ULTIMATE CUP VITESSE**

➤ **COUPE DE FRANCE D'ENDURANCE**

**ENDURANCE EVENTS** : 1, avenue du Puy de Dôme, 63360 GERZAT

e-mail : [contact@endurancevents.eu](mailto:contact@endurancevents.eu)

## 1. PRINCIPES GENERAUX

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

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

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

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

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

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

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

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

Ces règles et recommandations concernent en particulier :

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

## 2. COMMISSAIRE ENVIRONNEMENT

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

### Missions de l'officiel :

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

## 3. EMISSION SONORE

### 3.1 - Introduction

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

### 3.2 - Niveau sonore des motocycles

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

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

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

La FFM recommande :

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

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

**3.3 - Mesure du niveau sonore**

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

**3.4 - Sonorisation**

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

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

**4. CARBURANT**

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

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

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

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

**5. PROTECTION DU SOL**

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

## 5.1 - Tapis Environnement

Le Tapis Environnement est obligatoire pour toutes les disciplines.

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

Les données techniques minimum pour le tapis sont :

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

## 6. NETTOYAGE DES MOTOCYCLES

a) Le nettoyage des motocycles, lorsqu'il est autorisé par le règlement, doit être effectué uniquement aux endroits où se trouvent les installations de nettoyage. Toute violation à cette règle sera signalée au jury lequel pourra infliger au coureur responsable une amende ou une sanction 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.

## PRATIQUES VERTES : " agir pour un développement maîtrisé "

Pour faire face aux menaces qui pèsent sur les "pratiques vertes" moto et quad, la Fédération s'est engagée, depuis plusieurs années, dans une politique volontariste et responsable.

Si "l'essentiel" est désormais traité ou en marche à l'échelon national, il nous faut aujourd'hui défendre nos activités pied à pied au niveau local. Aussi, il est essentiel que chacun, pratiquant et dirigeant, quel que soit son niveau d'implication, s'approprie dans le détail les différents axes de la politique fédérale et défende la liberté de pratiquer nos activités.

*Préserver la nature, c'est l'affaire de tous !*

AGISSONS ENSEMBLE POUR DONNER UNE IMAGE POSITIVE DE LA MOTO ET DU QUAD.

### SENSIBILISER LES PRATIQUANTS

Axe majeur de la politique de la Fédération Française de Motocyclisme, la sensibilisation de l'ensemble des pratiquants commence par celle de ses propres licenciés, qu'il soit sportif averti ou simple pratiquant de loisirs, officiel ou dirigeant, éducateur ou assistant pilote.

#### Le "Guide de bonnes pratiques"

Le Guide de bonnes pratiques propose des recommandations opérationnelles utiles aux pratiquants. Réalisé dans un format facilement transportable et utilisable, résistant en milieu humide, il peut être emporté en toute occasion.



#### Formation des jeunes pratiquants

Les jeunes pratiquants et les nouveaux licenciés sont également sensibilisés par l'intermédiaire du Certificat d'Aptitude au Sport Motocycliste (CASM) et sa préparation. En effet, une partie "protection de l'environnement" a été intégrée à ce dispositif d'évaluation des niveaux pratiques ouvrant l'accès aux licences sportives.

#### Formation de l'encadrement

Pour répondre aux besoins des professionnels organisant des balades en quad, la Fédération a obtenu la création d'un Certificat de Qualification

Professionnelle (CQP) "Guide de VTM à guidon, option quad et moto verte", en collaboration avec le Syndicat National des Professionnels du Quad et de la Motoneige (SNPQM). Dans le cadre de la formation des "guides quad" une semaine est consacrée à la valorisation du patrimoine naturel et "historique".

Parallèlement à cette démarche, un apport spécifique relatif à la sensibilisation des pratiquants a été ajouté à la formation des éducateurs brevetés fédéraux et d'Etat afin qu'ils relayent les valeurs défendues par la Fédération auprès des publics qu'ils auront l'occasion d'encadrer et de former.



**IDEE-CONSEIL :** Sensibilisez les organisateurs de balades ou randonnées en moto ou en quad, professionnels ou non, pour qu'ils adoptent et fassent adopter un comportement respectueux. Si nécessaire, orientez-les vers les services de la Fédération pour qu'ils suivent une formation.

.....  
Préserver la nature, c'est l'affaire de tous !

## FAVORISER LA STRUCTURATION DES PRATIQUES

### Le référentiel national d'organisation des balades et randonnées vertes

Dans le domaine des pratiques de loisirs, la Fédération a rédigé un référentiel pour l'organisation de balades et randonnées vertes.

Ce document est un cadre destiné aux organisateurs de ces activités, relevant du secteur associatif ou non. Son respect doit contribuer à responsabiliser ces organisateurs, à améliorer la qualité de leurs prestations, à donner une image positive des pratiques motocyclistes en milieu naturel.

Il fixe donc des obligations le plus souvent en application de la réglementation en vigueur et propose des recommandations fédérales qui visent à limiter l'impact des activités sur l'environnement en renforçant parfois les dispositions réglementaires.

Ainsi, traités sous la forme d'un guide d'organisation, les thèmes suivants sont abordés :

- L'itinéraire (choix, éviter autant que possible les zones habitées ou à forte fréquentation, variantes pour éviter les passages répétitifs, prévoir un dispositif de secours...),
- Les démarches administratives (déclaration de concentration, assurances, vérification des permis et de la conformité des machines, à titre de recommandation prévoir des autorisations de passage sur les voies privées...),
- L'encadrement (1 guide pour 6 randonneurs et maximum 2 guides, soit 14 véhicules en déplacement),
- Le briefing des participants (règles de conduite et comportement à adopter),
- Le déroulement et le fonctionnement en balade (allure de déplacement, comportement à tenir vis-à-vis des autres usagers...),
- La sécurité (prévention des comportements à risque, points de rencontre prédéfinis pour faciliter l'intervention d'un véhicule d'assistance ou de secours, prise en compte des conditions météorologiques, trousse de secours...),
- La sensibilisation des participants (recommandations pour préserver l'environnement et comportement visant à réduire l'impact des pratiques...),
- Le matériel (conformité, contrôle et réglages des machines pour limiter les émissions sonores et la pollution...).

**IDEE-CONSEIL :** Utilisez le référentiel national pour conseiller les clubs et les organisateurs d'activité. Appuyez-vous sur ce document pour renforcer l'action et les positions de la fédération dans son ensemble, visant à accompagner le développement des pratiques vertes.

### Dans le domaine sportif

Depuis plusieurs années, la Fédération a introduit dans ses règlements sportifs des articles visant à réduire l'impact sur l'environnement, notamment l'obligation d'utiliser des tapis absorbants pour entreposer les motos et quads lors des interventions mécaniques. Le cahier des charges pour l'organisation des épreuves sportives, notamment les championnats de France, a été complété par des dispositions visant à protéger l'environnement. Il en est ainsi des mesures que

doivent respecter les organisateurs en matière de récupération des déchets, de récupération des eaux usées à la sortie des zones de lavage, du niveau sonore des annonces faites au public, du contrôle technique des machines...



### Le Comité Environnement et Développement Durable

Ce comité assure la promotion d'épreuves et de pratiques respectueuses de l'environnement en sensibilisant les organisateurs et pratiquants et en formant les dirigeants de clubs et l'encadrement des pratiquants de la moto verte.

Il définit notamment les actions visant à organiser des épreuves prenant en compte la protection de l'environnement. A ce titre, il a mis en place sur les épreuves des Championnats de France, un rapport sur la prise en compte de l'environnement.

**IDEE-CONSEIL :** Pour sensibiliser les pilotes, les membres des organisations et le public, téléchargez sur le site FFM : [www.ffmoto.org](http://www.ffmoto.org) et distribuez les bandes dessinées aides mémoires des bonnes pratiques en matière d'environnement.

.....  
Préserver la nature, c'est l'affaire de tous !

## Prix FFM Développement 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.

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.



### Le label éco épreuve

Dans sa volonté d'inscrire le sport motocycliste dans un fonctionnement durable et afin de permettre aux clubs de mettre en valeur leur savoir faire dans le domaine de l'environnement, la Fédération Française de Motocyclisme a décidé de proposer une labellisation sur la base de considérations environnementales des manifestations sportives organisées sous son égide.

En effet, la protection de l'environnement est devenue une composante importante de l'organisation d'une épreuve ainsi que du savoir faire des clubs FFM sur laquelle la communication ne doit pas être négligée.

A travers ce label, les clubs auront désormais à disposition un outil de choix afin de valoriser et de faire connaître à priori leur investissement, leur travail et leur savoir faire dans le domaine de la protection de l'environnement.

### La réduction des émissions sonores

Pour limiter les émissions sonores, aux effets dévastateurs pour l'image des activités motorisées, la Fédération agit aussi bien au niveau national qu'international.

Ainsi, elle a mené une étude technique détaillée afin d'obtenir de la Fédération Internationale de Motocyclisme (FIM), une modification des conditions de mesure et de contrôle des émissions sonores, prenant en compte les évolutions technologiques des moteurs et un abaissement plus rapide des normes de niveaux sonores admis.

Sur le plan national, pour lutter contre les machines qui dépassent les niveaux sonores autorisés, la FFM a pris des dispositions sans précédent par la mise en place d'une nouvelle procédure standardisée des mesures et par un contrôle systématique lors des épreuves nationales pouvant conduire à l'exclusion des sportifs ne respectant pas les normes en vigueur, si nécessaire.

La Fédération a obtenu le soutien des principaux professionnels de l'industrie, pour qu'ils interviennent auprès de leurs réseaux tant au niveau national qu'international.

La FFM a aussi largement communiqué sur ce thème majeur tant en interne qu'en externe.

Enfin, la Fédération Française de Motocyclisme a développé en partenariat avec la société Impact Racing un réducteur de bruit adaptable sur la très grande majorité des machines. Cette solution permet aux clubs gérants des circuits de motocross qui sont impactés par cette problématique de réduire de façon significative les émissions sonores générées par les motos, notamment lors d'entraînements.

Ce produit apporte une réponse simple et efficace en cas de présence sur le terrain d'une machine trop bruyante, sans lui interdire l'accès au circuit.

### Le tapis "environnement"

Afin de lutter contre la pollution et pour aider les pilotes à adopter un comportement écologique, la FFM a mis à la disposition des Ligues Régionales et des Clubs des tapis spécifiques et conformes aux règles environnementales. Une opération qui connaît un vif succès et qui prouve, si besoin est, que le monde de la moto est respectueux de la nature.

### Soyons branchés...

La pression injustifiée qui s'exerce tous les jours sur nos activités motorisées pousse la FFM à agir en conséquence. Les contraintes environnementales s'accroissent : processus du protocole de Kyoto, "Plan particules", étude d'impact, évaluation d'incidence Natura 2000... Ainsi, la Fédération Française de Motocyclisme recherche des solutions visant à résoudre ces problématiques et à pérenniser le développement de ses activités.

C'est pourquoi, la FFM s'engage activement dans la réflexion sur l'intégration des motos à énergies "alternatives" en sport moto. La moto électrique est une de ces solutions car elle présente des avantages multiples (absence de bruit, pas de consommation d'énergies fossiles...). Dans cette optique, la Fédération suivie par de nombreuses Ligues régionales et certaines écoles de moto ont fait l'acquisition de motos électriques afin de sensibiliser les pratiquants.

Le développement de ce nouveau mode de pratique du sport moto est très encourageant et augure d'excellentes performances sportives.

.....  
Préserver la nature, c'est l'affaire de tous !

# FORMATIONS DES OFFICIELS

## RÈGLEMENT DU COMITÉ DE FORMATION DES DIRIGEANTS ET 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,
- 1 membre de chaque commission et comité national sportif,
- 1 Responsable de la formation des chronométrateurs,
- 1 Responsable de la formation des commissaires techniques,
- D'autres membres sont choisis pour leur compétence.

#### 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 nécessaire pour l'obtention des licences d'officiels en accord avec les Commissions, Comité et/ou Collèges concernés et fait passer ou délègue les examens de contrôle des connaissances. Les représentants des comités de formation des Liges ainsi que des 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 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'exercices et le statut des commissaires.
- structurer la formation des dirigeants et des officiels.

### 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 16 ans.

#### MISSION DES OFFICIELS

(Se reporter au Code Sportif en vigueur)

### ARTICLE 3 - ORGANISATION

#### FORMATEURS DE FORMATEURS LMR

Les formateurs de formateurs de ligue sont regroupés en 5 zones, avec un formateur de formateurs par zone, désigné par le Comité de Formation pour la durée du mandat fédéral.

La formation de formateurs de ligue est axée sur la pédagogie à appliquer lors des formations d'officiels.

Les frais de déplacement du formateur de zone et les frais de restauration du formateur et des candidats sont pris en charge par le Comité de Formation.

#### LISTE FORMATEURS DE FORMATEURS

##### Zone Téléphonique

01

02

03

04

05

DIEUDONNE Fernand

BLIN Jean-Michel

SCHICKEL Jean-Marc

VILLA VEGA Annie

HUMEAU Jean-Claude

**FORMATEURS D'OFFICIELS**

Les candidats postulant à être formateur de ligue doivent posséder à minima une qualification de commissaire sportif ou directeur de course et en informer leur ligue. Les candidats ayant reçu l'aval de leur ligue pourront prétendre à une prise en charge de leurs frais de déplacement par cette dernière. Le candidat ayant satisfait à la formation recevra par équivalence la qualification 1er degré Motocross, Enduro et Trial. Cette qualification prendra fin le 31 mars suivant le mandat fédéral. Un formateur n'ayant pas réalisé de formation pendant 2 ans perdra sa qualification.

**LISTE FORMATEURS D'OFFICIELS**

<b>Hauts de France</b>		Rhône Alpes	DESPLACES Jean-Yves
Flandres	POTEAUX Erick	Rhône Alpes	GUILLEMOZ Jean-Jacques
Flandres	POTEAUX Thomas	Rhône Alpes	LIOGIER Andre
Picardie	DANCOURT Bruno	Rhône Alpes	MOULIN Nils
Picardie	GUINET Véronique	Rhône Alpes	QUEZEL AMBRUNAZ Gilbert
Picardie	HELWASER Jean	Rhône Alpes	SULPICE Christian
Picardie	MALEZE Pascal		
Picardie	NUNC Christophe		
Picardie	STADLER Patrick		
<b>Bourgogne - Franche Comté</b>		<b>Occitanie</b>	
Bourgogne	COURBOULEIX François	Midi Pyrénées	ABADIE Guy
Bourgogne	LEMAITRE Jacques	Midi Pyrénées	BALEUR Jean-Claude
Bourgogne	MARILLIER Michel	Midi Pyrénées	COHEN Dominique
Bourgogne	PELOIS Alexandre	Midi Pyrénées	DELPON Jean-Luc
Bourgogne	THEVENARD Patrick	Midi Pyrénées	GONTIER Gilbert
Franche Comté	BERTRAND Gaston	Midi Pyrénées	NAVARRO Joseph
Franche Comté	BERTRAND Raoul	Languedoc Roussillon	ASTIER Joel
Franche Comté	CHAGROT Jean-Pierre	Languedoc Roussillon	BEC Thierry
Franche Comté	GOUX Christian	Languedoc Roussillon	FERRER Serge
Franche Comté	MASINI Claude	Languedoc Roussillon	GAZAGNE Anne-France
Franche Comté	RAMEL Alain	Languedoc Roussillon	GOMEZ Jean
Franche Comté	ROSSELET Dominique		
<b>Grand Est</b>		<b>Provence</b>	
Champagne Ardennes	DUBOIS Didier	BAGOUSSE Georges	GIRAUD Charles
Champagne Ardennes	LAROSE Didier	KNAUPP Jean-Christophe	LODS Jean Sebastien
Champagne Ardennes	SOT Michel	RAMONDA Pierre	RIGAL Remi
Lorraine	CASSIN Jérôme		SIMON Christine
Lorraine	JACQUES Olivier		SIMON Eric
Lorraine	PEAN Daniel		VILLA VEGA Anne Marie
Lorraine	POIROT Joël		
Lorraine	ROSSI Mario	<b>Normandie</b>	CATROS Alain
Lorraine	ZIMMER Henri		CROCHET David
Alsace	FRANTZ Thierry		DURAND Philippe
Alsace	LAPEYRADE Jean-Pierre		HEBERT Philippe
Alsace	POMMIER Thierry		SEHIER Philippe
Alsace	SCHICKEL Jean-Marc		
<b>Guadeloupe</b>		<b>Ile de France</b>	DIEUDONNE Dany
	CLAIRVILLE Jean Michel		DIEUDONNE Eric
	MAGLOIRE Philippe		DIEUDONNE Fernand
	MAGLOIRE-SELAMBIN France-Lyse		FARAIN Jacky
	MONTOUTE Eric		KRAJKA Charles
			MAINDRON Jean-Luc
			ROUET Lionel
			TILLIER Fabrice
<b>Guyane</b>		<b>Bretagne</b>	CLAVREUL Jean-Claude
	BURGLIN-AGOUN Sabrina		CORVAISIER Michel
	GARCIA Nicolas		GILARD Jean-Luc
			HUARD Philippe
			LUCAS Yannick
			PERCHERON Yves
<b>Martinique</b>		<b>Pays de la Loire</b>	AUDUREAU Norbert
	LUCHEL Dominique		AUVRAY Remy
	LUCHEL Thierry		BESNARD Joel
			BLIN Jean-Michel
			GENTIL Jean-Claude
			GUILLOTIN Jean-Pierre
			HOUDAYER Stephane
			JAUFFRAUD Matthieu
			LALA Raymond
			LAUNAY Stephane
			LEBEAU Philippe
			LECOMTE Eric
			MORIN Jean-Francois
			PICARD Jean-Claude
			POUPIN Laurent
<b>Nouvelle Calédonie</b>		<b>Centre</b>	BELLANGER Alain
	LEPIGEON Stephane		CHEVEREAU Janine
			CHEVEREAU Michel
			DION Denis
			GALLOU Christian
<b>Réunion</b>			
	LEPINAY Claude		
	PAYET Patrice		
<b>Nouvelle Aquitaine</b>			
Aquitaine	CHAUMOND Bernard		
Aquitaine	HUMEAU Jean-Claude		
Aquitaine	PERNOT Christian		
Aquitaine	SAUMAGNE Jean-Pierre		
Limousin	BRACHET Patrice		
Limousin	PRADEAU Yves		
Limousin	SABOTIER Marylene		
Poitou Charentes	AUPY Bernard		
Poitou Charentes	DAVID Patrick		
<b>Auvergne Rhône Alpes</b>			
Auvergne	MOULIN Philippe		
Auvergne	PAGES Christian		
Auvergne	VERNOIS Serge		
Rhône Alpes	ANDREY Simon		
Rhône Alpes	BESSON Gerard		
Rhône Alpes	COMAS Christophe		

## FORMATEURS 2ème DEGRE ET TECHNIQUE

La liste des formateurs 2ème 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 ont l'obligation de suivre la formation de formateur de ligue.

### LISTE FORMATEURS 2ème DEGRE

Les formateurs 2ème degré devront obligatoirement être en possession de la formation de formateur

<p><b>VITESSE</b>  <b>Premier Degré</b>  <u>Quest :</u> Jean-Luc GILARD  <u>Sud-Ouest :</u> Nicole FUENTES  <u>Est :</u> Jacques LEMAITRE  <u>Sud Est :</u> Annie VILLA VEGA</p> <p><b>Second Degré</b>            Annie VILLA VEGA            Jean-Luc GILARD  <u>Course de Côte :</u> Michel MARIELLE</p> <p><b>RALLYES ROUTIERS</b>            Jean-Jacques GUILLEMOZ            Gilles PLANCHON-TOURLY</p> <p><b>MOTOCROSS</b>            Guy ABADIE            Joël ASTIER            Alain BELLANGER            Patrice BRACHET            Jérôme CASSIN</p>	<p>Michel CORVAISIER            Jean-Luc DELPON            Denis DION            Gilbert GONTIER            Christian GOUX            Philippe HEBERT            André LIOGIER            Claude MASINI            Thierry POMMIER            Patrick STADLER            Serge VERNOIS</p> <p><b>TRIAL</b>            Jean-Michel BLIN            François COURBOULEIX            Jean HELWASER            Yves PERCHERON            Christian PERNOT            Joël POIROT            Yves PRADEAU            Pierre RAMONDA</p>	<p><b>COURSES SUR PISTE</b>            Thierry BOUIN            Marty LAMOUREUX            Laurent SAMBARREY            Benoit VERGEZ-BICAT</p> <p><b>ENDURO</b>            Patrick DAVID            Didier DUBOIS            Philippe DURAND            Jean-Pierre IPUY            Jean-Luc MAINDRON            Dominique ROSSELET</p> <p><b>COURSES SUR SABLE</b>            Gérard BRONDY</p> <p><b>MOTOBALL</b>            Mathieu DOUSSELAIN</p>
--	--	--

### LISTE FORMATEURS TECHNIQUE 1er DEGRE

<p><b>Hauts de France</b>            Flandres            Picardie  <b>Grand Est</b>            Lorraine            Alsace  <b>Bourgogne Franche Comté</b>            Bourgogne            Franche Comté            Nouvelle Aquitaine            Poitou Charentes            Poitou Charentes            Aquitaine            Limousin  <b>Auvergne - Rhône Alpes</b>            Auvergne            Rhône Alpes  <b>Occitanie</b>            Midi Pyrénées            Languedoc  <b>Normandie</b></p>	<p>DELESCAUT Stéphane            GAILLARD Jacky            THIEBLEMONT Gérard            LAPEYRADE Jean-Pierre            THEVENARD Patrick            ETHALON Georges            DEPOIT Jean-Michel            MARTIN Jean-Michel            CHAVERON Patrice            SABOTIER Michel            LIORET Laurent            DUMORD Jean-Marc            ROUSSEL Vincent            ASTIER Joël            GABRIEL Eric</p>	<p><b>Bretagne</b>            BAUCHER Yves  <b>Pays de la Loire</b>            PICHOT Christophe  <b>Provence</b>            TRAVERSA Didier  <b>Réunion</b>            LEPINAY Claude            PAYET Patrice  <b>Guadeloupe</b>            CLAIRVILLE Jean Michel            MAGLOIRE Philippe            MAGLOIRE-SELAMBIN France-Lyse            MONTOUTE Eric  <b>Guyane</b>            BURGLIN-AGOUN Sabrina            GARCIA Nicolas  <b>Martinique</b>            LUCHEL Dominique            LUCHEL Thierry  <b>Nouvelle Calédonie</b>            LEPIGEON Stéphane</p>
--	---	--

### COMMISSAIRES DE PISTE

#### 1er degré

Les Commissaires de Piste 1er degré obtiennent cette qualification par équivalence de l'obtention de leur CASM à leur demande. Cette qualification peut être soumise à remise à niveau.

Un Commissaire de Piste 1er degré peut officier seul en poste à l'exception des manifestations de vitesse ou il doit être couplé à un Commissaire de Piste 2ème degré.

#### 2ème degré

Les Commissaires de Piste 2ème degré obtiennent cette qualification par le passage d'une formation spécifique Commissaire de Piste. Cette qualification peut être soumise à remise à niveau.

**COMMISSAIRES DE ZONE****1er degré**

Les Commissaires de zone 1er degré obtiennent cette qualification par le passage d'une formation spécifique Commissaire de Zone 1er degré dispensée par les formateurs de ligue.

Un Commissaire de Zone 1er degré peut officier uniquement sur des manifestations de trial nationales et/ou européennes hors championnat.

**2ème degré**

Les Commissaires de Zone 2ème degré obtiennent cette qualification par le passage d'une formation spécifique Commissaire de Zone 2ème degré uniquement dispensée par les formateurs Trial 2ème degré désignés par la Commission Nationale. Ils peuvent officier sur des manifestations de trial nationales, européennes ou internationales comptant pour un championnat.

**DIRECTEURS DE COURSE ET COMMISSAIRE SPORTIF****1er degré**

Les Officiels 1er 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 satisfaire au questionnaire.

Les formations 1er 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.

Le formateur via sa ligue, pour validation, devra envoyer la liste des candidats (adresse, date et lieu de naissance, adresse mail et n° de téléphone) ainsi que le lieu exact, la date et l'heure de chaque formation au secrétariat du Comité de Formation des Officiels au minimum 15 jours avant la tenue de celle-ci.

Une convocation et les documents seront envoyés à chaque candidat dont le secrétariat aura été informé.

**2ème degré**

Les Officiels du 2ème 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 devra être en possession de la qualification 1er degré de la discipline concernée pour pouvoir prétendre à cette formation.

En ce qui concerne les remises à niveau, le candidat doit satisfaire au questionnaire. A défaut, il perd sa qualification 2ème degré. Toutefois, il conservera pour une période d'un an sa qualification de 1er degré.

Les formations 2ème degré sont réalisées par les formateurs 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 charges ces frais.

La formation s'effectue sur une journée, à l'exception de la Vitesse qui est sur deux jours.

La Ligue demandant la formation, en accord avec le formateur 2ème degré, devra envoyer (adresse, date et lieu de naissance, adresse mail et n° de téléphone) ainsi que le lieu exact, la date et l'heure de chaque formation au secrétariat du Comité de Formation des Officiels au minimum 15 jours avant la tenue de celle-ci. Une convocation et les documents seront envoyés à chaque candidat dont le secrétariat aura été informé.

**Durée de validité de qualification ODC et OCS 1er et 2ème degré  
au 31 mars suivant la 4ème année de l'examen**

Avant le terme de la validité de la formation le Directeur de Course ou le Commissaire Sportif devra participer à une remise à niveau pour continuer à officier. Chaque officiel reçoit un courrier de la fédération courant septembre l'informant de la fin de validité de sa qualification.

**3ème degré**

Les officiels 3ème 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 2ème degré en cours de validité.

**Durée de validité de qualification ODC et OCS 3ème degré : 3 ans**

Avant le terme de la validité de la formation le Directeur de Course ou le Commissaire Sportif devra participer à une remise à niveau pour continuer à officier.

## **COMMISSAIRES TECHNIQUES**

La formation des Commissaires techniques s'effectue sur trois niveaux :

- 1er degré : Contrôle sonore et des éléments de sécurité des machines et des équipements.
- 2ème degré : Championnat de France et Championnat FIM Europe
- 3ème degré : Championnat FIM

### **1er degré**

Cette formation est ouverte à tout candidat volontaire.

Les formations techniques sont réalisées par les formateurs de 1er degré désignés par le Collège Technique National et prises en charge (déplacement, hébergement et restauration du formateur) par les Ligues Motocyclistes Régionales qui en font la demande.

#### **Déroulement des formations :**

Formation sur 1 journée avec une évaluation (QCM) sur les éléments de sécurité. Sur la base de cette évaluation les candidats sont conseillés sur la suite qu'ils peuvent envisager.

### **2ème degré**

Cette formation est accessible aux candidats titulaires de la qualification commissaire technique 1er degré.

#### **Déroulement de la formation :**

Formation sur 1 journée et suivie le lendemain d'un examen, dispensée par un organisme sélectionné par le Collège Technique National et portant sur la métrologie, des moteurs et des châssis.

La formation et l'examen concernent **toutes les disciplines**.

#### **Déroulement de l'examen :**

L'examen d'OCT 2ème degré comporte :

- Un QCM fédéral avec un minimum de 85% de bonnes réponses à obtenir
- Une épreuve de métrologie Moteur thermique : Relevés dimensionnels avec les tolérances constructeurs et calculs.
- Une épreuve de conformité aux règlements sur des machines (vitesse, motocross, trial, enduro, etc...)

En cas d'échec à l'examen d'OCT 2ème degré, si le candidat n'a échoué que dans la partie métrologie, il lui sera décerné une qualification OCT 1er degré.

#### **Durée de validité de qualification 1er et 2ème degré : 4 ans**

Avant le terme de la validité de la formation, le Commissaire Technique doit participer à une remise à niveau pour continuer à officier. Chaque officiel reçoit un courrier de la fédération courant septembre l'informant de la fin de validité de sa qualification.

### **3ème degré**

Les Commissaires Techniques 3ème 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 ODC et OCS 3ème degré : 3 ans**

Avant le terme de la validité de la formation le Directeur de Course ou le Commissaire Sportif devra participer à une remise à niveau pour continuer à officier.

## **CHRONOMETREURS**

### **1er degré**

Les formations de Chronomètres 1er degré sont gérées par les Ligues Motocyclistes Régionales.

### **2ème degré**

Les nominations de qualification Chronomètres 2ème degré sont définies par le Comité de Chronométrage.

#### **Durée de validité de qualification 1er et 2ème degré : 4 ans (sauf décision du Comité Chronométrage)**

Avant le terme de la validité de la formation le Chronométrateur devra participer à une remise à niveau pour continuer à officier.

**LISTE DES EQUIVALENCES DES NIVEAUX DE QUALIFICATION****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	<b>ODC</b> <b>OCS</b>	ODC / OCS / OCP OCS / OCP	1er, 2ème ou 3ème degré
NATIONALE & ZUE Championnat Motos Classiques & Historiques	<b>ODC</b> <b>OCS</b>	ODC / OCS / OCP OCS / OCP	1er, 2ème ou 3ème degré
NATIONALE & ZUE Championnat, Coupe, Trophée Inter (épreuves hors Championnat)	<b>ODC</b> <b>OCS</b>	ODC / OCS / OCP OCS / OCP	2ème ou 3ème degré

**VITESSE**

CAPACITES DES EPREUVES	SPECIALITES	QUALIFICATION	Niveau Nécessaire pour officier
NATIONALE & ZUE hors Championnat, Coupe, Trophée	VITESSE CIRCUIT ENDURANCE DRAGSTER COURSE DE COTE MOTOS ANCIENNES COURSE COTE MOTOS ANCIENNES VITESSE - 25CV ENDURANCE - 25CV CIRCUIT	VITESSE VITESSE VITESSE/DRAGSTER COURSE DE COTE/VITESSE COURSE DE COTE/VITESSE VITESSE -25CV / VITESSE -25CV / VITESSE	1er, 2ème ou 3ème degré

**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 MONTEE IMPOSSIBLE SUPERCROSS CONCOURS DE SAUT	MOTOCROSS/ VITESSE MOTOCROSS MOTOCROSS MOTOCROSS	2ème ou 3ème degré
NATIONALE & ZUE Championnat, Coupe, Trophée et INTER (épreuves hors Chpt)	COURSE MIXTE	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. 50cc ENDURANCE T.T. CROSS COUNTRY COURSES SUR SABLE	ENDURO/ MOTOCROSS ENDURO/ MOTOCROSS ENDURO/ MOTOCROSS ENDURO/ COURSES SUR SABLE	1er, 2ème ou 3ème degré
TOUTES EPREUVES Nationales / Inter. / ZUE	RALLYE TOUT TERRAIN	ENDURO	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 POSTULANT A UNE FORMATION

DISCIPLINE	DEGRE	Partie Commune Avec documents	ODC Spécifique Sans documents	OCS Spécifique Avec documents
VITESSE	1	<b>85 %</b>	<b>85 %</b> OCS si minimum <b>75%</b>	<b>85 %</b>
	2			
- 25CV	1			
	2			
MOTOCROSS	1			
	2			
ENDURO	1			
	2			
TRIAL	1			
	2			
RALLYES ROUTIERS	2			
COURSE SUR PISTE	1			
	2			
COMMISSAIRE DE PISTE	2	75% bonnes réponses sans documents		
COMMISSAIRE DE ZONE 1er DEGRÉ	1	75% bonnes réponses sans documents		



**Suivez toute l'actualité de la FFM**  
**[www.ffmoto.org](http://www.ffmoto.org)**

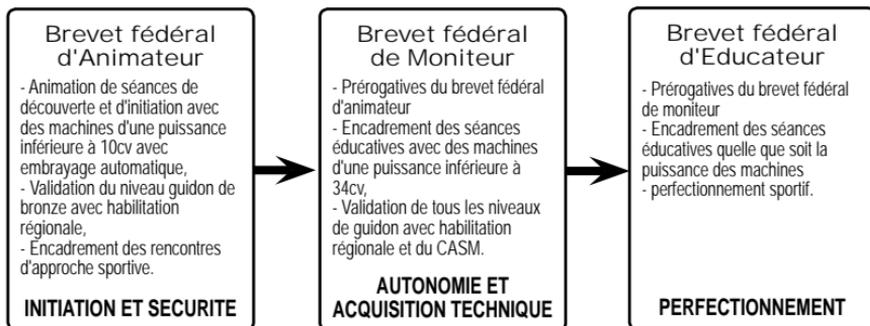
# FORMATIONS DES EDUCATEURS SPORTIFS MOTOCYCLISTES

## De l'animateur FFM aux Diplômes d'Etat

### ➤ Les brevets fédéraux pour les bénévoles : BFA, BFM, BFE

Un brevet fédéral est requis pour animer, encadrer ou entraîner bénévolement au sein d'un moto-club affilié (cf. règles éducatives).

Les Brevets fédéraux correspondent à 3 niveaux de prérogatives et sont progressivement accessibles : BFA puis BFM puis BFE.



### ➤ Les certifications professionnelles : CQP, DEJEPS, DESJEPS

L'animation, l'encadrement, l'enseignement, l'entraînement... au sport motocycliste à titre rémunéré nécessite la possession d'un titre, diplôme ou certificat de qualification professionnelle (CQP) reconnu par l'Etat (Cf. articles L212-1 et suivants du Code du sport).

Le Ministère chargé des sports a mis fin au brevet d'Etat. Les personnes qui en sont titulaires conservent leur diplôme et les prérogatives qui y sont attachées. Une nouvelle architecture des certifications professionnelles pour l'encadrement du sport motocycliste a donc été élaborée :

- **Un Certificat de Qualification Professionnelle (CQP) "Initiateur en motocyclisme"**, qui vise des emplois temporaires (temps partiel, saisonniers et occasionnels), pour les activités d'initiation au sport motocycliste (hors compétition) ou de roulage sur circuit. Les formations sont dispensées par des organismes indépendants, habilités par la FFM (Cf. [www.ffmoto.com](http://www.ffmoto.com) rubrique "diriger / encadrer" puis "éducateur moto").

Les premiers modules de formation du CQP "initiateur en motocyclisme" correspondant au Brevet fédéral Animateur (BFA) et au Brevet fédéral Moniteur (BFM).

- **Un Diplôme d'Etat de la Jeunesse, de l'Education Populaire et du Sport (DEJEPS) "Perfectionnement sportif"** pour les emplois permanents et les activités d'initiation et de perfectionnement sportif.

Deux formations sont actuellement proposées par :

- **le CREPS de Toulouse** en partenariat avec Pascal Finot Formation (P2F)

[www.creps-toulouse-midi-pyrenees.jeunesse-sports.gouv.fr](http://www.creps-toulouse-midi-pyrenees.jeunesse-sports.gouv.fr) ou [cecile.berjeaud@creps-toulouse.sports.gouv.fr](mailto:cecile.berjeaud@creps-toulouse.sports.gouv.fr)

- **le CREPS de Reims** en partenariat avec Nicolas Langue (Pro Stage).

[www.creps-reims.fr](http://www.creps-reims.fr) - e-mail : [kevin.schweig@creps-reims.sports.gouv.fr](mailto:kevin.schweig@creps-reims.sports.gouv.fr) - Tél : 03.26.86.70.12 (ou 13)

Les personnes titulaires d'un Brevet fédéral FFM ou d'un CQP peuvent bénéficier d'allègements (entrée en formation, allègement de formation) en fonction du niveau de leur qualification.

- **Un Diplôme d'Etat Supérieur de la Jeunesse, de l'Education Populaire et du Sport (DESJEPS)** pour l'encadrement du Haut Niveau.

Les formations au DESJEPS seront dispensées par des organismes indépendants, habilités par les services régionaux chargés de la "Jeunesse et des sports" (DRJSCS).

**Renseignements complémentaires sur le site [www.ffmoto.org](http://www.ffmoto.org)  
ou du Service Formation de la Fédération au 01.49.23.77.18**

## FORMATION DES RANDONNÉES MOTORISÉES

L'encadrement à titre rémunéré des balades ou randonnées motorisées (quad ou moto) relève d'une profession réglementée (article L 212-1 et suivants du Code du sport). Ainsi, les accompagnateurs doivent donc être titulaires d'un diplôme reconnu par l'Etat.

La Fédération, en collaboration avec le Syndicat National des Professionnels du Quad et de la Motoneige, a créé un Certificat de Qualification Professionnelle (CQP) "Guide de véhicules terrestres motorisés à guidon", options "quad" ou "moto verte", afin de permettre aux professionnels de répondre à la réglementation en vigueur.

CQP "Guide de véhicules terrestres motorisés à guidon" :

### Prérogatives :

Accompagnement et encadrement, à titre rémunéré, en balade ou randonnée de personnes titulaires d'un titre ou permis autorisant la conduite du véhicule utilisé (quad ou motocyclette).

### Contenu :

- UC 1 : approche générale - pilotage : 35h
- UC 2 : sécurité - fonctionnement : 40h
- UC 3 : juridique - mécanique : 35h
- Stage en entreprise : 70h
- UC 4 : environnement naturel et " historique " : 40h
- UC 5 : gestion - organisation : 25h

Les candidats qui souhaitent obtenir les 2 options (quad ou moto verte) doivent effectuer les UC1 et UC2 pour chacune d'elles. Les autres UC validées sur une option (ex. : quad) ouvrent droit à un allègement dans l'autre option (ex. : moto verte).



**La Fédération Française de Motocyclisme soutient les campagnes de sensibilisation du Ministère de la Ville, de la Jeunesse et des Sports contre les discriminations de toutes sortes ainsi que les violences dans le sport.**



**ÇA, C'EST PAS UN SPORT DE TAPETTE !**  
#CoupdeSifflet

**Donne un coup de sifflet contre l'homophobie dans le sport**

[www.sports.gouv.fr/CoupdeSifflet](http://www.sports.gouv.fr/CoupdeSifflet)



## LES ACTIVITES EDUCATIVES DE LA FFM

La FFM développe des produits et des actions éducatives. Ceux-ci sont à la disposition des structures affiliées, voire des éducateurs, pour accompagner la progression des nouveaux pratiquants et ainsi offrir aux enfants, une progression pédagogique structurée.

La pratique éducative a pour objectif l'apprentissage de la maîtrise d'un 2 roues motorisé ou d'un quadricycle et l'éducation à la sécurité routière.

Afin de permettre aux pilotes d'acquérir un niveau de maîtrise nécessaire pour accéder à la compétition, le Comité de l'Educatif et Découverte Sportive (CEDS) définit les contenus de formation et les diplômes correspondants à chaque niveau.

La pratique éducative se déroule sur un site éducatif conformément aux dispositions prévues par le CEDS (cf : règles éducatives).

### LES PRODUITS EDUCATIFS

#### ➤ Le livret "J'apprends la moto"

La Fédération a créé le livret "J'apprends la moto", destiné aux jeunes débutants pour permettre de suivre leur progression au fil des apprentissages, pour favoriser le développement de leur "culture moto" et enfin pour les inciter à poursuivre leur pratique au sein des moto-clubs affiliés à la FFM.

Son objectif centré sur les pratiques d'apprentissage voire de loisirs, le positionne comme un dispositif complémentaire à celui des guidons (cf. ci-dessous)



#### ➤ Les Guidons Or, Argent ou Bronze :

Trois niveaux d'apprentissage validés par les guidons de Bronze, d'Argent et d'Or.



Le programme des guidons propose une approche de la connaissance et de la maîtrise d'un engin motorisé sous la conduite d'un encadrement qualifié.

Passer un guidon, c'est apprendre à maîtriser un engin motorisé, connaître les règles de base du sport motocycliste et leurs principes de sécurité.

Le niveau acquis, argent ou or, donne désormais accès à la compétition avec une licence Nationale Jeune (NJ1, NJ2, NJ3).

Pour la délivrance des guidons, Les Ligues Motocyclistes Régionales (L.M.R.) habilite les éducateurs sportifs, notamment au sein des Ecoles Françaises de Motocyclisme, qui en font la demande en application de la procédure en vigueur.

Les personnes titulaires du Brevet Fédéral Animateur F.F.M. peuvent valider les guidons de bronze, celles titulaires du Brevet Fédéral Moniteur F.F.M., ou du Brevet Fédéral Educateur F.F.M. ou d'une certification professionnelle Moto (COP, BEES, DEJEPS ou DESJEPS) valident les guidons de Bronze et d'Argent ou d'Or.

Les éducateurs, les EFM ou les clubs éducatifs peuvent organiser, à leur initiative, des sessions de guidons, après accord préalable de la L.M.R.

Dans ce cas, les commandes des packs sont effectuées auprès des L.M.R. La liste des pilotes validés pour chaque niveau de guidon doit être transmise à la LMR du lieu d'organisation qui saisit sur la base nationale (Intranet) chaque guidon délivré.

## ➤ **Le CASM :**

Le CASM est obligatoire à partir de 12 ans pour obtenir une licence compétition annuelle pour tout nouveau licencié et pour toute personne ne possédant pas de permis. Il peut être passé dès 11 ans.

Pour les mineurs voulant se présenter au CASM, une autorisation parentale est exigée.

Tout titulaire d'un Guidon d'Or, d'un permis A ou d'un permis B accompagné de l'attestation de formation à la conduite d'un 125cc est dispensé de la partie pratique du CASM.

## **Dispenses - équivalences :**

Obtiennent le CASM par équivalence, sur demande auprès de leur ligue :

- Les titulaires d'un guidon d'Or et de deux années, consécutives ou non, de licences de pratique annuelle (FFM ou UFOLEP), quelle que soit la discipline,

- Les titulaires d'une qualification OCP, de deux années de licences et du permis A (quel que soit le type)

Les sessions de CASM sont organisées à l'initiative des LMR en faisant appel aux éducateurs sportifs qualifiés (DEJEPS, BEES, CQP Initiateur en motocyclisme, BF Educateur ou BF Moniteur).

## ➤ **Les cartes et licences en éducatif**

Pour la participation à des activités éducatives, plusieurs cartes ou licences sont proposées.

**La carte stage :** Validité : 5 jours continus.

Disponible auprès de tout moto-club affilié à la FFM. Pas de certificat médical.

Attention, uniquement valable pour des activités sur des motos ou quads assurés en Responsabilité Civile par le club, sur terrains agréés ou circuits homologués.

**La carte école :** Validité : année civile.

Disponible auprès des MCE et des EFM. Pas de certificat médical. valable sur terrains agréés ou circuits homologués.

La FFM propose l'offre primo carte école (pour la première demande). Par exemple, pour une souscription le 1er septembre 2018, la carte sera valable jusqu'au 31/12/2019. De plus, le demandeur pourra bénéficier également de l'offre primo licencié, lors de sa première prise de licence.

**La licence "1 manifestation" Découverte sportive (LJD) jusqu'à 11 ans :** Voir chapitre correspondant ou sur le site : [www.ffmoto.org](http://www.ffmoto.org)

**Les licences annuelles :** "Loisirs / Entraînement" et "Nationales Jeunes"

Voir sur le site : [www.ffmoto.org](http://www.ffmoto.org)

## **Reconnaissance "Moto Club éducatif FFM"**

Depuis 2006, la Fédération Française de Motocyclisme propose une démarche de valorisation et de promotion des activités éducatives et d'approche sportive pour les clubs qui les organisent. Cette première reconnaissance peut également être une première étape vers la labellisation Ecole Française de Motocyclisme.



Les Objectifs sont les suivants :

- Valoriser des clubs affiliés FFM et des acteurs éducatifs ;
- Harmoniser des pratiques éducatives et d'approche sportive ;
- Créer un vrai réseau régional des clubs référencés éducatifs ;
- Aider ces clubs à atteindre le label EFM ;
- Augmenter le nombre de journées éducatives et d'approche sportive en région ;
- Fidéliser les pratiquants dans les diverses disciplines : Cross, Quad, Trial et Vitesse ;
- Créer un challenge clubs, type Moto Games avec une finale régionale et pourquoi pas nationale.

Les Moto Clubs Educatifs bénéficient d'une promotion nationale (Internet, Annuaire FFM...) et de l'accès à des mesures d'accompagnement proposées par la FFM. Parallèlement, chaque ligue peut développer et animer son réseau de MC Educatifs.

## **Le label "Ecole Française de Motocyclisme"**

La Fédération a créé en 1999 le label "Ecole Française de Motocyclisme" afin de reconnaître, de valoriser et de promouvoir les clubs affiliés à la FFM, qui organisent des opérations de découverte, animent des séances d'apprentissage et/ou de perfectionnement aux pratiques motocyclistes.

L'attribution du label, service gratuit de la Fédération, est conditionnée par le respect du cahier des charges national qui propose un schéma d'organisation des activités dans le respect de la réglementation et qui tend à valoriser la "qualité" des prestations proposées.

Les moto-clubs labellisés peuvent bénéficier des mesures d'accompagnement proposées par la F.F.M. : promotion, réseau national, partenariat, etc...



## LISTE DES MOTO-CLUBS ÉDUCATIFS (Décembre 2018)

**ASM DU BUGEY (ASMB) (01)**

Disciplines : Motocross / Trial

**MOTO CLUB DE L'OMOIS (02)**

Discipline : Motocross

**MOTO CLUB MONTLUCON (03)**

Discipline : Motocross

**CENTAURE CLUB NICE (06)**

Disciplines : Motocross / Vitesse

**MOTO CLUB CAGNES/VILLENEUVE (06)**

Discipline : Vitesse

**AMSL TRIAL LEVENS (06)**

Discipline : Trial

**TRIAL CLUB DE LA BURLE (07)**

Discipline : Trial

**TOULOUSE MOTO SPORT (09)**

Disciplines : Motocross / Quad

**MOTO CLUB D'ALAIRAC (11)**

Disciplines : Motocross / Quad

**MOTO CLUB DU LEVEZOU (12)**

Discipline : Trial

**MOTO CLUB ROUERGAT (12)**

Disciplines : Motocross / Quad / Enduro

**AIX'TREME CROSS (13)**

Disciplines : Motocross / Quad / Trial / Enduro

**MOTO CLUB DES PUY (19)**

Disciplines : Motocross / Quad / Enduro

**MOTO CLUB DE LA PLAINE ORIENTALE (20)**

Discipline : Motocross

**MOTO CLUB GOUDELIN - MERZER (22)**

Disciplines : Motocross / Trial / Vitesse / Enduro

**ASSOCIATION I-RONDELLES (23)**

Discipline : Enduro

**MOTO CLUB BOUSSAQUIN (23)**

Discipline : Motocross

**MOTO CLUB LES AS DU GUIDON (24)**

Discipline : Tout terrain

**MOTO CLUB DES 2 RIVES (24)**

Discipline : Motocross

**UNION MOTOCYCLISTE BAUMOISE (25)**

Discipline : Motocross

**MOTO CLUB THOMER LA SOGNE (27)**

Discipline : Motocross

**MOTO CLUB BAGNOLAIS (30)**

Discipline : Trial

**VILLENEUVE MOTO LOISIRS (30)**

Disciplines : Motocross / Enduro / Pit bike

**MOTO CLUB BRUGUIERES (31)**

Discipline : Motocross

**MOTO CLUB DE L'ARMAGNAC (32)**

Discipline : Motocross

**MOTO CLUB DE POUSSAN (34)**

Disciplines : moto/cross / Trial

**TRIAL CLUB DE FABREGUES (34)**

Discipline : Trial

**CMX RACER (34)**

Discipline : Motocross

**MOTO CLUB ARGENTONNAIS (36)**

Discipline : Motocross

**MOTO CLUB ROANNAIS (42)**

Discipline : Motocross

**PRS MOTO Quad (42)**

Disciplines : Motocross / Quad

**MOTO TOUT TERRAIN HERBLINOIS (44)**

Discipline : Motocross

**MOTO CLUB DE GIEN (45)**

Discipline : Motocross

**MOTO CLUB BRIARE (45)**

Disciplines : Motocross / Vitesse

**MOTO-VERTE HAUTE LOZERE (48)**

Disciplines : Motocross / Enduro / Enduro kid

**TRIAL CLUB CHALONNAIS (49)**

Disciplines : Trial / Enduro

**MOTO CLUB DU VAL D'OUVE (50)**

Disciplines : Motocross / Quad / Enduro

**HAGUE RACING CLUB JUNIORS (50)**

Discipline : Vitesse

**MOTO CLUB DE CHATEAU/GONTIER (53)**

Discipline : Motocross

**MOTO CLUB NEUVY SUR LOIRE (58)**

Discipline : Motocross

**AS TEAM HIPPOCAMTUS (58)**

Discipline : Vitesse

**MX ACTIVITES (58)**

Disciplines : Motocross / Quad

**PLAINVILLE MOTO VERTE (60)**

Disciplines : Motocross / Quad

**MOTO TRIAL CLUB DE CAISNES (60)**

Discipline : Trial

**MOTO CLUB VICOMTOIS (63)**

Discipline : Motocross

**MOTO CLUB BRIOUDE (63)**

Disciplines : Motocross / Enduro Kid

**ASM PAU MOTO VERTE (64)**

Disciplines : Motocross / Enduro

**MOTO CLUB D'ANLAU (67)**

Disciplines : Motocross / Trial / Quad / Enduro

**ASSOCIATION MOTO CLUB DE MACON (71)**

Disciplines : Motocross / Quad

**GROUPE SPORTIF DE TORCE (72)**

Discipline : Motocross

**MOTO CLUB RUMILLIEN (74)**

Discipline : Motocross / Quad

**ST VALERY MOTO CROSS (76)**

Discipline : Motocross

**MOTO CLUB SOTTEVILLE SUR MER (76)**

Discipline : Trial

**ESPACE TT SERRIS - VAL D'EUROPE (77)**

Discipline : Motocross

**UM NEMOURIENNE (77)**

Discipline : Motocross / Trial / Quad

**TEAM 6ème AVENUE (78)**

Discipline : Vitesse

**PASSION TT 78 (78)**

Discipline : Trial

**MOTO CLUB DU LOUP GAROU (79)**

Discipline : Trial

**LAGUEPIE MOTO CLUB (82)**

Disciplines : Motocross / Quad

**MX ECOLE (83)**

Disciplines : Motocross / Quad

**MOTO CLUB DU VAR (83)**

Disciplines : MX / Trial / Quad / Enduro

**VAL DE VIENNE MOTO (86)**

Discipline : Vitesse

**CUSSAC MOTO CLUB (87)**

Disciplines : Motocross / Quad

**MOTO SPORTS NATURE (89)**

Disciplines : Motocross / Quad

**MOTO CLUB ACCELERATION (91)**

Disciplines : Motocross / Vitesse

**GUADELOUPE MOTO CLUB (971)**

Discipline : Motocross

**MOTO CLUB DU LAMENTIN (971)**

Discipline : Motocross

**AZOTYZONE TRIAL CLUB (974)**

Discipline : Trial

# LISTE DES ÉCOLES LABELLISÉES (Décembre 2018)

- **Ecole de la LMR Hauts de France (02)**  
Tél : 03.23.76.21.47 - 06.31.95.91.80  
site : [www.ligue-moto-picardie.asso.fr](http://www.ligue-moto-picardie.asso.fr)  
e-mail : [lmrpicardie@orange.fr](mailto:lmrpicardie@orange.fr)
- **MC Rochepaule / Centre TT (07)**  
Tél : 04.75.30.25.40 - site : [www.centretoutterrain.com](http://www.centretoutterrain.com)  
e-mail : [motoclubrochepaule@orange.fr](mailto:motoclubrochepaule@orange.fr)
- **Association Sportive du Domaine de Foolz (10)**  
Tél : 03.25.29.78.86 - 06.81.73.81.84  
site : [www.domainedefoolz.com](http://www.domainedefoolz.com)  
e-mail : [domainedefoolz@wanadoo.fr](mailto:domainedefoolz@wanadoo.fr)
- **MC Rouquettois / « University Moto » (12)**  
Tél : 05.65.29.62.62 - 06.03.86.67.22  
e-mail : [universitymoto@hotmail.fr](mailto:universitymoto@hotmail.fr)
- **Moto Sud Organisation (13)**  
Tél : 06.25.05.93.57 - site : [www.motosudorganisation.com](http://www.motosudorganisation.com)  
e-mail : [motosudorganisation@gmail.com](mailto:motosudorganisation@gmail.com)
- **Basly Moto Club (14)**  
Tél : 02.31.08.11.19 - 06.74.56.99.07  
site : [www.motoclubdebasly.com](http://www.motoclubdebasly.com)  
e-mail : [e-flambard@orange.fr](mailto:e-flambard@orange.fr)
- **Moto Club Angérien (17)**  
Tél : 05.45.91.38.56 - 06.78.37.22.69  
site : [www.motoclub-angerien.com](http://www.motoclub-angerien.com) - e-mail : [mcal@voila.fr](mailto:mcal@voila.fr)
- **A.S. Loisirs Off Road (21)**  
Tél : 03.80.75.67.99 - 06.88.35.89.17  
site : [www.loisirsoffroad.fr](http://www.loisirsoffroad.fr) - e-mail : [loisirssoffroad@wanadoo.fr](mailto:loisirssoffroad@wanadoo.fr)
- **MC Dinannais (22)**  
Tél : 06.81.65.89.85 - e-mail : [mcdinannais@wanadoo.fr](mailto:mcdinannais@wanadoo.fr)
- **Moto Club Lamballais (22)**  
Tél : 02.96.34.01.45 - 06.68.53.86.08  
e-mail : [alan.leh@hotmail.fr](mailto:alan.leh@hotmail.fr)
- **Centre de loisirs Tout Terrain Espace Moto / MC Team Enduro X-Trem (23)**  
Tél : 06.08.85.70.79 - site : [www.espacemoto.net](http://www.espacemoto.net)  
e-mail : [julien.baudry23@wanadoo.fr](mailto:julien.baudry23@wanadoo.fr)
- **Ride'On (24)**  
Tél : 06.32.67.07.06 - site : <http://rideonmx.com>  
e-mail : [rideonmx@hotmail.fr](mailto:rideonmx@hotmail.fr)
- **Team Biker TT / 200% Stage (28)**  
Tél : 06.37.89.30.81 - e-mail : [teambikertt@orange.fr](mailto:teambikertt@orange.fr)
- **Moto Club Sommiérois (30)**  
Tél : 04.86.51.50.49 - 06.35.37.82.02  
site : [www.moto-club-sommiérois.org](http://www.moto-club-sommiérois.org)  
e-mail : [thibault-bernard@outlook.fr](mailto:thibault-bernard@outlook.fr)
- **Pôle Mécanique de la Montagne noire (31)**  
Tél : 05.62.18.06.11 - site : [www.motoclubdulac.com](http://www.motoclubdulac.com)  
e-mail : [motoclub.dulac@orange.fr](mailto:motoclub.dulac@orange.fr)
- **Kid Découverte Moto (33)**  
Tél : 06.85.70.44.85 - site : [www.kdm-kids.com](http://www.kdm-kids.com)  
e-mail : [frederic.chartier8@wanadoo.fr](mailto:frederic.chartier8@wanadoo.fr)
- **Frontignan la Cible (34)**  
Tél : 06.18.99.32.33  
e-mail : [arnaud.masset@gmail.com](mailto:arnaud.masset@gmail.com)
- **Section moto Bréalaïse (35)**  
Tél : 02.99.60.45.58 - 06.09.70.39.98  
site : [www.acl-breai.com](http://www.acl-breai.com) - e-mail : [yves.percheron@wanadoo.fr](mailto:yves.percheron@wanadoo.fr)
- **Quad Concept Le quad autrement (42)**  
Tél : 06.75.65.23.56 - site : [www.quadconcept.fr](http://www.quadconcept.fr)  
e-mail : [quadconcept@quadconcept.fr](mailto:quadconcept@quadconcept.fr)
- **Moto Club Yssingelais (43)**  
Tél : 06.83.56.48.17 - site : [www.mcyssingelais.com](http://www.mcyssingelais.com)  
e-mail : [fillit.christian@orange.fr](mailto:fillit.christian@orange.fr)
- **AM Morgan Burault (45)**  
Tél : 06.81.87.32.19site : [www.ammb.fr](http://www.ammb.fr)  
e-mail : [morgan.burault@wanadoo.fr](mailto:morgan.burault@wanadoo.fr)
- **Agen Moto Verte / Moto 47 (47)**  
Tél : 05.53.66.88.15 - 06.80.05.50.08  
site : [www.agenmotoverte.com](http://www.agenmotoverte.com)  
e-mail : [nathalie.capmarty@icloud.com](mailto:nathalie.capmarty@icloud.com)
- **MC Saint Mihiel (55)**  
Tél : 03.29.90.13.17 - 06.11.75.47.02  
e-mail : [mario.rossi.mc@gmail.com](mailto:mario.rossi.mc@gmail.com)
- **MC Catalan (66)**  
Tél : 09.79.38.22.29 - 06.12.10.42.15  
e-mail : [jean-louis.guillem@orange.fr](mailto:jean-louis.guillem@orange.fr)
- **Loisirs Motorsport (69)**  
Tél : 06.61.77.26.23 - e-mail : [loisirsmotorsport@gmail.com](mailto:loisirsmotorsport@gmail.com)
- **MC Haut-Saonais (70)**  
Tél : 03.84.76.72.06 - 06.84.69.41.12  
e-mail : [christian.goux0386@orange.fr](mailto:christian.goux0386@orange.fr)
- **MC Dardon-Gueugnon (71)**  
Tél : 03.85.84.43.93 - 06.84.21.20.83  
e-mail : [forest.jp@orange.fr](mailto:forest.jp@orange.fr)
- **ASM 24 Heures ACO (72)**  
Tél : 02.43.40.24.20 - site : [www.lemans.org](http://www.lemans.org)  
e-mail : [p.fillon@lemans.org](mailto:p.fillon@lemans.org)
- **MC Neige et Soleil (73)**  
Tél : 04.79.85.75.90 - 06.07.35.78.34  
site : [www.neige-et-soleil.com](http://www.neige-et-soleil.com)  
e-mail : [nicolas.villette@neigeet-soleil.com](mailto:nicolas.villette@neigeet-soleil.com)
- **Ecole de Trial de la Ligue Ile de France (78)**  
Tél : 01.64.90.48.45 - site : [www.liguemoto-idf.org](http://www.liguemoto-idf.org)  
e-mail : [liguemoto.idf@wanadoo.fr](mailto:liguemoto.idf@wanadoo.fr)
- **MC X-Up / Cross Up (84)**  
Tél : 04.90.62.05.32 - 07.77.00.51.53  
site : [www.cross-up.com](http://www.cross-up.com) - e-mail : [audreyrutish@aol.com](mailto:audreyrutish@aol.com)
- **Plein Air Loisirs Pertuis (84)**  
Tél : 04.90.79.98.85 - 06.14.37.42.25  
site : [www.pertuis.motoclub.free.fr](http://www.pertuis.motoclub.free.fr)  
e-mail : [pleinairloisirs.motoquad@wanadoo.fr](mailto:pleinairloisirs.motoquad@wanadoo.fr)
- **Trajectoires 85 (85)**  
Tél : 06.03.53.49.84 - site : [www.trajectoires.wifeo.com](http://www.trajectoires.wifeo.com)  
e-mail : [ecole-moto@wanadoo.fr](mailto:ecole-moto@wanadoo.fr)
- **Initiation Education Motos (86)**  
Tél : 06.11.11.88.12 - site : [www.initiation-education-motos.fr](http://www.initiation-education-motos.fr)  
e-mail : [iem.contacts@gmail.com](mailto:iem.contacts@gmail.com)
- **Motoball Club Neuvilleois (86)**  
Tél : 05.49.45.66.63 - 06.07.05.10.24  
site : [www.motoballneuvilleois.86.fr](http://www.motoballneuvilleois.86.fr)  
e-mail : [sabourinclaude86@wanadoo.fr](mailto:sabourinclaude86@wanadoo.fr)
- **Ecole de Trial de la Bresse (88)**  
Tél : 03.29.25.58.46 - site : [www.motos88.com](http://www.motos88.com)  
e-mail : [contact@motos88.com](mailto:contact@motos88.com)
- **SMC Sens (89)**  
Tél : 06.25.13.07.90 - site : [www.smcsens.com](http://www.smcsens.com)  
e-mail : [cemma89@hotmail.fr](mailto:cemma89@hotmail.fr)
- **Sécurité d'Abord - Ecole Philippe Monneret (92)**  
Tél : 01.39.50.00.00 - 06.18.28.50.31  
site : [www.monneret.com](http://www.monneret.com)  
e-mail : [agence.versailles@monneret.com](mailto:agence.versailles@monneret.com)

## LES ÉCOLES LABELLISÉES : GARANTIE DE QUALITÉ

**Le label est une certification de qualité,  
délivré à des écoles de moto et quad qui s'engagent à :**

### ➤ **Un accueil de qualité**

Leur personnel est à l'écoute de tous les stagiaires, individuels ou en groupe, débutants ou pratiquants plus aguerris pour proposer un stage ou une activité adaptée aux besoins de chacun.

### ➤ **Des infrastructures adaptées**

Un espace d'accueil, des vestiaires et des sanitaires, une salle pour les apports théoriques constituent généralement les locaux des écoles. Certaines d'entre elles disposent en plus de bâtiments d'hébergement et de restauration.

Les terrains de pratique évolutifs, agréés FFM ou homologués, offrent de grandes possibilités pour créer des situations pédagogiques variées.

Les motos et les quads proposés eux aussi, correspondent en puissance et en taille au niveau et au gabarit des stagiaires. Les clubs EFM disposent tous d'un parc varié et important pour répondre aux besoins de chacun, enfants ou adultes.

### ➤ **Un encadrement par des moniteurs qualifiés**

Formés par la Fédération aux méthodes de l'enseignement de la moto, les moniteurs qu'ils soient brevetés d'Etat ou titulaires d'une qualification fédérale facilitent l'acquisition des bases et des techniques de pilotage dans des conditions de sécurité maximale.

Ils vous accompagneront également pendant les activités de loisir telles que les balades ou les randonnées.

### ➤ **Une pratique en toute sécurité**

Outre le choix de la moto appropriée à vos capacités, un encadrement qualifié et des sites de pratique adaptés, la sécurité c'est aussi :

- les équipements de protection - casques, gants, bottes, lunettes - qui sont généralement fournis par les écoles labellisées,
- le nombre de stagiaires par moniteur limité à 10 en simultané,
- les situations pédagogiques adéquates.

### ➤ **Le respect des recommandations fédérales en matière d'enseignement**

Les techniques d'enseignement mettent en œuvre une progression logique des acquis techniques et théoriques. Cette progression qui peut être suivie au fil des stages grâce au livret "J'apprends la moto", doit vous conduire à une pratique en autonomie. Ensuite si vous le souhaitez, vous pourrez vous perfectionner voire vous préparer à une pratique sportive soit de loisir soit de compétition.

Pour toutes ces raisons, n'hésitez pas à contacter un club labellisé "Ecole Française de Motocyclisme" pour vous ou votre enfant. Une équipe de professionnels, sérieuse et vigilante, vous conduira vers les plaisirs du pilotage d'une moto ou d'un quad en toute sécurité.

***L'Ecole Française de Motocyclisme,  
la meilleure façon d'apprendre***

# REGLEMENT EDUCATIF

*Les présentes règles fédérales sont édictées en application des Règles Techniques et de Sécurité qui prévalent en cas de dispositions contradictoires à l'exception des éléments spécifiques à l'organisation fédérale (guidons, licences, brevets fédéraux, ...).*

## ARTICLE 1 : DÉFINITION

Les séances éducatives sont organisées sous forme de créneaux d'enseignement au cours desquels les éducateurs proposent aux enfants et aux nouveaux pratiquants des situations pédagogiques variées en référence aux disciplines motocyclistes et qui conduisent notamment à la délivrance des guidons et du CASM.

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

Il est interdit de faire participer simultanément des motocycles solo avec des véhicules à 3 ou 4 roues.

Il est recommandé de ne pas organiser des séances éducatives dans le même temps et sur le même site de pratique que des entraînements.

L'apprentissage encadré par une personne titulaire du Certificat de Qualification Professionnelle CQP "Initiateur en motocyclisme", d'un brevet ou diplôme d'Etat d'éducateur sportif option motocyclisme, est autorisé dans les écoles labellisées MCE ou EFM, pour les jeunes de moins de 6 ans. Il appartient à l'éducateur sportif d'apprécier la capacité du jeune à apprendre la conduite d'une moto ou d'un quad.

## ARTICLE 2 : ACTIVITÉS DE DÉCOUVERTE SPORTIVE

Dans le but de former les jeunes pilotes aux pratiques de compétition, il peut être organisé, sous forme de démonstration, des "activités de découverte sportive", selon les dispositions suivantes :

- Les pilotes doivent être âgés de 6 ans et plus,
- Ils doivent être titulaires d'une licence NJ1, NJ2 ou NJ3, et du guidon de Bronze minimum,
- Les pilotes doivent porter les équipements définis dans les RTS de la discipline concernée,
- Les machines autorisées sont de type éducatif en moto solo ou en quad,
  - A partir de 6 ans, la machine utilisée doit être conforme à l'article 6 des présentes RTS pour la discipline concernée,
  - A partir de 7 ans, la machine utilisée doit être conforme aux catégories définies par les RTS de la discipline concernée.
- Il est interdit de faire participer simultanément des motocycles solo avec des véhicules à 3 ou 4 roues,
- La ligne droite de départ, le circuit, le parcours ou les zones doivent être modifiés, si nécessaire, pour les adapter aux machines et au niveau des pilotes,
- Les "activités de découverte sportive" doivent être organisées au cours de séries spécifiques :
  - A partir de 6 la durée est de 10 minutes maximum,
  - A partir de 7 ans, la durée doit être conforme aux RTS de la discipline concernée.
- Le nombre de séances "d'activités de découverte sportive" est limité à 3 par jour avec 1 heure de repos entre chaque séance,
- En motocross pour les 50 cc, le départ s'effectue devant la grille,
- Il peut être établi des classements. Dans ce cas, les classements seront établis à partir d'une appréciation de :
  - le comportement du pilote et de ses accompagnateurs à l'égard des règlements, des officiels, de l'éducateur et des autres pilotes,
  - l'ordre d'arrivée,
  - un barème de points devra être établi et porté à la connaissance des pratiquants et de leurs accompagnateurs.

## ARTICLE 3 : SITES EDUCATIFS

Les séances éducatives peuvent se dérouler sur des installations de nature différente :

### 3.1. - Un plateau éducatif sur terrain fermé :

Organisé en zones d'évolution, le plateau éducatif est agréé par la FFM ou à défaut validé par l'éducateur sportif tel que défini à l'article 4, en charge de l'encadrement de l'activité, le temps de sa présence. Le revêtement peut être constitué de bitume, herbe ou stabilisé. Les zones d'évolution doivent permettre une modularité et notamment la mise en place de parcours d'adresse et d'obstacles voire de jeux de ballon. Pour les terrains à usage permanent, il est recommandé de demander un agrément auprès de la Fédération.

### 3.2. - Les circuits fermés :

Les activités peuvent s'organiser sur tout ou partie d'un circuit fermé homologué, tout terrain ou asphalté, y compris ses abords délimités et agréés par l'éducateur sportif tel que défini à l'article 4, en charge de la séance, le temps de sa présence.

### 3.3. - Les zones de trial :

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 agréées par l'éducateur sportif tel que défini à l'article 4, en charge de la séance, le temps de sa présence.

### 3.4. - Un parcours fermé :

Les activités peuvent être éventuellement organisées sur des parcours, tel que défini à l'article R331-21 du code du sport, sur des terrains fermés à la circulation publique. Les parcours sont définis et validés par l'éducateur sportif tel que défini à l'article 4, en charge de l'encadrement de l'activité, le temps de sa présence.

### ARTICLE 4 : ENCADREMENT

Les séances éducatives sont encadrées par au moins un éducateur sportif titulaire d'un brevet fédéral dans la limite des prérogatives accordées à chaque niveau de qualification ou d'une certification enregistrée au Répertoire national de la certification professionnelle autorisant l'enseignement du sport motocycliste. Ces qualifications fédérales ou certifications professionnelles doivent permettre l'animation, l'enseignement ou l'entraînement au sport motocycliste.

Le nombre de pilotes, simultanément en action, est limité à 10 par éducateur sportif qualifié.

Si la configuration du terrain de pratique utilisé ne permet pas à l'éducateur de surveiller l'ensemble du champ d'action des pilotes en activité, il conviendra de compléter l'encadrement par autant d'éducateurs ou d'officiels que le nécessitera l'espace utilisé.

Dans le cadre des activités organisées sous l'égide de la FFM, les éducateurs sportifs doivent être titulaires d'une licence de l'année en cours, délivrée par la Fédération.

### ARTICLE 5 : AGES, CYLINDRÉES ET PUISSANCE DES MACHINES AUTORISÉES

La pratique éducative peut s'adresser à tous pour une formation adaptée au niveau de pratique et à l'objectif recherché.

Le type de machines est laissé à l'appréciation de l'éducateur en charge de l'encadrement de l'activité, dans la limite des cylindrées mentionnées dans les tableaux « Ages de pratique ».

#### 5.1. - Discipline Motocross

MOTOCROSS				
AGE	SOLO - TOUT TERRAIN	SIDE CAR CROSS	QUAD - TOUT TERRAIN	PIT-BIKE
A partir de 6 ans*	Moto 8 cv maximum (environ 90cc 4T)	50cc 2T ou 65cc 4T maxi	65cc maxi ou 3,5 kW pour moto électrique	50cc 4T maxi
A partir de 7 ans	A l'appréciation de l'éducateur sportif qualifié et selon le niveau et l'âge du pratiquant			

#### 5.2. - Discipline Vitesse

VITESSE		
AGE	MOINS DE 25 CV	PLUS DE 25 CV
A partir de 6 ans*	50cc à variateur 8 CV maxi	Interdit
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	

#### 5.3. - Discipline Trial

TRIAL	
A partir de 6 ans*	80cc auto maxi ou moto électrique 800 W
A partir de 7 ans	A l'appréciation de l'éducateur sportif qualifié et selon le niveau et l'âge du pratiquant

#### 5.4. - Discipline Courses sur piste

COURSES SUR PISTE				
AGE	GRASS-TRACK	SPEEDWAY	COURSES SUR GLACE OU TERRE	FLAT-TRACK
A partir de 6 ans*	50cc auto ou semi-auto		Interdit	
A partir de 7 ans	A l'appréciation de l'éducateur sportif qualifié et selon le niveau et l'âge du pratiquant			

\* Avant 6 ans, l'apprentissage encadré par un éducateur titulaire du certificat de qualification professionnelle « Initiateur en motocyclisme », d'un brevet ou diplôme d'état d'éducateur sportif option motocyclisme, est autorisé dans les Ecoles labellisées MCE ou EFM.

## 5.5. - Autres disciplines ou spécialités

AUTRES DISCIPLINES OU SPECIALITES		
AGE	ENDURANCE T.T.	MOTOBALL
A partir de 6 ans*	50cc auto ou 90cc 4T	60cc maximum
A partir de 7 ans	<i>A l'appréciation de l'éducateur sportif qualifié et selon le niveau et l'âge du pratiquant</i>	

\* Avant 6 ans, l'apprentissage encadré par un éducateur titulaire du certificat de qualification professionnelle « Initiateur en motocyclisme », d'un brevet ou diplôme d'état d'éducateur sportif option motocyclisme, est autorisé dans les Ecoles labellisées MCE ou EFM.

### ARTICLE 6 : EQUIPEMENTS VÊTEMENTS DE PROTECTION DES PARTICIPANTS

#### a) Equipements

Il est obligatoire pendant les activités que les participants portent un casque homologué (normes européennes ECE 22/05 P ; pour le trial ECE 22/05 J ou P) 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 casques fabriqués de plus d'une pièce sont autorisés pour autant, qu'en cas d'urgence, ils puissent facilement et rapidement être enlevés de la tête du participant uniquement en détachant ou en coupant la jugulaire.

Les participants peuvent utiliser des lunettes ainsi que des visières de protection, elles doivent être en matière incassable. Les visières de casques ne doivent pas faire partie intégrante du casque.

#### b) Vêtements

Pendant les activités, 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 ou chaussures fermées et chaussettes montantes.

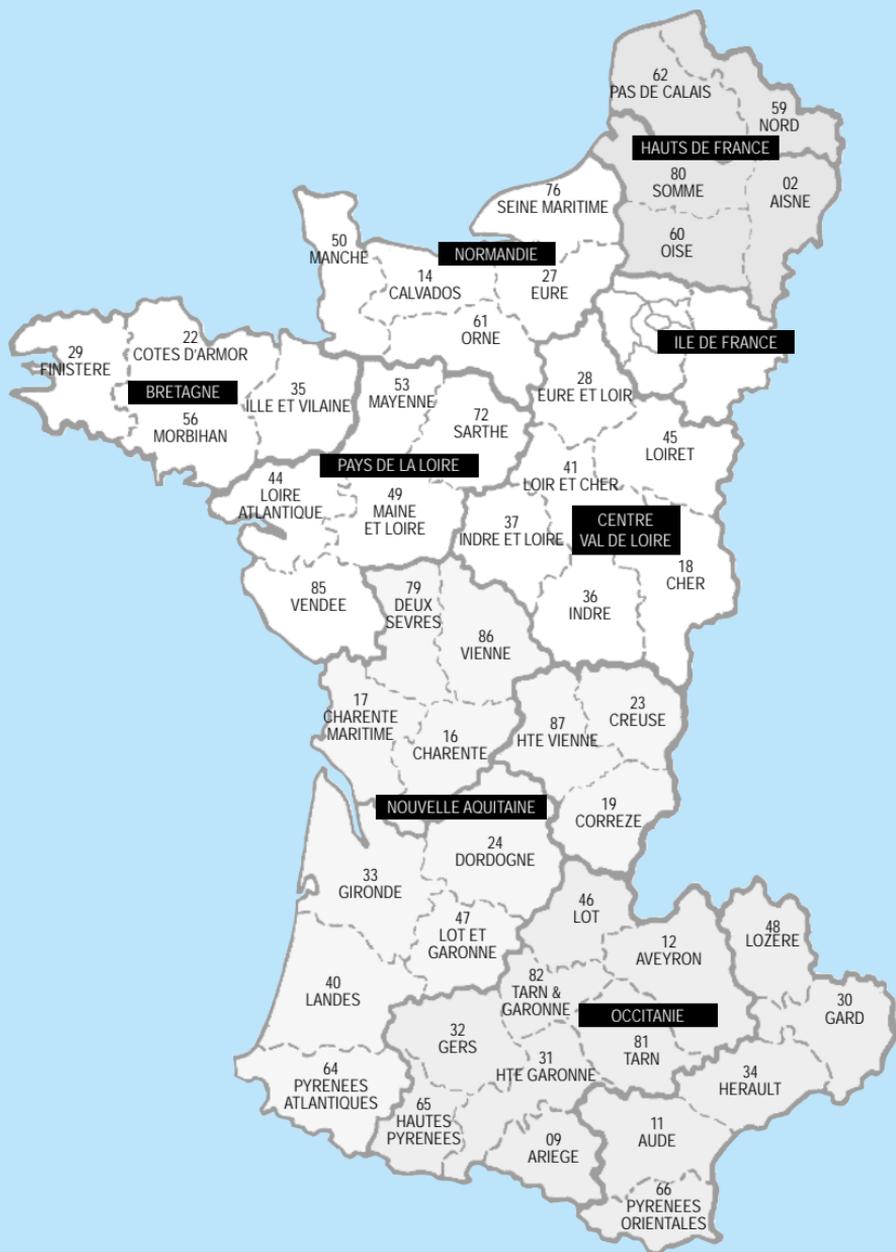


**Suivez toute l'actualité de la FFM**  
**[www.ffmoto.org](http://www.ffmoto.org)**

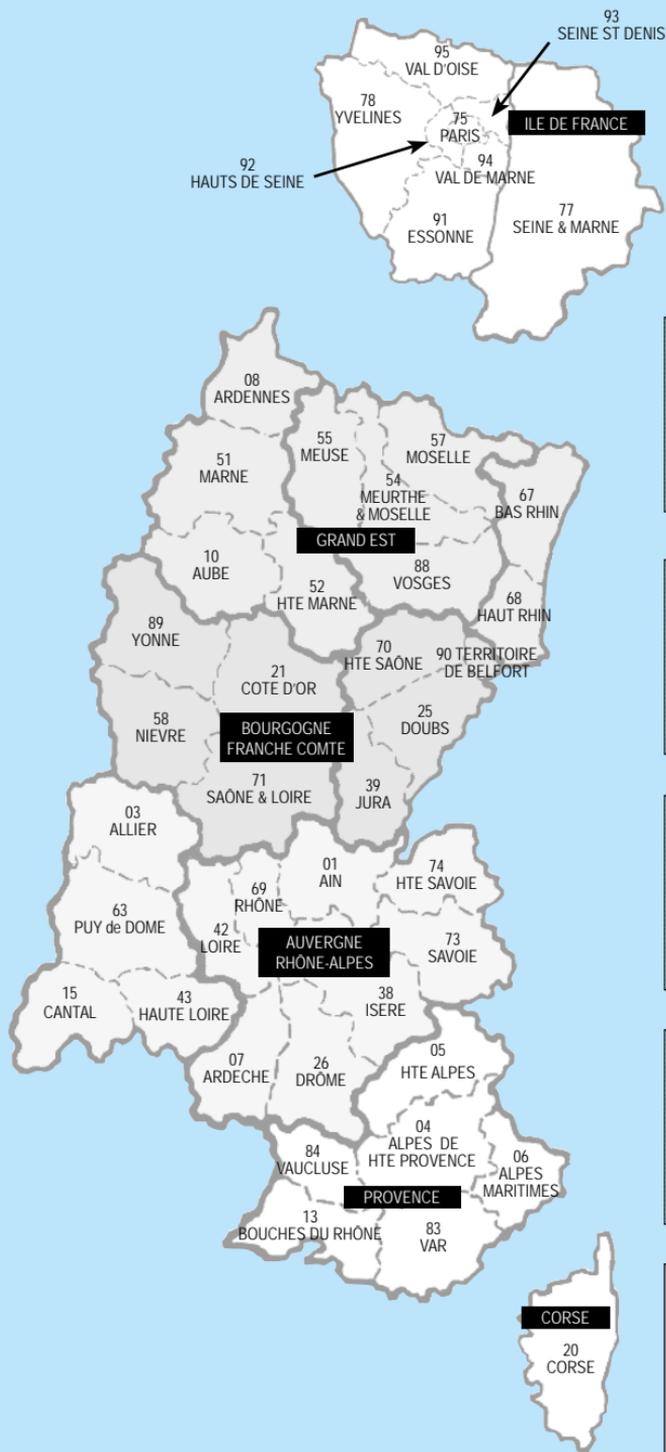


# **LIGUES MOTOCYCLISTES RÉGIONALES ET CLUBS AFFILIÉS**

# ZONES D'ACTION DES LIGUES



# MOTOCYCLISTES REGIONALES



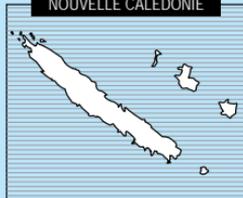
REUNION



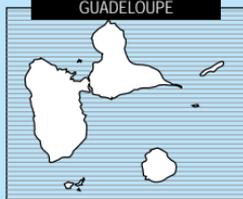
MARTINIQUE



NOUVELLE CALEDONIE



GUADELOUPE



GUYANE



LIGUES PAR DEPARTEMENT

N°	DEPARTEMENT	LIGUE	Page	N°	DEPARTEMENT	LIGUE	Page
01	AIN	30 AUVERGNE-RHÔNE-ALPES	117	51	MARNE	04 GRAND EST	148
02	AISNE	22 HAUTS DE FRANCE	154	52	HAUTE MARNE	04 GRAND EST	149
03	ALLIER	14 AUVERGNE-RHÔNE-ALPES	119	53	MAYENNE	08 PAYS DE LA LOIRE	191
04	ALPES HAUTE PROVENCE	20 PROVENCE	195	54	MEURTHE & MOSELLE	05 GRAND EST	149
05	HAUTES ALPES	20 PROVENCE	195	55	MEUSE	05 GRAND EST	150
06	ALPES MARITIMES	20 PROVENCE	196	56	MORBIHAN	07 BRETAGNE	139
07	ARDECHE	30 AUVERGNE-RHÔNE-ALPES	119	57	MOSELLE	05 GRAND EST	150
08	ARDENNES	04 GRAND EST	147	58	NIEVRE	10 BOURGOGNE-FRANCHE COMTE	132
09	ARIEGE	18 OCCITANIE	180	59	NORD	01 HAUTS DE FRANCE	154
10	AUBE	04 GRAND EST	147	60	OISE	22 HAUTS DE FRANCE	155
11	AUDE	19 OCCITANIE	181	61	ORNE	02 NORMANDIE	166
12	AVEYRON	18 OCCITANIE	181	62	PAS DE CALAIS	01 HAUTS DE FRANCE	156
13	BOUCHES DU RHONE	20 PROVENCE	197	63	PUY DE DOME	14 AUVERGNE-RHÔNE-ALPES	124
14	CALVADOS	02 NORMANDIE	164	64	PYRENEES ATLANTIQUES	17 NOUVELLE AQUITAINE	176
15	CANTAL	14 AUVERGNE-RHÔNE-ALPES	120	65	HAUTES PYRENEES	18 OCCITANIE	186
16	CHARENTE	12 NOUVELLE AQUITAINE	169	66	PYRENEES ORIENTALES	19 OCCITANIE	187
17	CHARENTE MARITIME	12 NOUVELLE AQUITAINE	169	67	BAS RHIN	06 GRAND EST	151
18	CHER	09 CENTRE VAL DE LOIRE	140	68	HAUT RHIN	06 GRAND EST	151
19	CORREZE	21 NOUVELLE AQUITAINE	171	69	RHÔNE	30 AUVERGNE-RHÔNE-ALPES	126
20	CORSE	23 CORSE	145	70	HAUTE SAÔNE	11 BOURGOGNE-FRANCHE COMTE	133
21	COTE D'OR	10 BOURGOGNE-FRANCHE COMTE	129	71	SAÔNE & LOIRE	10 BOURGOGNE-FRANCHE COMTE	133
22	COTES D'ARMOR	07 BRETAGNE	136	72	SARTHE	08 PAYS DE LA LOIRE	192
23	CREUSE	21 NOUVELLE AQUITAINE	171	73	SAVOIE	30 AUVERGNE-RHÔNE-ALPES	127
24	DORDOGNE	17 NOUVELLE AQUITAINE	172	74	HAUTE SAVOIE	30 AUVERGNE-RHÔNE-ALPES	128
25	DOUBS	11 BOURGOGNE-FRANCHE COMTE	130	75	PARIS	03 ILE DE FRANCE	159
26	DROME	30 AUVERGNE-RHÔNE-ALPES	121	76	SEINE MARITIME	02 NORMANDIE	167
27	EURE	02 NORMANDIE	164	77	SEINE & MARNE	03 ILE DE FRANCE	159
28	EURE ET LOIR	09 CENTRE VAL DE LOIRE	141	78	YVELINES	03 ILE DE FRANCE	160
29	FINISTERE	07 BRETAGNE	137	79	DEUX SEVRES	12 NOUVELLE AQUITAINE	178
30	GARD	19 OCCITANIE	182	80	SOMME	22 HAUTS DE FRANCE	157
31	HAUTE GARONNE	18 OCCITANIE	183	81	TARN	18 OCCITANIE	187
32	GERS	18 OCCITANIE	184	82	TARN & GARONNE	18 OCCITANIE	188
33	GIRONDE	17 NOUVELLE AQUITAINE	176	83	VAR	20 PROVENCE	198
34	HERAULT	19 OCCITANIE	185	84	VAUCLUSE	20 PROVENCE	199
35	ILLE ET VILAINE	07 BRETAGNE	138	85	VENDEE	08 PAYS DE LA LOIRE	192
36	INDRE	09 CENTRE VAL DE LOIRE	142	86	Vienne	12 NOUVELLE AQUITAINE	178
37	INDRE ET LOIRE	09 CENTRE VAL DE LOIRE	142	87	HAUTE VIENNE	21 NOUVELLE AQUITAINE	179
38	ISERE	30 AUVERGNE-RHÔNE-ALPES	122	88	VOSGES	05 GRAND EST	152
39	JURA	11 BOURGOGNE-FRANCHE COMTE	131	89	YONNE	10 BOURGOGNE-FRANCHE COMTE	134
40	LANDES	17 NOUVELLE AQUITAINE	175	90	TERRITOIRE DE BELFORT	11 FRANCHE COMTE	135
41	LOIR ET CHER	09 CENTRE VAL DE LOIRE	143	91	ESSONNE	03 ILE DE FRANCE	160
42	LOIRE	30 AUVERGNE-RHÔNE-ALPES	123	92	HAUTS DE SEINE	03 ILE DE FRANCE	161
43	HAUTE LOIRE	14 AUVERGNE-RHÔNE-ALPES	123	93	SEINE ST DENIS	03 ILE DE FRANCE	162
44	LOIRE ATLANTIQUE	08 PAYS DE LA LOIRE	189	94	VAL DE MARNE	03 ILE DE FRANCE	162
45	LOIRET	09 CENTRE VAL DE LOIRE	143	95	VAL D'OISE	03 ILE DE FRANCE	162
46	LOT	18 OCCITANIE	185	97	GUADELOUPE	28 GUADELOUPE	201
47	LOT ET GARONNE	17 NOUVELLE AQUITAINE	176	97	MARTINIQUE	25 MARTINIQUE	202
48	LOZERE	19 OCCITANIE	186	97	REUNION	24 REUNION	203
49	MAINE ET LOIRE	08 PAYS DE LA LOIRE	191	97	GUYANE	29 GUYANE	202
50	MANCHE	02 NORMANDIE	165	98	NOUVELLE CALEDONIE	27 NLE CALEDONIE	202

## CLUBS AFFILIÉS PAR ORDRE ALPHABÉTIQUE

Les clubs retenus pour l'annuaire sont les clubs affiliés en 2018 non mis en sommeil, ni dissous, ni inactifs, ni suspendus selon les informations que nous disposons à l'heure de la fabrication de l'annuaire. Les nouveaux clubs traités par la FFM et affiliés en décembre pour la saison 2019 figurent dans la présente liste.

Nom Moto Club	Code Club	N° Dépt	Nom de la Ligue
100% SUPERMOTARD CLUB	C3064	D31	OCCITANIE
27 MX	C3489	D89	BOURGOGNE FRANCHE COMTE
2V-RACING	C2987	D44	PAYS DE LA LOIRE
<b>A</b>			
A.G.S. PUECH RAMPANT	C0208	D81	OCCITANIE
A.M. BIGNANAISE	C0143	D56	BRETAGNE
A.M. D ALLONNES BRAIN	C0024	D49	PAYS DE LA LOIRE
A.M. DE LA SARTHE	C0845	D72	PAYS DE LA LOIRE
A.M. VALDOISIENNE	C0956	D95	ILE DE FRANCE
A.M.C ORLEANAIS	C0667	D45	CENTRE VAL DE LOIRE
A.M.C. DE FRANCE	C0369	D92	ILE DE FRANCE
A.M.C.A. AUROUX	C0232	D48	OCCITANIE
A.MOTO REGION PANISSIEROISE	C0675	D42	AUVERGNE RHONE-ALPES
A.O.GAZELEC STRASBOURG	C0383	D67	GRAND EST
A.P.S.C. MAGMA	C2107	D974	REUNION
A.S LOISIRS OFF ROAD	C2247	D21	BOURGOGNE FRANCHE COMTE
A.S. ROTO SPORT SECTION MOTO ADH	C1631	D41	CENTRE VAL DE LOIRE
A.S. VALDAHONNAISE	C0952	D25	BOURGOGNE FRANCHE COMTE
A.S.A.H MOTO CROSS	C0798	D13	PROVENCE
A.S.C.O.P. MOTO LE MANS	C2156	D72	PAYS DE LA LOIRE
A.S.M. DE CROIX EN TERNOIS	C2175	D62	HAUTS DE FRANCE
A.S.M. DE VILLEBRET.	C1562	D03	AUVERGNE RHONE-ALPES
A.S.M. FUBLAINES	C1870	D77	ILE DE FRANCE
A.S.M. SAINT ANTOINE.	C0754	D38	AUVERGNE RHONE-ALPES
A.S.MOTO ARMAGNAC BIGORRE	C0065	D32	OCCITANIE
A.S.S.J. VERTS CRAMPONS	C1188	D87	NOUVELLE AQUITAINE
A.T.C. ST CHRISTOPHE	C0799	D23	BOURGOGNE FRANCHE COMTE
ACTION CLUB 2000	C2135	D25	BOURGOGNE FRANCHE COMTE
ACTIVBIKE	C2792	D71	BOURGOGNE FRANCHE COMTE
AGEN MOTO VERTE	C0007	D47	NOUVELLE AQUITAINE
AIGNES MOTO SPORT	C3190	D31	OCCITANIE
AIX TREME CROSS	C2896	D13	PROVENCE
ALHOA MOTO CLUB	C1864	D33	NOUVELLE AQUITAINE
AM PISSELEU	C3311	D60	HAUTS DE FRANCE
AM VERSAILLES RAIDERS 78	C0978	D78	ILE DE FRANCE
AMA ST CARREUC	C3193	D22	BRETAGNE
AMICAL MOTO VERTE	C2192	D31	OCCITANIE
AMICAL MOTOR CLUB DE GRASSE	C0404	D06	PROVENCE
AMICALE DE MOTO-CROSS DE GIRONCOURT SUR VRAINE	C3278	D88	GRAND EST
AMICALE DES MOTARDS DE QUEUILLE	C3111	D63	AUVERGNE RHONE-ALPES
AMICALE DES SPORTS MECANIQUES CHARENTAISE	C3373	D16	NOUVELLE AQUITAINE
AMICALE GARDOISE OFFICIEL MOTO	C2731	D30	OCCITANIE
AMICALE LAJOLE LE BOUPERE	C3322	D85	PAYS DE LA LOIRE
AMICALE MOTO BRESTOISE	C0170	D29	BRETAGNE
AMICALE MOTO CASTELNOUVIENNE	C0209	D16	NOUVELLE AQUITAINE
AMICALE MOTO CLUB SEVERAC	C3444	D44	PAYS DE LA LOIRE
AMICALE MOTO CREUSOISE	C0297	D23	NOUVELLE AQUITAINE
AMICALE MOTO CURIOSOLITE	C0299	D22	BRETAGNE
AMICALE MOTO D'AMBAZAC	C1257	D87	NOUVELLE AQUITAINE
AMICALE MOTO DE SURGERES	C0884	D17	NOUVELLE AQUITAINE
AMICALE MOTO DES FINS	C0355	D25	BOURGOGNE FRANCHE COMTE
AMICALE MOTO DU CLUB	C0322	D37	BOURGOGNE FRANCHE COMTE
AMICALE MOTO MONTLOUISIENNE	C1595	D37	CENTRE VAL DE LOIRE
AMICALE MOTO SAINTAISE.	C0839	D17	NOUVELLE AQUITAINE
AMICALE MOTO VERTE MELLOIS	C0569	D79	NOUVELLE AQUITAINE
AMICALE MOTOCROSS DE SOMMAUTHE	C2216	D08	GRAND EST
AMICALE MOTOCYCLISTE ALLASSACOISE	C2942	D19	NOUVELLE AQUITAINE
AMICALE MOTOCYCLISTE DE CHINON	C1382	D37	CENTRE VAL DE LOIRE
AMICALE MOTOCYCLISTE DU HAUT-LIGNON	C3058	D38	AUVERGNE RHONE-ALPES
AMICALE MOTOS CYCLOS OCCITANIE	C3160	D09	OCCITANIE
AMICALE SIDE CAR TULLISTE	C2611	D19	NOUVELLE AQUITAINE
AMICALES DE MORTEROLLES	C3323	D87	NOUVELLE AQUITAINE
AMILLY MOTO CLUB	C2965	D45	CENTRE VAL DE LOIRE
AMIS MOTO VERTE DE BELLEVILLE	C3106	D69	AUVERGNE RHONE-ALPES
AMSL TRIAL LEVENS	C2971	D06	PROVENCE
APPRENTISSAGE SUPERMOTARD SUR CIRCUIT.	C3416	D90	BOURGOGNE FRANCHE COMTE
ARCEY MOTO CLUB	C1679	D25	BOURGOGNE FRANCHE COMTE
ARDEN MOTO PASSON	C1857	D08	GRAND EST
ARMOR MOTO CROSS	C1942	D22	BRETAGNE
ARMORIK MOTO CLUB	C1801	D29	BRETAGNE
ARRAS QUAD ORGANISATION	C2170	D62	HAUTS DE FRANCE
ARTENSE MOTO CLUB	C1906	D63	AUVERGNE RHONE-ALPES
AS BEINES SPORTS	C1069	D89	BOURGOGNE FRANCHE COMTE
AS CHATEAU GAILLARD.	C3336	D27	NORMANDIE
AS SP MOTOS CORBERE LES CABANES	C2266	D66	OCCITANIE
AS SPORTIVE MOTOCYCLISTE DU PAYS GLAZIK	C0368	D29	BRETAGNE
AS TEAM HIPPOCAMTUS.	C3165	D58	BOURGOGNE FRANCHE COMTE
AS7 PARK.	C3004	D31	OCCITANIE
ASM 24 HEURES ACO.	C1995	D72	PAYS DE LA LOIRE
ASM DE L ACO.	C0671	D72	PAYS DE LA LOIRE
ASM DE PAU MOTO VERTE.	C0681	D64	NOUVELLE AQUITAINE
ASM DIJON PRENOIS	C2961	D21	BOURGOGNE FRANCHE COMTE
ASM GUISSENY	C2491	D29	BRETAGNE
ASM LE BOIS.	C3481	D03	AUVERGNE RHONE-ALPES
ASPI RACING.	C2351	D30	OCCITANIE
ASS DES COMMISSAIRES DE PISTES LANGUEDOCIENS.	C3289	D30	OCCITANIE
ASS DES LOISIRS MOTORISES DU PILAT RHODANIEN.	C3284	D07	AUVERGNE RHONE-ALPES
ASS DEVELOPEMENT PRATIQUE ET SECURITE MOTO	C2535	D83	PROVENCE
ASS ENDURO SHOW	C2510	D69	AUVERGNE RHONE-ALPES
ASS JOE BAR TOUT TERRAIN	C3455	D48	OCCITANIE
ASS MEILLERENNE DES SPORTS MECANIQUES	C3402	D44	PAYS DE LA LOIRE
ASS MOTO SPORT	C2793	D78	ILE DE FRANCE
ASS SPORTIVE MAIZIERES POLE TOUT TERRAIN.	C3164	D74	GRAND EST
ASS SPORTIVE MOTOCYCLISTE DU CIRCUIT CAROLE	C3090	D93	ILE DE FRANCE
ASS VASSIERE CLUB TT	C3130	D23	NOUVELLE AQUITAINE

# LES CLUBS AFFILIÉS FFM

ASS. DEVELOPPEMENT ACTIVITE SPORT MECANIQUES.....	C2728	D59	HAUTS DE FRANCE
ASS. SPORTIVE DU DOMAINE DE FOOLZ.....	C2523	D10	GRAND EST
ASS. SPORTS ELEC DAMPIERRE.....	C2468	D45	CENTRE VAL DE LOIRE
ASS.MOTO LOISIRS SIAUGUES.....	C3475	D43	AUVERGNE RHONE-ALPES
ASSOCIATION 3 T.....	C3439	D33	NOUVELLE AQUITAINE
ASSOCIATION ANIMATION MOTO.....	C3538	D42	AUVERGNE RHONE-ALPES
ASSOCIATION AVENIR MOTO.....	C1907	D95	ILE DE FRANCE
ASSOCIATION CHAILLEZAISE DE SPORTS TOUS TERRAIN.....	C3376	D85	PAYS DE LA LOIRE
ASSOCIATION CHAVAGNAISE DES SPORTS MECANIQUES.....	C3133	D49	PAYS DE LA LOIRE
ASSOCIATION DE GESTION DU POLE MECANIQUE DE LA MONTAGNE NOIRE.....	C3476	D31	OCCITANIE
ASSOCIATION DE LA ROUTE ET DU TOUT TERRAIN - ART.....	C3245	D18	CENTRE VAL DE LOIRE
ASSOCIATION DES SPORTS MECANIQUES DE VIRY.....	C3475	D74	AUVERGNE RHONE-ALPES
ASSOCIATION FAYE AUTIZTE MOTO VERTE.....	C2209	D79	NOUVELLE AQUITAINE
ASSOCIATION HORIZON 3000.....	C3477	D43	AUVERGNE RHONE-ALPES
ASSOCIATION I-RONDELLES.....	C2847	D23	NOUVELLE AQUITAINE
ASSOCIATION LA GAZ FAMILY.....	C3458	D43	AUVERGNE RHONE-ALPES
ASSOCIATION MC DE MACON.....	C0535	D71	BOURGOGNE FRANCHE COMTE
ASSOCIATION MOTO CLUB BARROIS.....	C3145	D27	NORMANDIE
ASSOCIATION MOTO CLUB ISSOIS.....	C1605	D21	BOURGOGNE FRANCHE COMTE
ASSOCIATION MOTO CLUBS DU TELEGRAPHE.....	C3248	D21	BOURGOGNE FRANCHE COMTE
ASSOCIATION MOTO SELONCOURT.....	C0854	D25	BOURGOGNE FRANCHE COMTE
ASSOCIATION MOTO VERTE DE BOUVESSE.....	C1604	D38	AUVERGNE RHONE-ALPES
ASSOCIATION MOTO VERTE DE SALERNES.....	C1405	D83	PROVENCE
ASSOCIATION MOTOCROSS MORGAN BURAUULT.....	C2841	D45	CENTRE VAL DE LOIRE
ASSOCIATION MOTOCROSS VIGNEUSIEN.....	C1945	D94	ILE DE FRANCE
ASSOCIATION MOTOCYCLISTE DE PONT DE VAUX.....	C3139	D01	AUVERGNE RHONE-ALPES
ASSOCIATION MOTOCYCLISTE DUEGONNAISE.....	C2429	D56	BRETAGNE
ASSOCIATION MOTORS ACADEMY.....	C3092	D94	PROVENCE
ASSOCIATION NATIONALE TEMPS JEUNES.....	C3200	D69	AUVERGNE RHONE-ALPES
ASSOCIATION NORMANDE DE SPORTS MOTORISES.....	C3544	D27	NORMANDIE
ASSOCIATION POLICE SPORTS PREVENTION.....	C3241	D22	BRETAGNE
ASSOCIATION PRO CLASSIC.....	C2034	D78	ILE DE FRANCE
ASSOCIATION QUAD'S.....	C2438	D45	CENTRE VAL DE LOIRE
ASSOCIATION RG 500 CLUB DE FRANCE.....	C2364	D92	ILE DE FRANCE
ASSOCIATION SPORTIVE CAYRISE.....	C3403	D43	AUVERGNE RHONE-ALPES
ASSOCIATION SPORTIVE DE KANTIA.....	C2989	D64	NOUVELLE AQUITAINE
ASSOCIATION SPORTIVE DE LA VALLEE DE L YON.....	C3380	D85	PAYS DE LA LOIRE
ASSOCIATION SPORTIVE DE MARICOURT.....	C2525	D80	HAUTS DE FRANCE
ASSOCIATION SPORTIVE DE TRELIVAN MOTOS.....	C0921	D22	BRETAGNE
ASSOCIATION SPORTIVE HARDECOURT AUX BOIS.....	C2074	D80	HAUTS DE FRANCE
ASSOCIATION SPORTIVE MOTO DU BUGEY.....	C0184	D01	AUVERGNE RHONE-ALPES
ASSOCIATION TEAM CONDE M.V.....	C1786	D02	HAUTS DE FRANCE
ATV ORGANISATO CLUB.....	C3205	D46	OCCITANIE
AUDUN RACING CROSS.....	C3119	D54	GRAND EST
AURIBAIL MOTO SPORT PETAYRE.....	C1443	D31	OCCITANIE
AUTO CLUB D ANJOU.....	C3426	D49	PAYS DE LA LOIRE
AUTO MOTO CLUB MORBIHAN.....	C0604	D56	BRETAGNE
AUVERGNE MOTO SPORT.....	C0082	D63	AUVERGNE RHONE-ALPES
AZIMUT ENDURO.....	C1588	D59	HAUTS DE FRANCE
AZOT YZONE TRIAL.....	C1542	D974	REUNION

<b>B</b>			
B2 MOTO SPORT LOISIRS.....	C3365	D22	BRETAGNE
BAB ET SUD LANDES.....	C2179	D64	NOUVELLE AQUITAINE
BAIE MOTOCLUB - BMC.....	C3329	D50	NORMANDIE
BEAUMONT MOTO SPORT LASPLAGNE.....	C3042	D31	OCCITANIE
BEAUVAIS MOTO CLUB.....	C0122	D60	HAUTS DE FRANCE
BEAUVIS MOTO CLUB.....	C1438	D47	NOUVELLE AQUITAINE
BEEDE TOUT TERRAIN.....	C1479	D35	BRETAGNE
BEL AIR MOTO CLUB.....	C3150	D86	NOUVELLE AQUITAINE
BELVES MOTO CLUB.....	C0130	D24	NOUVELLE AQUITAINE
BERCK MOTO CLUB.....	C2367	D62	HAUTS DE FRANCE
BMW MOTO CLUB D'ILE DE FRANCE.....	C3240	D91	ILE DE FRANCE
BMW MOTO CLUB FRANCE.....	C3208	D75	ILE DE FRANCE
BISCHAUT MOTO CLUB.....	C3411	D81	CENTRE VAL DE LOIRE
BOURDEAUX ACCELERATION.....	C1905	D33	NOUVELLE AQUITAINE
BOUILLAC MOTO SPORT.....	C1656	D82	OCCITANIE
BOURAIL RACING CLUB.....	C2239	D981	NOUVELLE CALEDONIE
BOURGES RACING TEAM.....	C2974	D18	CENTRE VAL DE LOIRE
BOURGOGNE QUAD 21.....	C3470	D21	BOURGOGNE FRANCHE COMTE
BREIZ BIKER CLUB.....	C1779	D22	BRETAGNE
BRIANCON MOTO SPORT.....	C1606	D05	PROVENCE
BRIGUEUIL MX CLUB.....	C3337	D16	NOUVELLE AQUITAINE
BRIONNE MOTO VERTE.....	C1644	D27	NORMANDIE
BRIXOU MOTO VERTE.....	C2040	D79	NOUVELLE AQUITAINE
BRISSAC MOTO CLUB.....	C3524	D49	PAYS DE LA LOIRE
BRIVE MOTO SPORT ORGANISATION.....	C1166	D19	NOUVELLE AQUITAINE
BUD RACING TRAINING CAMP.....	C3507	D40	NOUVELLE AQUITAINE
BUZZ RACING.....	C3430	D84	PROVENCE

<b>C</b>			
C M 2.....	C2035	D60	HAUTS DE FRANCE
C.E.T.SPORTS DE CANNES.....	C0200	D06	PROVENCE
C.M. PROMO.....	C2923	D87	NOUVELLE AQUITAINE
C.O.S.R.L SECTION MOTO.....	C3071	D91	ILE DE FRANCE
C.T.T. DU VENDOMOIS.....	C2380	D41	CENTRE VAL DE LOIRE
CADNAC CARMAUX MOTO ET LOISIRS.....	C0204	D81	OCCITANIE
CAGUILLE RAGEUSE.....	C0193	D33	NOUVELLE AQUITAINE
CAHORS TRIAL CLUB.....	C1501	D46	OCCITANIE
CALAIS SPORTS MECANIQUES.....	C2771	D62	HAUTS DE FRANCE
CANDIE MOTO CLUB.....	C3511	D31	OCCITANIE
CAP SUD PYRENEES SPORT AVENTURE.....	C2427	D64	NOUVELLE AQUITAINE
CARDINAL ENDURO.....	C3361	D59	HAUTS DE FRANCE
CASSEL MOTO CLUB.....	C0207	D59	HAUTS DE FRANCE
CASSIS QUAD LOISIRS.....	C3517	D30	PROVENCE
CCM & CO L'ASSO GS-FR.....	C2985	D84	PROVENCE
CENTAURE CLUB DE NICE.....	C0643	D06	PROVENCE
CENTRE DE LOISIRS ET DE PREVENTION DES JEUNES DE LA POLICE NATIONALE DE MONTLUCON.....	C3479	D03	AUVERGNE RHONE-ALPES
CENTRE OFF-ROAD EVOLUTION.....	C3269	D64	NOUVELLE AQUITAINE
CEVENNES MOTO PISTE.....	C3003	D30	OCCITANIE
CEVENNES OFF ROAD.....	C2765	D30	OCCITANIE
CHABLIS MOTO VERTE.....	C0225	D89	BOURGOGNE FRANCHE COMTE
CHAMPNIERS COOL RIDERS.....	C2918	D16	NOUVELLE AQUITAINE
CHANTERAC TOUT TERRAIN.....	C3253	D24	NOUVELLE AQUITAINE
CHARVIEU MOTOCROSS.....	C3191	D38	AUVERGNE RHONE-ALPES
CHAUMONT ENDURO 52.....	C2258	D52	GRAND EST
CHRONOVERT.....	C3285	D89	BOURGOGNE FRANCHE COMTE
CLUB 14.....	C0736	D92	ILE DE FRANCE
CLUB ALPIN MOTOCYCLISTE.....	C0028	D05	PROVENCE
CLUB DES CREUX BLANCS.....	C3474	D21	BOURGOGNE FRANCHE COMTE
CLUB DES SPORTS DE VAL DISERE SECTION MOTO.....	C3014	D73	AUVERGNE RHONE-ALPES

# LES CLUBS AFFILIES FFM

CLUB MECASPORT	C1046	D18	CENTRE VAL DE LOIRE
CLUB MOTO DU BEAUJOLAIS	C0118	D69	AUVERGNE RHONE-ALPES
CLUB MOTO PLATEAU DE ROCROI	C0710	D08	GRAND EST
CLUB MOTO THIERSVILLAIS	C0899	D27	NORMANDIE
CLUB MOTO VERT DREVAULT	C0327	D18	CENTRE VAL DE LOIRE
CLUB MOTOCYCLISTE DU PERCHE	C2254	D28	CENTRE VAL DE LOIRE
CLUB MOTOCYCLISTE KICK 2000	C2090	D27	NORMANDIE
CLUB MOTOCYCLISTE SUCHEEN	C0876	D44	PAYS DE LA LOIRE
CLUB SPORTIF ENDURO DE L'ARMEE DE TERRE	C1821	D30	OCCITANIE
CLUB SPORTIF ET DE LOISIRS D'ECOLE DE GENDARMERIE	C2941	D77	ILE DE FRANCE
CLUB SUD BIKERS	C3002	D971	GUADELOUPE
CLUB TOUT TERRAIN DES 2 RIVES	C2862	D82	OCCITANIE
CLUB TP 55	C2727	D55	GRAND EST
CLUB TRAIL 70	C0916	D70	BOURGOGNE FRANCHE COMTE
CLUB TRAJECTOIRE	C1673	D92	ILE DE FRANCE
CLUB TRITON FRANCE	C1839	D45	CENTRE VAL DE LOIRE
CLUB TRIUMPHALL	C2842	D45	CENTRE VAL DE LOIRE
CM X RACER	C3242	D34	OCCITANIE
CMC - CAROLE MOTO CLUB	C1829	D75	ILE DE FRANCE
CMC - CHAULIEU MOTO CLUB	C0929	D50	NORMANDIE
CMPN GRAND OUEST	C1349	D35	BRETAGNE
COGNAC LOISIR MOTO	C3250	D16	NOUVELLE AQUITAINE
COLOS SPORTS	C3459	D71	BOURGOGNE FRANCHE COMTE
COMITE D'ORGANISATION POUR UN RALLYE ROUTIER EN CHARENTE	C3491	D16	NOUVELLE AQUITAINE
COMPLEXE MOTO, QUAD SAVINOIS	C2565	D17	NOUVELLE AQUITAINE
CONDATTE MOTO CLUB	C1802	D35	BRETAGNE
CORSICA MOTO CLUB	C3457	D20	CORSE
COTENTIN MOTO SPORT	C1125	D20	NORMANDIE
COTES D'ARMOR MOTO VERTE	C0287	D22	BRETAGNE
COUTELLE RACING TEAM	C2503	D92	ILE DE FRANCE
CRAPA' HUTTE VERT EVASION	C2341	D63	AUVERGNE RHONE-ALPES
CROSS EXPERIENCE	C3401	D86	NOUVELLE AQUITAINE
CROSS ROCKET LUZILLAT	C2691	D63	AUVERGNE RHONE-ALPES
CROZZ MOTOCROSS	C2245	D01	AUVERGNE RHONE-ALPES
CUSSAC MOTO CLUB	C0504	D87	NOUVELLE AQUITAINE
<b>D</b>			
D JACK MOTO FAMILY	C3074	D91	ILE DE FRANCE
DAON MX	C3195	D53	PAYS DE LA LOIRE
DEFREAC EVASION MOTO	C3490	D44	PAYS DE LA LOIRE
DEMIIGNY SPORTS MECANIKES	C1522	D71	BOURGOGNE FRANCHE COMTE
DESIMO CLUB DE LA BRISSE	C2867	D39	NORMANDIE
DEUX QUATRE SIX ROUES ILLAT	C1547	D33	NOUVELLE AQUITAINE
DIOIS SPORT T.T.	C1665	D26	AUVERGNE RHONE-ALPES
DOUAUD PASSION MX	C2925	D44	PAYS DE LA LOIRE
DRAG RACING TEAM	C3176	D33	NOUVELLE AQUITAINE
DREAM TEAM COYOTTS	C2644	D30	OCCITANIE
DUCATI CLUB DE FRANCE	C0329	D44	PAYS DE LA LOIRE
DUCATI PERFORMANCE CLUB	C3468	D95	ILE DE FRANCE
DUCS DE NORMANDIE CHAPTER	C3412	D76	OCCITANIE
DURENQUE MOTO VERTE	C0332	D12	OCCITANIE
DYNAMIC MOTO CLUB LAMOTHAIS	C2097	D33	NOUVELLE AQUITAINE
<b>E</b>			
ECOLE DE MOTO ITINERANCES	C1917	D20	CORSE
ECOLE DE PILOTAGE MONNERET - SECURITE D'ABORD	C2719	D37	ILE DE FRANCE
ECOLE DE TRIAL DIE LA BRESSE	C2210	D88	GRAND EST
ECURIE ORLEANS MOTO	C0668	D45	CENTRE VAL DE LOIRE
ELITE MOTOCROSS	C2735	D95	ILE DE FRANCE
EMERY MAXIME COMPETITION	C3505	D35	BRETAGNE
EMSE ENTENTE MOTO SPORT ESTIVAUX	C2282	D19	NOUVELLE AQUITAINE
ENDURANCE EVENTS	C3464	D63	AUVERGNE RHONE-ALPES
ENDURO CLUB AUBUSSONNAIS	C2486	D23	NOUVELLE AQUITAINE
ENDURO CLUB DE LA BRISSE	C3282	D20	CORSE
ENDURO CLUB DE FERRIERES	C2471	D37	ILE DE FRANCE
ENDURO CLUB DES PYRAMIDES	C3317	D37	CENTRE VAL DE LOIRE
ENDURO SPIRIT	C2657	D84	PROVENCE
ENDUROPALE LE TOUQUET PAS DE CALAIS ORGANISATION	C2819	D62	HAUTS DE FRANCE
ESF ANIMATION MOTOCYCLISME FALAISIENNE	C1675	D14	NORMANDIE
ESML LOUVIGNE DU DESERT	C0525	D35	BRETAGNE
ESPACE MOTO VERTE	C1373	D33	NOUVELLE AQUITAINE
ESPACE TT 38	C3477	D33	NOUVELLE RHONE-ALPES
ESPOIRSQUAD	C3040	D61	NORMANDIE
ESPRIT PADDOCK ORGANISATION	C2986	D76	NORMANDIE
ESSOYES TT	C3465	D10	GRAND EST
EUSKAL MOTO CLUB	C3113	D64	NOUVELLE AQUITAINE
EUSQUADI	C2538	D64	NOUVELLE AQUITAINE
EVAILLE SPORTS TOUT TERRAIN	C3313	D72	PAYS DE LA LOIRE
EVASION NATURE	C2983	D24	NOUVELLE AQUITAINE
EXTREME MOTO CLUB	C1974	D78	ILE DE FRANCE
<b>F - G - H</b>			
FAST AS SHOYA TOMIZAWA 48	C3099	D30	OCCITANIE
FIREBALL ENDURO RACING	C2913	D73	AUVERGNE RHONE-ALPES
FIRST BIKE ACADEMY	C3541	D66	OCCITANIE
FLANDRE MOTO VERTE	C1890	D69	HAUTS DE FRANCE
FLECHE MOTO DE LEYNOST	C0174	D01	AUVERGNE RHONE-ALPES
FOYER RURAL DE CONCEZE	C3171	D19	NOUVELLE AQUITAINE
FREE RIDE MOTO CLUB	C3183	D11	OCCITANIE
FRONTIGNAN LA CIBLE	C1689	D34	OCCITANIE
G.S. TORCE EN VALLEE	C0909	D72	PAYS DE LA LOIRE
GELOUX SPORT SECTION MOTOCROSS	C3247	D40	NOUVELLE AQUITAINE
GEM'CLUB GOMENE ENDURO MOTO CLUB	C1448	D22	BRETAGNE
GIMONT MOTO CLUB	C0392	D32	OCCITANIE
GIRONVILLE 77	C3070	D77	ILE DE FRANCE
GMX RACING	C3226	D973	GUYANE
GORET TEAM MOTORSPORT	C3540	D71	BOURGOGNE FRANCHE COMTE
GP MOTOSPORT	C2952	D25	BOURGOGNE FRANCHE COMTE
GRENADE MOTOSPORTS	C3421	D31	OCCITANIE
GRENOBLE ENDURO CLUB	C3279	D26	AUVERGNE RHONE-ALPES
GREZAC MOTO CLUB	C0408	D17	NOUVELLE AQUITAINE
GROUPE CENTRE DE LOISIRS JEUNES DE LIMOGES	C3487	D87	NOUVELLE AQUITAINE
GTR LOISIRS	C3473	D03	AUVERGNE RHONE-ALPES
GUEHENNO MOTO VERTE	C2876	D56	BRETAGNE
GUIWR-GUIWR	C3526	D42	AUVERGNE RHONE-ALPES
GUYOT MOTORCYCLE TEAM 94	C2163	D94	ILE DE FRANCE
<b>I - J - K</b>			
HAGUE RACING CLUB JUNIORS	C2211	D50	NORMANDIE
HARD MOTO	C3332	D63	AUVERGNE RHONE-ALPES
HAUT MACONNAIS ORGANISATION	C2171	D71	BOURGOGNE FRANCHE COMTE

# LES CLUBS AFFILIÉS FFM

HERISSON MOTARD CLUB	C3142	D44	PAYS DE LA LOIRE
HOLESHOT MOTO CLUB	C3409	D80	HAUTS DE FRANCE
HORIZONS ENDURO	C2762	D31	OCCEITANIE
HOT ZONE TRIAL CLUB	C2144	D30	OCCEITANIE
HOLLME MOTO VERTE	C3270	D61	NORMANDIE
HOURTIN MOTO CLUB	C1135	D33	NOUVELLE AQUITAINE
ICI RAIL D OR NORMANDIE	C3286	D27	NORMANDIE
IEM - INITIATION EDUCATION MOTOS	C2786	D86	NOUVELLE AQUITAINE
INITIATION ET PERFECTIONNEMENT AU SUPER MOTARD	C3345	D77	ILE DE FRANCE
ISSOIRE MOTO VERTE	C1297	D63	AUVERGNE RHONE-ALPES
JD TROPICAL TEAM	C3273	D971	GUADELOUPE
JIM SHOW	C3352	D76	NORMANDIE
KARUKERA MOTO CLUB	C1986	D971	GUADELOUPE
KEWENN KRAMPONS	C3121	D56	BRETAGNE
KICK CLUB VERTAIZON	C0980	D63	AUVERGNE RHONE-ALPES
KICK MOTO CLUB	C3037	D72	PAYS DE LA LOIRE
KID DECOUVERTE MOTO	C2568	D33	NOUVELLE AQUITAINE
KOUROU MOTO VERTE	C2729	D973	GUYANE
<b>L</b>			
LA COURONNE LOISIR MOTO	C3453	D16	NOUVELLE AQUITAINE
LA FRANCE A MOTO	C3427	D13	PROVENCE
LA GRAPPE DE CYRANO	C1514	D24	NOUVELLE AQUITAINE
LA MAIN AU PANIER	C3131	D94	ILE DE FRANCE
LA MOTO MIRAMONTAISE	C2641	D47	NOUVELLE AQUITAINE
LA MOTOR'S	C3206	D69	AUVERGNE RHONE-ALPES
LA PISTE DANS LA PEAU	C0347	D06	PROVENCE
LA ROCHE NOIRE MOTO LOISIRS	C1921	D63	AUVERGNE RHONE-ALPES
LAGUEPIE-MOTO-CLUB	C0481	D82	OCCEITANIE
LAMBERT MOTO CLUB	C3523	D31	OCCEITANIE
LAON MOTO VERTE	C1589	D02	HAUTS DE FRANCE
L'Association des M0tards de TOurisme	C3015	D85	PAYS DE LA LOIRE
LAUZERTE MOTO LOISIRS	C1645	D82	OCCEITANIE
LO'S CLUB DE FRANCE	C3132	D73	AUVERGNE RHONE-ALPES
LE TEMPS DES COPAINS	C3442	D63	AUVERGNE RHONE-ALPES
LE TOUQUET AUTO MOTO	C0914	D62	HAUTS DE FRANCE
LES ANGES GARDIENS DE NANTES	C3076	D44	PAYS DE LA LOIRE
LES CERFS VOLANTS	C3312	D85	PAYS DE LA LOIRE
LES FRANCS MOTARDS RETHELOIS	C3351	D08	GRAND EST
LES KUDACIES DE MARIE- MADELEINE	C3044	D83	PROVENCE
LES LUMAS METTENT DU GAS	C3496	D36	CENTRE VAL DE LOIRE
LES PETROLETTES A CRAMPONS	C3221	D73	AUVERGNE RHONE-ALPES
LES RAZMOTTES	C3347	D07	AUVERGNE RHONE-ALPES
LES TACHOUS TOUT TERRAIN	C3126	D64	NOUVELLE AQUITAINE
LES TONTONS CHICANEURS	C2575	D91	ILE DE FRANCE
LES TRACAUTERMES DE MARCOLES	C3331	D15	AUVERGNE RHONE-ALPES
LES WHOOPS FLIXECOURTOIS	C3114	D80	HAUTS DE FRANCE
LES ZIGS LOUPS	C2780	D17	NOUVELLE AQUITAINE
L'EVASION MOTARDE SAINT SYLVESTRE	C1824	D07	AUVERGNE RHONE-ALPES
LO'Y RACING TEAM	C3187	D07	HAUTS DE FRANCE
LILOT TEAM TRIAL	C2480	D38	AUVERGNE RHONE-ALPES
LIOVETTE CLUB BEAUVAIS	C3290	D60	HAUTS DE FRANCE
LNCMPNDA	C0718	D75	ILE DE FRANCE
LOISIRS MOTORS SENS TOUT TERRAIN	C3330	D89	BOURGOGNE FRANCHE COMTE
LOISIRS MOTORS SPORT	C2946	D69	AUVERGNE RHONE-ALPES
L'ORIENTAL MOTO CLUB	C1719	D972	MARTINIQUE
<b>M</b>			
M.FOYER RURAL DE FAULX	C1066	D54	GRAND EST
M.G.B. MOTO CLUB	C2616	D30	OCCEITANIE
MAD MOTO CLUB DE CHARTAINVILLIERS	C2329	D28	CENTRE VAL DE LOIRE
MARIGNY MOTO CLUB	C2357	D10	GRAND EST
MAT- RACING TEAM AIRAINES	C3324	D80	HAUTS DE FRANCE
MAXX RACING	C2831	D59	HAUTS DE FRANCE
MC ANTIBES JUAN LES PINS	C2193	D06	PROVENCE
MC BEAUTIRAN	C1578	D33	NOUVELLE AQUITAINE
MC BERTHOULLAIS	C2142	D27	NORMANDIE
MC BOLQUERE PLEIN POT	C1759	D66	OCCEITANIE
MC CHARLEVILLE MEZIERES EN ARDENNES	C0056	D08	GRAND EST
MC CHATILLONNAIS BOUTIGNY	C0244	D91	ILE DE FRANCE
MC DE LA VALLEE DE L'EYRIEUX	C2081	D07	AUVERGNE RHONE-ALPES
MC DES BUTTES DE BEAUREGARD	C3158	D08	HAUTS DE FRANCE
MC DON CONQUEREUIL	C3449	D44	PAYS DE LA LOIRE
MC DU PAYS DE LA SERRE	C2019	D02	HAUTS DE FRANCE
MC DU VAL VERT DU CLAIN	C1941	D86	NOUVELLE AQUITAINE
MC FLEUR DE LYS	C2931	D18	CENTRE VAL DE LOIRE
MC JMP RACING	C2723	D20	CORSE
MC MONACO REGION PACA	C2659	D06	PROVENCE
MC OLF	C3537	D33	NOUVELLE AQUITAINE
MC POINT-CHATELAIN	C2795	D44	PAYS DE LA LOIRE
MC POUILGNEY LUSANS	C2872	D25	BOURGOGNE FRANCHE COMTE
MC TRAJECTOIRE GRAND PRIX	C2827	D85	PAYS DE LA LOIRE
MC V.E.R.O	C3104	D78	ILE DE FRANCE
MC YONNAIS LA ROCHE SUR YON	C1010	D85	PAYS DE LA LOIRE
MCC CREHANGE BAMB1	C3186	D57	GRAND EST
MCI THORIGNY	C3364	D85	PAYS DE LA LOIRE
MICA SPORT 72	C2399	D72	PAYS DE LA LOIRE
MECATLAND	C2188	D45	CENTRE VAL DE LOIRE
MENTON SPORTS LOISIRS	C1339	D06	PROVENCE
MER MOTOCROSS LOISIR	C3261	D41	CENTRE VAL DE LOIRE
MIDREVAUX MOTO CLUB	C3102	D88	GRAND EST
MILHAC MOTO CLUB	C3129	D24	NOUVELLE AQUITAINE
MOB'CLUB MONTGESNOIS	C1336	D72	PAYS DE LA LOIRE
MOBY DELTA CROSS	C3283	D85	PAYS DE LA LOIRE
MONTIER MX	C3079	D05	PROVENCE
MONTMERAUD	C3414	D41	CENTRE VAL DE LOIRE
MONTONCEL RACING COMPETITION	C1182	D63	AUVERGNE RHONE-ALPES
MOSELLE MOTO CLUB	C0608	D57	GRAND EST
MOTO ACTION DU NORD	C2103	D971	GUADELOUPE
MOTO BALL DE VALREAS	C0961	D84	PROVENCE
MOTO CAMPING CLUB LAURAU	C0492	D81	OCCEITANIE
MOTO CHALLENGE ENDURANCE TEAM	C2817	D72	PAYS DE LA LOIRE
MOTO CLUB 3 FRONTIERS	C3281	D97	GRAND EST
MOTO CLUB DE L'AUSTREBERTHE	C1772	D76	NORMANDIE
MOTO CLUB VILLENEUVOIS	C2045	D07	AUVERGNE RHONE-ALPES
MOTO CLUB 12	C0324	D12	OCCEITANIE
MOTO CLUB 4 G	C3098	D13	PROVENCE
MOTO CLUB ACCELERATION	C1490	D91	ILE DE FRANCE
MOTO CLUB AIRVAUDAIS	C0014	D79	NOUVELLE AQUITAINE
MOTO CLUB AIX EN PROVENCE	C0017	D13	PROVENCE
MOTO CLUB ANCELLE	C1370	D05	PROVENCE

# LES CLUBS AFFILIÉS FFM

MOTO CLUB ANDELOT.....	C0034.....	D39.....	BOURGOGNE FRANCHE COMTE
MOTO CLUB ANDREZIEUX BOUTHEON.....	C1177.....	D42.....	AUVERGNE RHONE-ALPES
MOTO CLUB ANGERIEN.....	C0036.....	D17.....	NOUVELLE AQUITAINE
MOTO CLUB ANJOU.....	C2091.....	D49.....	PAYS DE LA LOIRE
MOTO CLUB ANNEMASSE.....	C0044.....	D74.....	AUVERGNE RHONE-ALPES
MOTO CLUB ANTAGNAC.....	C1366.....	D47.....	NOUVELLE AQUITAINE
MOTO CLUB ARBUSIGNY.....	C0053.....	D74.....	AUVERGNE RHONE-ALPES
MOTO CLUB ARESIEN.....	C1251.....	D33.....	NOUVELLE AQUITAINE
MOTO CLUB ARGENTONNAIS.....	C0060.....	D36.....	CENTRE VAL DE LOIRE
MOTO CLUB ARTZENHEIM.....	C3122.....	D68.....	GRAND EST
MOTO CLUB ASCHERES OISON.....	C3456.....	D45.....	CENTRE VAL DE LOIRE
MOTO CLUB ASPIRANAIS.....	C1208.....	D34.....	OCCEITANIE
MOTO CLUB ABOUJE.....	C0076.....	D54.....	GRAND EST
MOTO CLUB AVIGNON VAUCLUSE.....	C0086.....	D84.....	PROVENCE
MOTO CLUB BAGNOLAIS.....	C0087.....	D30.....	OCCEITANIE
MOTO CLUB BALDAGO S.....	C0089.....	D69.....	AUVERGNE RHONE-ALPES
MOTO CLUB BALEER BRO.....	C0090.....	D56.....	BRETAGNE
MOTO CLUB BALMEEN.....	C0091.....	D84.....	PROVENCE
MOTO CLUB BALORY.....	C0093.....	D77.....	ILE DE FRANCE
MOTO CLUB BAS EN BASSET.....	C1181.....	D43.....	AUVERGNE RHONE-ALPES
MOTO CLUB BASLY.....	C0100.....	D14.....	NORMANDIE
MOTO CLUB BAUGELOIS.....	C0108.....	D49.....	PAYS DE LA LOIRE
MOTO CLUB BELLEGARDAIS.....	C1808.....	D30.....	OCCEITANIE
MOTO CLUB BELLEMOIS.....	C0127.....	D61.....	NORMANDIE
MOTO CLUB BELLEYSAN.....	C0128.....	D01.....	AUVERGNE RHONE-ALPES
MOTO CLUB BERGHEIM.....	C1242.....	D68.....	GRAND EST
MOTO CLUB BERNEAU.....	C3146.....	D17.....	NOUVELLE AQUITAINE
MOTO CLUB BOUSSAULIN.....	D2066.....	D31.....	PROVENCE
MOTO CLUB BOUTEVILLE.....	C2153.....	D16.....	NOUVELLE AQUITAINE
MOTO CLUB BRETEUIL SUR NOYE.....	C0171.....	D60.....	HAUTS DE FRANCE
MOTO CLUB BRIE 77.....	C0173.....	D77.....	ILE DE FRANCE
MOTO CLUB BRIENON.....	C0175.....	D89.....	BOURGOGNE FRANCHE COMTE
MOTO CLUB BRIOCHIN.....	C0176.....	D22.....	BRETAGNE
MOTO CLUB BRIOUDE.....	C0178.....	D43.....	AUVERGNE RHONE-ALPES
MOTO CLUB BRUGUIERES.....	C0181.....	D31.....	OCCEITANIE
MOTO CLUB BUZY.....	C1314.....	D64.....	NOUVELLE AQUITAINE
MOTO CLUB CABANNAIS.....	C2890.....	D13.....	PROVENCE
MOTO CLUB CADURCIEN.....	C0190.....	D46.....	OCCEITANIE
MOTO CLUB CAGNES / VILLENEUVE.....	C1225.....	D06.....	PROVENCE
MOTO CLUB CANCHE AUTHIE.....	C2622.....	D62.....	HAUTS DE FRANCE
MOTO CLUB CANTONAL MONTIGNACOIS.....	C2692.....	D24.....	NOUVELLE AQUITAINE
MOTO CLUB CARPELLOIS.....	C2864.....	D59.....	HAUTS DE FRANCE
MOTO CLUB CARPENTRAS COMTAT VENAISSIN.....	C1571.....	D84.....	PROVENCE
MOTO CLUB CARTELEGUE.....	C3386.....	D33.....	NOUVELLE AQUITAINE
MOTO CLUB CASTELROUSSIN.....	C0212.....	D36.....	CENTRE VAL DE LOIRE
MOTO CLUB CATALAN.....	C2474.....	D66.....	OCCEITANIE
MOTO CLUB CAUSSADAIS.....	C1563.....	D82.....	OCCEITANIE
MOTO CLUB CELLOIS.....	C3543.....	D79.....	NOUVELLE AQUITAINE
MOTO CLUB CERCLE DE L'AMITIE.....	C0222.....	D51.....	GRAND EST
MOTO CLUB CHALAIS.....	C0226.....	D16.....	NOUVELLE AQUITAINE
MOTO CLUB CHARENTAIS.....	C1029.....	D52.....	GRAND EST
MOTO CLUB CHALLANDAIS.....	C3371.....	D85.....	PAYS DE LA LOIRE
MOTO CLUB CHAMBLOUX.....	C2772.....	D43.....	AUVERGNE RHONE-ALPES
MOTO CLUB CHAMPIGNOLAIS.....	C0231.....	D10.....	GRAND EST
MOTO CLUB CHARNYCOIS.....	C3066.....	D89.....	BOURGOGNE FRANCHE COMTE
MOTO CLUB CHATEAU GONTIER.....	C0241.....	D53.....	PAYS DE LA LOIRE
MOTO CLUB CHATEAUNEUF LES MARTIGUES.....	C0243.....	D13.....	PROVENCE
MOTO CLUB CHAUCHEEN 85.....	C0249.....	D85.....	PAYS DE LA LOIRE
MOTO CLUB CHAUVIN.....	C0250.....	D13.....	PROVENCE
MOTO CLUB CHAUVINOIS.....	C1925.....	D86.....	NOUVELLE AQUITAINE
MOTO CLUB CIRCUIT JURA SUD.....	C3239.....	D39.....	BOURGOGNE FRANCHE COMTE
MOTO CLUB CLERMONTOIS.....	C3321.....	D32.....	OCCEITANIE
MOTO CLUB CLOYSIEN.....	C2125.....	D28.....	CENTRE VAL DE LOIRE
MOTO CLUB COGNAC VAL DE CHARENTE.....	C2102.....	D16.....	NOUVELLE AQUITAINE
MOTO CLUB COMBELLOIS.....	C2489.....	D63.....	AUVERGNE RHONE-ALPES
MOTO CLUB CORTENAIS.....	C1080.....	D20.....	CORSE
MOTO CLUB COTE CHLONNAISE.....	C3197.....	D71.....	BOURGOGNE FRANCHE COMTE
MOTO CLUB COTE D'AZUR - A.S.B.T.P.....	C0188.....	D06.....	PROVENCE
MOTO CLUB COUTRILLON.....	C1217.....	D33.....	NOUVELLE AQUITAINE
MOTO CLUB CRESTOIS.....	C0295.....	D26.....	AUVERGNE RHONE-ALPES
MOTO CLUB D ALAIRAC EN MALPERE.....	C1513.....	D11.....	OCCEITANIE
MOTO CLUB D ANDLAU.....	C1884.....	D67.....	GRAND EST
MOTO CLUB D ARETTE.....	C3415.....	D64.....	NOUVELLE AQUITAINE
MOTO CLUB D AUTOISON.....	C3086.....	D70.....	BOURGOGNE FRANCHE COMTE
MOTO CLUB D ESCASSEFORT.....	C0343.....	D47.....	NOUVELLE AQUITAINE
MOTO CLUB D'ANNOY.....	C1185.....	D04.....	PROVENCE
MOTO CLUB DARDON GUEUGNON.....	C0300.....	D71.....	BOURGOGNE FRANCHE COMTE
MOTO CLUB DAUPHINOIS.....	C0302.....	D38.....	AUVERGNE RHONE-ALPES
MOTO CLUB DE BAILLEUL.....	C3135.....	D59.....	HAUTS DE FRANCE
MOTO CLUB DE BERCHERES LES PIERRES.....	C0132.....	D28.....	CENTRE VAL DE LOIRE
MOTO CLUB DE BERMONT.....	C1428.....	D90.....	BOURGOGNE FRANCHE COMTE
MOTO CLUB DE BENEY SAINT DYOCHÉ.....	C2274.....	D74.....	AUVERGNE RHONE-ALPES
MOTO CLUB DE BESANCON-GONSANS.....	C2138.....	D32.....	BOURGOGNE FRANCHE COMTE
MOTO CLUB DE BLARGIES.....	C0149.....	D60.....	HAUTS DE FRANCE
MOTO CLUB DE BOSVILLE.....	C0160.....	D76.....	NORMANDIE
MOTO CLUB DE BRETHEL.....	C3299.....	D61.....	NORMANDIE
MOTO CLUB DE BRIARE.....	C1797.....	D45.....	CENTRE VAL DE LOIRE
MOTO CLUB DE BROU.....	C0180.....	D28.....	CENTRE VAL DE LOIRE
MOTO CLUB DE CAEN.....	C0191.....	D14.....	NORMANDIE
MOTO CLUB DE CANOLS.....	C0199.....	D06.....	PROVENCE
MOTO CLUB DE CARENTON.....	C1085.....	D40.....	NOUVELLE AQUITAINE
MOTO CLUB DE CHANAZ.....	C1777.....	D73.....	AUVERGNE RHONE-ALPES
MOTO CLUB DE CHANOS CURSON M3C.....	C2374.....	D26.....	AUVERGNE RHONE-ALPES
MOTO CLUB DE CHASSIEU SECTION MOTO CROSS.....	C1883.....	D69.....	AUVERGNE RHONE-ALPES
MOTO CLUB DE CHAUMONT.....	C2685.....	D74.....	AUVERGNE RHONE-ALPES
MOTO CLUB DE CHAY.....	C2940.....	D25.....	BOURGOGNE FRANCHE COMTE
MOTO CLUB DE CLECY.....	C0259.....	D14.....	NORMANDIE
MOTO CLUB DE COGNOLIN.....	C3483.....	D35.....	PROVENCE
MOTO CLUB DE COMPREIGNAC.....	C3472.....	D87.....	NOUVELLE AQUITAINE
MOTO CLUB DE COMTEVILLE.....	C3356.....	D28.....	CENTRE VAL DE LOIRE
MOTO CLUB DE CONDE SUR ESCAUT.....	C1954.....	D59.....	HAUTS DE FRANCE
MOTO CLUB DE COULLONS.....	C3025.....	D45.....	CENTRE VAL DE LOIRE
MOTO CLUB DE CURNY.....	C3125.....	D39.....	BOURGOGNE FRANCHE COMTE
MOTO CLUB DE DOMPIERRE.....	C1452.....	D17.....	NOUVELLE AQUITAINE
MOTO CLUB DE DONNERY.....	C0319.....	D45.....	CENTRE VAL DE LOIRE
MOTO CLUB DE DREULX.....	C0326.....	D28.....	CENTRE VAL DE LOIRE
MOTO CLUB DE FEILLIENS.....	C3153.....	D01.....	AUVERGNE RHONE-ALPES
MOTO CLUB DE FORT MEDOC.....	C1123.....	D33.....	NOUVELLE AQUITAINE
MOTO CLUB DE GASNY.....	C0381.....	D27.....	NORMANDIE
MOTO CLUB DE GIEN.....	C0391.....	D45.....	CENTRE VAL DE LOIRE

# LES CLUBS AFFILIÉS FFM

MOTO CLUB DE GLENAC.....	C1647	D56	BRETAGNE
MOTO CLUB DE GOULT.....	C0399	D84	PROVENCE
MOTO CLUB DE GOUY EN ARTOIS.....	C2582	D62	HAUTS DE FRANCE
MOTO CLUB DE GRETRIEN EN SUD.....	C1406	D68	CORSE
MOTO CLUB DE HAUTE SAINTONGE.....	C2922	D17	NOUVELLE AQUITAINE
MOTO CLUB DE L AGENAIS.....	C0352	D47	NOUVELLE AQUITAINE
MOTO CLUB DE L ARMAGNAC.....	C0064	D32	OCCITANIE
MOTO CLUB DE L ARTOIS.....	C3103	D62	HAUTS DE FRANCE
MOTO CLUB DE L AVESNOIS.....	C0085	D59	HAUTS DE FRANCE
MOTO CLUB DE L AY.....	C1224	D50	NORMANDIE
MOTO CLUB DE L ENTRE DEUX MERS.....	C3116	D33	NOUVELLE AQUITAINE
MOTO CLUB DE LA DRENE SUD.....	C2227	D26	CORSE
MOTO CLUB DE LA ILE DE NOIRMOUTIER.....	C3366	D85	PAYS DE LA LOIRE
MOTO CLUB DE L OMOIS.....	C0293	D02	HAUTS DE FRANCE
MOTO CLUB DE L OUST.....	C2859	D56	BRETAGNE
MOTO CLUB DE LA COTE D ARGENT.....	C3246	D40	NOUVELLE AQUITAINE
MOTO CLUB DE LA CROIX BORSAT.....	C0473	D69	AUVERGNE RHONE-ALPES
MOTO CLUB DE LA CROIX DU DAN.....	C1032	D39	BOURGOGNE FRANCHE COMTE
MOTO CLUB DE LA DIVATTE.....	C0631	D44	PAYS DE LA LOIRE
MOTO CLUB DE LA DRENE.....	C1038	D44	PAYS DE LA LOIRE
MOTO CLUB DE LA HAUTE ARDECHE.....	C0427	D07	AUVERGNE RHONE-ALPES
MOTO CLUB DE LA LOIRE ATLANTIQUE.....	C0511	D44	PAYS DE LA LOIRE
MOTO CLUB DE LA PICARDIE VERTE.....	C2660	D60	HAUTS DE FRANCE
MOTO CLUB DE LA PIERRE TORRION.....	C2461	D01	AUVERGNE RHONE-ALPES
MOTO CLUB DE LA PLAINE ORIENTALE.....	C2093	D20	CORSE
MOTO CLUB DE LA RUCHE NOUANAISE.....	C0788	D41	CENTRE VAL DE LOIRE
MOTO CLUB DE LA VALLEE DE LOISE.....	C1535	D95	ILE DE FRANCE
MOTO CLUB DE LA VALLEE DE LA LOIRE.....	C1551	D33	NOUVELLE AQUITAINE
MOTO CLUB DE LA VIE APREMONT.....	C3368	D85	PAYS DE LA LOIRE
MOTO CLUB DE LA ZORN.....	C2044	D67	GRAND EST
MOTO CLUB DE LACAPELLE MARIVAL.....	C0479	D46	OCCITANIE
MOTO CLUB DE LACQ.....	C3052	D64	NOUVELLE AQUITAINE
MOTO CLUB DE LANVAUX.....	C3504	D56	BRETAGNE
MOTO CLUB DE LEDENON.....	C2127	D30	OCCITANIE
MOTO CLUB DE LEES.....	C1583	D64	NOUVELLE AQUITAINE
MOTO CLUB DE LEMBLAVEZ.....	C1892	D44	AUVERGNE RHONE-ALPES
MOTO CLUB DE L'ENCLAVE SECTION TOUT TERRAIN.....	C0337	D84	PROVENCE
MOTO CLUB DE LEUGLAY.....	C3438	D21	BOURGOGNE FRANCHE COMTE
MOTO CLUB DE LEVEZOU.....	C1307	D12	OCCITANIE
MOTO CLUB DE LEYSSARTROUX.....	C2910	D24	NOUVELLE AQUITAINE
MOTO CLUB DE L'HERBASSE.....	C1294	D26	AUVERGNE RHONE-ALPES
MOTO CLUB DE L'HOMELAIS.....	C0438	D35	BRETAGNE
MOTO CLUB DE LILLET.....	C2975	D35	BRETAGNE
MOTO CLUB DE LINAS MONTLHERY.....	C2905	D91	ILE DE FRANCE
MOTO CLUB DE L'ISERAN.....	C0449	D73	AUVERGNE RHONE-ALPES
MOTO CLUB DE L'ORIENT.....	C0515	D56	BRETAGNE
MOTO CLUB DE LUNEVILLE.....	C1559	D54	GRAND EST
MOTO CLUB DE LYON ET DU RHONE.....	C0532	D69	AUVERGNE RHONE-ALPES
MOTO CLUB DE MAGNAC LAVAL.....	C2654	D87	NOUVELLE AQUITAINE
MOTO CLUB DE MARTIGNE FERCHAUD.....	C1943	D35	BRETAGNE
MOTO CLUB DE MARSAC.....	C0560	D79	NOUVELLE AQUITAINE
MOTO CLUB DE MAURIAC.....	C0561	D15	AUVERGNE RHONE-ALPES
MOTO CLUB DE MAZEL.....	C0568	D55	GRAND EST
MOTO CLUB DE MESSEIX.....	C1700	D63	AUVERGNE RHONE-ALPES
MOTO CLUB DE MIONS.....	C0577	D69	AUVERGNE RHONE-ALPES
MOTO CLUB DE MOLOSME.....	C3137	D89	BOURGOGNE FRANCHE COMTE
MOTO CLUB DE MONS.....	C2843	D17	NOUVELLE AQUITAINE
MOTO CLUB DE MONTBELIARD.....	C0589	D25	BOURGOGNE FRANCHE COMTE
MOTO CLUB DE MONTLALCON.....	C0566	D03	AUVERGNE RHONE-ALPES
MOTO CLUB DE MOULLINS.....	C0615	D03	AUVERGNE RHONE-ALPES
MOTO CLUB DE NERIS LES BAINS.....	C0639	D03	AUVERGNE RHONE-ALPES
MOTO CLUB DE NEUVILLE.....	C1237	D10	GRAND EST
MOTO CLUB DE NEVERS ET DE LA NIEVRE.....	C0642	D58	BOURGOGNE FRANCHE COMTE
MOTO CLUB DE PONT AUDEMER.....	C1994	D27	NORMANDIE
MOTO CLUB DE POUSSAN.....	C2721	D34	OCCITANIE
MOTO CLUB DE QUEVEN.....	C0744	D56	BRETAGNE
MOTO CLUB DE REYGADES.....	C2137	D19	NOUVELLE AQUITAINE
MOTO CLUB DE RIXHEIM.....	C0418	D68	GRAND EST
MOTO CLUB DE ROCHEPAULE.....	C0708	D07	AUVERGNE RHONE-ALPES
MOTO CLUB DE ROLAMPONT.....	C3343	D52	GRAND EST
MOTO CLUB DE ROTS.....	C3375	D14	NORMANDIE
MOTO CLUB DE SAINT JACUT LES PINS.....	C3443	D56	BRETAGNE
MOTO CLUB DE SAINT JEAN DE SERRES - LEDIGNAN.....	C3514	D30	OCCITANIE
MOTO CLUB DE SAINT JOSEPH.....	C1148	D974	REUNION
MOTO CLUB DE SAINT MARC.....	C2270	D56	BRETAGNE
MOTO CLUB DE SAINT POMPON.....	C1515	D24	NOUVELLE AQUITAINE
MOTO CLUB DE SAINT REMY.....	C1498	D70	BOURGOGNE FRANCHE COMTE
MOTO CLUB DE SAINTE MARIE.....	C0820	D25	BOURGOGNE FRANCHE COMTE
MOTO CLUB DE SAUGUES.....	C3202	D43	AUVERGNE RHONE-ALPES
MOTO CLUB DE SENART.....	C2335	D77	ILE DE FRANCE
MOTO CLUB DE SERVINS.....	C0859	D62	HAUTS DE FRANCE
MOTO CLUB DE SOLOGNE.....	C1609	D18	CENTRE VAL DE LOIRE
MOTO CLUB DE SORRE.....	C2265	D68	NOUVELLE AQUITAINE
MOTO CLUB DE ST JOSEPH.....	C3213	D01	AUVERGNE RHONE-ALPES
MOTO CLUB DE TALENSAC.....	C3011	D35	BRETAGNE
MOTO CLUB DE TANNERON.....	C3159	D83	PROVENCE
MOTO CLUB DE TAYAC.....	C1418	D33	NOUVELLE AQUITAINE
MOTO CLUB DE THELLE.....	C0898	D60	HAUTS DE FRANCE
MOTO CLUB DE THOIRY.....	C1468	D01	AUVERGNE RHONE-ALPES
MOTO CLUB DE TOUCY.....	C3033	D89	BOURGOGNE FRANCHE COMTE
MOTO CLUB DE TOURAINE.....	C0915	D19	CENTRE VAL DE LOIRE
MOTO CLUB DE TOURISME DU SUD PARISIEN.....	C1912	D94	ILE DE FRANCE
MOTO CLUB DE VIEIL ARMAND.....	C0983	D68	GRAND EST
MOTO CLUB DE VILLECOMTAL.....	C2404	D12	OCCITANIE
MOTO CLUB DE VINCENNES.....	C0991	D94	ILE DE FRANCE
MOTO CLUB DE VINNEUF.....	C3105	D89	BOURGOGNE FRANCHE COMTE
MOTO CLUB DE YERRES.....	C1009	D91	ILE DE FRANCE
MOTO CLUB D'YERRE.....	C0341	D53	PAYS DE LA LOIRE
MOTO CLUB DES 3 COMMUNES.....	C2981	D10	GRAND EST
MOTO CLUB DES 3 LYS DE SAINT LOUIS.....	C0817	D68	GRAND EST
MOTO CLUB DES ABERS.....	C0003	D29	BRETAGNE
MOTO CLUB DES AIGLES APTESIENS.....	C0050	D84	PROVENCE
MOTO CLUB DES AJONCS D OR.....	C2316	D22	BRETAGNE
MOTO CLUB DES AS.....	C1710	D63	AUVERGNE RHONE-ALPES
MOTO CLUB DES AS DU GUIDON.....	C3028	D33	NOUVELLE AQUITAINE
MOTO CLUB DES SAUVAGES.....	C0109	D73	AUVERGNE RHONE-ALPES
MOTO CLUB DES BERMUDES.....	C0135	D73	AUVERGNE RHONE-ALPES
MOTO CLUB DES BRUYERES.....	C2477	D03	AUVERGNE RHONE-ALPES
MOTO CLUB DES CHAVADES.....	C1876	D63	AUVERGNE RHONE-ALPES
MOTO CLUB DES COMMINGES.....	C0267	D31	OCCITANIE

# LES CLUBS AFFILIÉS FFA

MOTO CLUB DES CORBEAUX.....	C1471	D57	GRAND EST
MOTO CLUB DES COSTIERES.....	C0281	D30	OCCEITANIE
MOTO CLUB DES COTEAUX.....	C3256	D65	OCCEITANIE
MOTO CLUB DES DEUX REUSES.....	C0306	D23	NOUVELLE AQUITAINE
MOTO CLUB DES DEUX GAVES.....	C1226	D63	NOUVELLE AQUITAINE
MOTO CLUB DES DEUX RIVES.....	C1654	D24	NOUVELLE AQUITAINE
MOTO CLUB DES DEUX SEVRES.....	C0307	D79	NOUVELLE AQUITAINE
MOTO CLUB DES ESTEYS.....	C1402	D33	NOUVELLE AQUITAINE
MOTO CLUB DES ETANGS.....	C3485	D62	HAUTS DE FRANCE
MOTO CLUB DES GEAIS DE PLAISIA.....	C2811	D39	BOURGOGNE FRanche COMTE
MOTO CLUB DES GRANGES GONTARDES.....	C2594	D26	AUVERGNE RHONE-ALPES
MOTO CLUB DES GROIES.....	C3431	D17	NOUVELLE AQUITAINE
MOTO CLUB DES HAUTES VALLEES.....	C2567	D60	HAUTS DE FRANCE
MOTO CLUB DES HAUTS PLATEAUX.....	C3390	D43	AUVERGNE RHONE-ALPES
MOTO CLUB DES MARTRES.....	C2336	D63	AUVERGNE RHONE-ALPES
MOTO CLUB DES MONTS - MCM.....	C2671	D87	NOUVELLE AQUITAINE
MOTO CLUB DES MOUSQUETAIRES.....	C3141	D32	OCCEITANIE
MOTO CLUB DES OLIVIERES.....	C3377	D26	AUVERGNE RHONE-ALPES
MOTO CLUB DES ORCHIDES.....	C1926	D16	NOUVELLE AQUITAINE
MOTO CLUB DES PAYS DE ST MARCELLIN.....	C2741	D38	AUVERGNE RHONE-ALPES
MOTO CLUB DES PLAGES.....	C1367	D40	NOUVELLE AQUITAINE
MOTO CLUB DES PORTES D AUVERGNE.....	C3387	D43	AUVERGNE RHONE-ALPES
MOTO CLUB DES PUYs.....	C0734	D19	NOUVELLE AQUITAINE
MOTO CLUB DES SABLES.....	C2846	D71	BOURGOGNE FRanche COMTE
MOTO CLUB DES SOURCES.....	C3384	D61	NORMANDIE
MOTO CLUB DES TROIS CONTREES.....	C2497	D21	BOURGOGNE FRanche COMTE
MOTO CLUB DES TROIS TOURS.....	C0833	D58	BOURGOGNE FRanche COMTE
MOTO CLUB DES TROIS VALLEES.....	C1987	D76	NORMANDIE
MOTO CLUB DU U LEVENTE.....	C3001	D20	CORSE
MOTO CLUB DIGNOIS.....	C2059	D04	PROVENCE
MOTO CLUB DINANNAIS.....	C0311	D22	BRETAGNE
MOTO CLUB DOL DE BRETAGNE.....	C0313	D35	BRETAGNE
MOTO CLUB DOMAZAN.....	C0316	D30	OCCEITANIE
MOTO CLUB DOULLENNAIS.....	C3266	D80	HAUTS DE FRANCE
MOTO CLUB DU BAS JERSEY.....	C1931	D82	OCCEITANIE
MOTO CLUB DU PAYS D'USET.....	C0867	D68	PROVENCE
MOTO CLUB DU BERRY.....	C0137	D18	CENTRE VAL DE LOIRE
MOTO CLUB DU BOL D'AIR.....	C3298	D54	GRAND EST
MOTO CLUB DU BOULOU.....	C1806	D66	OCCEITANIE
MOTO CLUB DU CIRCUIT D'ALBI.....	C0019	D81	OCCEITANIE
MOTO CLUB DU CIRCUIT PAUL RICARD.....	C3067	D83	PROVENCE
MOTO CLUB DU DESERT.....	C2805	D06	PROVENCE
MOTO CLUB DU DRAC.....	C2109	D34	OCCEITANIE
MOTO CLUB DU HAUT QUERCY.....	C1882	D46	OCCEITANIE
MOTO CLUB DU LAC.....	C1952	D31	OCCEITANIE
MOTO CLUB DU LAC ST CASSIEN.....	C1280	D83	PROVENCE
MOTO CLUB DU LAMENTIN.....	C3462	D971	GUADELOUPE
MOTO CLUB DU LAURAGAIS.....	C0491	D31	OCCEITANIE
MOTO CLUB DU LEMAN.....	C0496	D74	AUVERGNE RHONE-ALPES
MOTO CLUB DU LITTORAL 59.....	C1776	D59	HAUTS DE FRANCE
MOTO CLUB DU DRAC GAROU.....	C3238	D79	NOUVELLE AQUITAINE
MOTO CLUB DU MAINE.....	C0538	D72	PAYS DE LA LOIRE
MOTO CLUB DU MAS RILLIER.....	C1024	D01	AUVERGNE RHONE-ALPES
MOTO CLUB DU MASSEGROS.....	C3334	D48	OCCEITANIE
MOTO CLUB DU MONTALET.....	C0587	D81	OCCEITANIE
MOTO CLUB DU NORD DE LA FRANCE.....	C0651	D59	HAUTS DE FRANCE
MOTO CLUB DU PARIS DAKAR.....	C0679	D92	ILE DE FRANCE
MOTO CLUB DU PAVILLON.....	C2030	D08	GRAND EST
MOTO CLUB DU PAYS D'ONNES.....	C0836	D85	PAYS DE LA LOIRE
MOTO CLUB DU PAYS D'EYVRANDE.....	C1729	D19	NOUVELLE AQUITAINE
MOTO CLUB DU PERIGORD NOIR.....	C2397	D24	NOUVELLE AQUITAINE
MOTO CLUB DU PIC DE LA GARDE.....	C0694	D24	NOUVELLE AQUITAINE
MOTO CLUB DU PIGNADA.....	C0702	D33	NOUVELLE AQUITAINE
MOTO CLUB DU PLATEAU ARDECHOIS.....	C2180	D07	AUVERGNE RHONE-ALPES
MOTO CLUB DU PUY STE REPARADE.....	C0732	D13	PROVENCE
MOTO CLUB DU RIED.....	C3063	D67	GRAND EST
MOTO CLUB DU RISO.....	C0771	D39	BOURGOGNE FRanche COMTE
MOTO CLUB DU SOLEIL.....	C2769	D13	PROVENCE
MOTO CLUB DU TAMPON.....	C1160	D974	REUNION
MOTO CLUB DU TENU.....	C3383	D44	PAYS DE LA LOIRE
MOTO CLUB DU TRIEVES.....	C3101	D38	AUVERGNE RHONE-ALPES
MOTO CLUB DU VAL D OUVÉ.....	C1183	D50	NORMANDIE
MOTO CLUB DU VAL D'AMOUR.....	C2226	D39	BOURGOGNE FRanche COMTE
MOTO CLUB DU VAL DE DIRÉ.....	C3483	D44	PAYS DE LA LOIRE
MOTO CLUB DU VAL DE SAONE.....	C2095	D70	BOURGOGNE FRanche COMTE
MOTO CLUB DU VAL DE SEINE.....	C0955	D76	NORMANDIE
MOTO CLUB DU VAL DE SENSEE.....	C2830	D59	HAUTS DE FRANCE
MOTO CLUB DU VAL DE VERGY.....	C0959	D21	BOURGOGNE FRanche COMTE
MOTO CLUB DU VAR.....	C0962	D83	PROVENCE
MOTO CLUB DURTAL LES RAIRES.....	C3367	D49	PAYS DE LA LOIRE
MOTO CLUB EPERNAY.....	C0339	D51	GRAND EST
MOTO CLUB EROBI.....	C0342	D64	NOUVELLE AQUITAINE
MOTO CLUB ESPACE TOUT TERRAIN.....	C1290	D71	ILE DE FRANCE
MOTO CLUB ETINCELLE.....	C2760	D71	BOURGOGNE FRanche COMTE
MOTO CLUB ETRABONNE.....	C0345	D25	BOURGOGNE FRanche COMTE
MOTO CLUB EU-MERS-LE TREPONT.....	C0346	D76	NORMANDIE
MOTO CLUB EVASION.....	C2520	D55	GRAND EST
MOTO CLUB FEUILLANTIN.....	C0351	D42	AUVERGNE RHONE-ALPES
MOTO CLUB FIACOIS.....	C3353	D81	OCCEITANIE
MOTO CLUB FIGEAC MOTO SPORTS.....	C3344	D46	OCCEITANIE
MOTO CLUB FORT DE FRANCE.....	C1330	D86	PAYS DE LA LOIRE
MOTO CLUB FOREZ DONZY.....	C0366	D42	AUVERGNE RHONE-ALPES
MOTO CLUB FRESNOIS.....	C2096	D70	BOURGOGNE FRanche COMTE
MOTO CLUB FROTEY LES LURE.....	C0529	D70	BOURGOGNE FRanche COMTE
MOTO CLUB FTO.....	C3340	D13	PROVENCE
MOTO CLUB FULKERIEN.....	C2350	D35	BRETAGNE
MOTO CLUB FUMEL BONAGUIL.....	C0375	D47	NOUVELLE AQUITAINE
MOTO CLUB GAINTOIS LES EDUENS.....	C1708	D13	AUVERGNE RHONE-ALPES
MOTO CLUB GEMENOS.....	C1971	D13	PROVENCE
MOTO CLUB GODELIN MERZER.....	C0414	D22	BRETAGNE
MOTO CLUB GRAND CIRCUIT DU ROUSSILLON.....	C2977	D66	OCCEITANIE
MOTO CLUB GRANGES SUR VOLOGNE.....	C1175	D88	GRAND EST
MOTO CLUB GRAVENCHONNAIS.....	C0405	D76	NORMANDIE
MOTO CLUB GUADELOUPE.....	C0458	D971	GUADELOUPE
MOTO CLUB GYE CHAMPAGNE.....	C1859	D10	GRAND EST
MOTO CLUB HAUT AL.....	C3432	D43	AUVERGNE RHONE-ALPES
MOTO CLUB HAUT CANTA.....	C0421	D15	AUVERGNE RHONE-ALPES
MOTO CLUB HAUT MARNAIS.....	C0424	D52	GRAND EST
MOTO CLUB HAUT SAONOIS.....	C0426	D70	BOURGOGNE FRanche COMTE
MOTO CLUB HAUTE CORREZE.....	C0422	D19	NOUVELLE AQUITAINE

# LES CLUBS AFFILIÉS FFM

MOTO CLUB HENRI IV	C1788	D71	BOURGOGNE FRANCHE COMTE
MOTO CLUB HERBRETAIS HOLESHOT	C3378	D85	PAYS DE LA LOIRE
MOTO CLUB HEXAGON 33	C0435	D33	NOUVELLE AQUITAINE
MOTO CLUB HUIEROIS	C1566	D87	NOUVELLE AQUITAINE
MOTO CLUB HUISMES	C0441	D37	CENTRE VAL DE LOIRE
MOTO CLUB HUISSEAU	C0462	D45	CENTRE VAL DE LOIRE
MOTO CLUB IFFENDIC	C0444	D35	BRETAGNE
MOTO CLUB JONZACAIS	C0454	D17	NOUVELLE AQUITAINE
MOTO CLUB KIDS 17	C2482	D17	NOUVELLE AQUITAINE
MOTO CLUB KRAKNOS	C2343	D01	AUVERGNE RHONE-ALPES
MOTO CLUB LA BOSSE DE BRETAGNE	C1385	D35	BRETAGNE
MOTO CLUB LA FARE LES OLIVIERS	C0474	D13	PROVENCE
MOTO CLUB LA FEE VIVIANE	C1584	D35	BRETAGNE
MOTO CLUB LA GACEENNE	C0377	D61	NORMANDIE
MOTO CLUB LA GAUDE	C1602	D06	PROVENCE
MOTO CLUB LA MOTTE SERVOLEX	C0476	D73	AUVERGNE RHONE-ALPES
MOTO CLUB LA MOULIERE	C3446	D04	PROVENCE
MOTO CLUB LA VALTOLINE VERDUN	C0522	D55	GRAND EST
MOTO CLUB LA VOULTE	C1005	D07	AUVERGNE RHONE-ALPES
MOTO CLUB LAMBALLA	C0482	D22	BRETAGNE
MOTO CLUB LANGONNAIS	C0485	D33	NOUVELLE AQUITAINE
MOTO CLUB LAPTOIS	C2570	D43	AUVERGNE RHONE-ALPES
MOTO CLUB LASCOURS	C2425	D13	PROVENCE
MOTO CLUB LATRECEY	C1044	D52	GRAND EST
MOTO CLUB LAYON AUBANCE	C1394	D49	PAYS DE LA LOIRE
MOTO CLUB LE MONASTIER - MCM	C3148	D43	AUVERGNE RHONE-ALPES
MOTO CLUB LE TEL	C1360	D07	AUVERGNE RHONE-ALPES
MOTO CLUB LES CONDORS DE FERMANVILLE	C3020	D50	NORMANDIE
MOTO CLUB LES CRAMPONS D'OSENBACH	C1555	D68	GRAND EST
MOTO CLUB LES DECOUVERTES	C3480	D53	PAYS DE LA LOIRE
MOTO CLUB LES GALIPES	C0478	D33	NOUVELLE AQUITAINE
MOTO CLUB LES GAULOIS	C2128	D30	OCCITANIE
MOTO CLUB LES GORETS	C2060	D57	GRAND EST
MOTO CLUB LES GUIDONS VELLAVES	C1861	D43	AUVERGNE RHONE-ALPES
MOTO CLUB LES EOPARDS DEVREUX	C0348	D27	NORMANDIE
MOTO CLUB LES MEILLERETS 85	C3569	D85	PAYS DE LA LOIRE
MOTO CLUB LES MORFALOUS	C3379	D85	PAYS DE LA LOIRE
MOTO CLUB LES PICARLOUX	C1414	D42	AUVERGNE RHONE-ALPES
MOTO CLUB LES PIEUX	C3327	D50	NORMANDIE
MOTO CLUB LES PIRATES	C3381	D85	PAYS DE LA LOIRE
MOTO CLUB LES PITCHOUNS	C3259	D83	PROVENCE
MOTO CLUB LIMOUXIN	C0509	D11	OCCITANIE
MOTO CLUB LIVRADOIS	C1020	D83	AUVERGNE RHONE-ALPES
MOTO CLUB LIZAC DE LA TOUR	C3162	D82	OCCITANIE
MOTO CLUB LOZERIE	C0526	D48	OCCITANIE
MOTO CLUB LUCONNAIS	C0527	D85	PAYS DE LA LOIRE
MOTO CLUB MADIRANAIS	C3258	D64	NOUVELLE AQUITAINE
MOTO CLUB MAILLY LE CAMP	C1199	D10	GRAND EST
MOTO CLUB MANDEURE	C0543	D25	BOURGOGNE FRANCHE COMTE
MOTO CLUB MANRE	C1190	D51	GRAND EST
MOTO CLUB MARMANDAIS PHARIES	C0549	D02	HAUTS DE FRANCE
MOTO CLUB MARMANDAIS	C0550	D47	NOUVELLE AQUITAINE
MOTO CLUB MARNAIS	C3437	D44	PAYS DE LA LOIRE
MOTO CLUB MARNAYSIEN	C2832	D70	BOURGOGNE FRANCHE COMTE
MOTO CLUB MARTINIQUEAIS	C0556	D972	MARTINIQUE
MOTO CLUB MAZANAIS	C0567	D84	PROVENCE
MOTO CLUB MENEZ DU	C3115	D29	BRETAGNE
MOTO CLUB CAMPUS OFF ROAD	C2264	D44	PAYS DE LA LOIRE
MOTO CLUB MERVIEUX	C0571	D60	HAUTS DE FRANCE
MOTO CLUB MERVILOIS	C2530	D59	HAUTS DE FRANCE
MOTO CLUB MESLAND HERBAULT	C0572	D41	CENTRE VAL DE LOIRE
MOTO CLUB MEURSACAIS	C1025	D17	NOUVELLE AQUITAINE
MOTO CLUB MEYMACOIS	C2347	D19	NOUVELLE AQUITAINE
MOTO CLUB MILLIERES	C0574	D50	NORMANDIE
MOTO CLUB MOIRANS EN MONTAGNE	C1529	D39	BOURGOGNE FRANCHE COMTE
MOTO CLUB MOISSAGAIS	C0580	D82	OCCITANIE
MOTO CLUB MONTAIS IMPOSSIBLE MUELBACH	C3442	D68	GRAND EST
MOTO CLUB MONTENDRAIS	C1118	D17	NOUVELLE AQUITAINE
MOTO CLUB MONTGAILLARD MCM 65	C1659	D64	NOUVELLE AQUITAINE
MOTO CLUB MORIZES	C0605	D33	NOUVELLE AQUITAINE
MOTO CLUB MORLAISIEN	C0606	D29	BRETAGNE
MOTO CLUB MOTHERN	C0609	D67	GRAND EST
MOTO CLUB MOTO SPORT PASSION	C2203	D72	PAYS DE LA LOIRE
MOTO CLUB MOTORS EVENTS	C2740	D91	ILE DE FRANCE
MOTO CLUB MUNICIPAL AILLY SUR NOYE	C2168	D80	HAUTS DE FRANCE
MOTO CLUB NATURE	C1967	D58	BOURGOGNE FRANCHE COMTE
MOTO CLUB NAVARRAIS	C0636	D64	NOUVELLE AQUITAINE
MOTO CLUB NAVES CASTRES	C0637	D81	OCCITANIE
MOTO CLUB NEUVILLOIS	C0640	D69	AUVERGNE RHONE-ALPES
MOTO CLUB NEUVY SUR LOIRE	C2306	D58	BOURGOGNE FRANCHE COMTE
MOTO CLUB NOGENTAIS	C0650	D52	GRAND EST
MOTO CLUB NORD SEINE MARNAIS	C0653	D77	ILE DE FRANCE
MOTO CLUB NOZEEN	C3293	D42	PAYS DE LA LOIRE
MOTO CLUB ONE-STAGE	C3096	D24	NOUVELLE AQUITAINE
MOTO CLUB OYONNAXIEN	C0672	D01	AUVERGNE RHONE-ALPES
MOTO CLUB PAITA NOUVELLE CALEDONIE	C1473	D981	NOUVELLE CALEDONIE
MOTO CLUB PAR CHEMINS	C2352	D24	NOUVELLE AQUITAINE
MOTO CLUB PASSION VITESSE	C2934	D68	GRAND EST
MOTO CLUB PAU ARNOS	C1920	D64	NOUVELLE AQUITAINE
MOTO CLUB PAYS AREDIEN	C3512	D87	NOUVELLE AQUITAINE
MOTO CLUB PECQUEUR COURT	C1283	D87	HAUTS DE FRANCE
MOTO CLUB PERNOIS	C0689	D84	PROVENCE
MOTO CLUB PERTUIS DURANCE LUBERON	C0692	D84	PROVENCE
MOTO CLUB PEYRATOIS	C0507	D87	NOUVELLE AQUITAINE
MOTO CLUB PICARD	C0696	D80	HAUTS DE FRANCE
MOTO CLUB PIERREFITTE EN CINGLAIS	C0699	D14	NORMANDIE
MOTO CLUB PLECHATEL	C1410	D35	BRETAGNE
MOTO CLUB PLOUER SUR RANCE	C0712	D22	BRETAGNE
MOTO CLUB PLOUEZECAIN	C3170	D22	BRETAGNE
MOTO CLUB PORGEAIS - MCP	C3088	D33	NOUVELLE AQUITAINE
MOTO CLUB PORTUSIEN	C2932	D70	BOURGOGNE FRANCHE COMTE
MOTO CLUB POYA NEPOUI	C1505	D981	NOUVELLE CALEDONIE
MOTO CLUB PRANZAC	C1172	D16	NOUVELLE AQUITAINE
MOTO CLUB PRESQU'ILE D'ARVERT	C1253	D17	NOUVELLE AQUITAINE
MOTO CLUB PRIMEUR	C3355	D30	OCCITANIE
MOTO CLUB PRIVADOIS	C1729	D07	AUVERGNE RHONE-ALPES
MOTO CLUB PULSION	C1968	D45	CENTRE VAL DE LOIRE
MOTO CLUB PUY EN VELAY	C0733	D43	AUVERGNE RHONE-ALPES
MOTO CLUB R.N. 66	C1429	D88	GRAND EST
MOTO CLUB RABASTINOIS	C0745	D81	OCCITANIE

# LES CLUBS AFFILIES FFM

MOTO CLUB REOLAIS	C0760	D33	NOUVELLE AQUITAINE
MOTO CLUB REVIGNY	C3513	D55	GRAND EST
MOTO CLUB RICEYS ET ENVIRONS	C0768	D10	GRAND EST
MOTO CLUB RIMAINS ANSATION	C3392	D77	ILE DE FRANCE
MOTO CLUB RIEDELST	C0769	D67	GRAND EST
MOTO CLUB RIS PUY GUILLAUME	C3510	D63	AUVERGNE RHONE-ALPES
MOTO CLUB RIVIEROIS	C2797	D12	OCCEITANIE
MOTO CLUB ROANNAIS	C0773	D42	AUVERGNE RHONE-ALPES
MOTO CLUB ROAZHON SUPERMOT	C3500	D35	BRETAGNE
MOTO CLUB ROCHELAIS	C0778	D17	NOUVELLE AQUITAINE
MOTO CLUB ROCHOIS	C0780	D74	AUVERGNE RHONE-ALPES
MOTO CLUB ROIMAGNE	C0781	D35	BRETAGNE
MOTO CLUB ROUBIGOU	C1335	D47	NOUVELLE AQUITAINE
MOTO CLUB ROUERGAT	C0787	D12	OCCEITANIE
MOTO CLUB ROUQUETOIS	C2101	D12	OCCEITANIE
MOTO CLUB RUMILLIEN	C1109	D74	AUVERGNE RHONE-ALPES
MOTO CLUB RUTHENOIS	C0791	D12	OCCEITANIE
MOTO CLUB SAINT AFFRICAIN	C0792	D12	OCCEITANIE
MOTO CLUB SAINT AIGNAN LE JAILLARD	C0793	D45	CENTRE VAL DE LOIRE
MOTO CLUB SAINT ANDRE	C2139	D45	CENTRE VAL DE LOIRE
MOTO CLUB SAINT AUBINOIS	C1934	D39	BOURGOGNE FRANCHE COMTE
MOTO CLUB SAINT BARTHELEMY DE VALS	C1357	D26	AUVERGNE RHONE-ALPES
MOTO CLUB SAINT CHERON ET SA REGION	C0798	D91	ILE DE FRANCE
MOTO CLUB SAINT CYBRANET	C0803	D24	NOUVELLE AQUITAINE
MOTO CLUB SAINT DIE DES VOSGES	C0806	D88	GRAND EST
MOTO CLUB SAINT LEONARD DES BOIS	C0815	D72	PAYS DE LA LOIRE
MOTO CLUB SAINT LOIS LA LICORNE	C0816	D50	NORMANDIE
MOTO CLUB SAINT MARCEL LOIS	C0823	D07	AUVERGNE RHONE-ALPES
MOTO CLUB SAINT MIHEL	C0520	D55	GRAND EST
MOTO CLUB SAINT ROMANAIS	C0827	D84	PROVENCE
MOTO CLUB SAINT THIBERYEN	C0831	D34	OCCEITANIE
MOTO CLUB SAINT VINCENT	C3435	D82	OCCEITANIE
MOTO CLUB SAINTE GENEVIEVE SPORT	C1056	D91	ILE DE FRANCE
MOTO CLUB SAINTE ROSALIE LA FARE LES OLIVIERS	C3280	D13	PROVENCE
MOTO CLUB SAINTE SUZANNE	C3463	D09	OCCEITANIE
MOTO CLUB SALERNS	C3422	D83	PROVENCE
MOTO CLUB SALINDRES ROUSSON	C0840	D30	OCCEITANIE
MOTO CLUB SARRIANNAIS	C1154	D84	PROVENCE
MOTO CLUB SASSAY	C2467	D41	CENTRE VAL DE LOIRE
MOTO CLUB SEGALA	C3399	D12	OCCEITANIE
MOTO CLUB SELLIERES	C1483	D39	BOURGOGNE FRANCHE COMTE
MOTO CLUB SENAS DURANCE	C0855	D13	PROVENCE
MOTO CLUB SLIDER ENDURANCE	C3008	D44	PAYS DE LA LOIRE
MOTO CLUB SOISY BOUY	C0865	D77	ILE DE FRANCE
MOTO CLUB SOMMIEROIS	C0866	D30	OCCEITANIE
MOTO CLUB SOTTEVILLE SUR MER	C2412	D76	NORMANDIE
MOTO CLUB SPINALIEN	C0871	D88	GRAND EST
MOTO CLUB SQUADRA AUDDANINCA	C3445	D20	CORSE
MOTO CLUB ST AUBINOIS	C2608	D76	NORMANDIE
MOTO CLUB ST CHELY D'APCHER	C3224	D48	OCCEITANIE
MOTO CLUB ST JULIEN PUY LAVEZE	C1940	D63	AUVERGNE RHONE-ALPES
MOTO CLUB ST MAMET CANTAL	C1792	D15	AUVERGNE RHONE-ALPES
MOTO CLUB STAINOIS	C3117	D55	GRAND EST
MOTO CLUB SUZERAIN	C0885	D72	PAYS DE LA LOIRE
MOTO CLUB SX CONCEPT	C3244	D80	HAUTS DE FRANCE
MOTO CLUB SX-TREEM	C3055	D71	BOURGOGNE FRANCHE COMTE
MOTO CLUB T.R.A.C.	C3149	D79	NOUVELLE AQUITAINE
MOTO CLUB TEAM BSE	C3522	D83	PROVENCE
MOTO CLUB TEAM JUNA CROSS	C3456	D33	BOURGOGNE FRANCHE COMTE
MOTO CLUB TEAM-MX 78	C3447	D27	NORMANDIE
MOTO CLUB TECOU	C3501	D81	OCCEITANIE
MOTO CLUB THOMER LA SOGNE	C0903	D27	NORMANDIE
MOTO CLUB THOUARSAIS	C0904	D79	NOUVELLE AQUITAINE
MOTO CLUB THOUARSAIS BOULDRoux	C3395	D85	PAYS DE LA LOIRE
MOTO CLUB TILLOY FLORVILLE	C0906	D80	HAUTS DE FRANCE
MOTO CLUB TOBESPORT	C3007	D49	PAYS DE LA LOIRE
MOTO CLUB TONNERROIS	C0908	D47	NOUVELLE AQUITAINE
MOTO CLUB TOULONNAIS	C1210	D83	PROVENCE
MOTO CLUB TOUSSINOIS	C2317	D01	AUVERGNE RHONE-ALPES
MOTO CLUB TOUT TERRAIN 24	C3179	D24	NOUVELLE AQUITAINE
MOTO CLUB TOUT TERRAIN DU ROCHER	C3469	D35	BRETAGNE
MOTO CLUB TOUT TERRAIN GRENOBLOIS	C0407	D38	AUVERGNE RHONE-ALPES
MOTO CLUB TOUT TERRAIN THIONVILLE	C0902	D57	GRAND EST
MOTO CLUB TOUT TERRAIN TOURAINE	C2011	D37	CENTRE VAL DE LOIRE
MOTO CLUB TRACER	C2375	D974	REUNION
MOTO CLUB TREIGNAC	C3508	D19	NOUVELLE AQUITAINE
MOTO CLUB TRIAGOZ	C1218	D22	BRETAGNE
MOTO CLUB TURBALLAIS	C3362	D44	PAYS DE LA LOIRE
MOTO CLUB USSONNAIS	C1733	D43	AUVERGNE RHONE-ALPES
MOTO CLUB UZERCHOIS	C0938	D19	NOUVELLE AQUITAINE
MOTO CLUB VAAS	C3534	D72	PAYS DE LA LOIRE
MOTO CLUB VAL D'ARRE	C2914	D73	AUVERGNE RHONE-ALPES
MOTO CLUB VALENTIGNEY	C2161	D26	BOURGOGNE FRANCHE COMTE
MOTO CLUB VALENTINOIS	C0960	D26	AUVERGNE RHONE-ALPES
MOTO CLUB VAL-GUIERS - MAURIENNE	C0562	D73	AUVERGNE RHONE-ALPES
MOTO CLUB VALINCO	C1545	D20	CORSE
MOTO CLUB VALLEE DE LA BRUCHE	C0943	D67	GRAND EST
MOTO CLUB VALLEE DE L'ANDELLE	C0941	D27	NORMANDIE
MOTO CLUB VAUXOIS	C3335	D21	BOURGOGNE FRANCHE COMTE
MOTO CLUB VENAREE LES LAUMES	C2776	D21	BOURGOGNE FRANCHE COMTE
MOTO CLUB VENTRENN	C3307	D12	PROVENCE
MOTO CLUB VERNONIS	C3230	D24	NOUVELLE AQUITAINE
MOTO CLUB VERNOLIEN	C0975	D27	NORMANDIE
MOTO CLUB VICOMTOIS	C1248	D63	AUVERGNE RHONE-ALPES
MOTO CLUB VICROSS	C3536	D44	PAYS DE LA LOIRE
MOTO CLUB VIEUX VY SUR COUESNON	C1074	D35	BRETAGNE
MOTO CLUB VILLABLARDAIS	C2430	D24	NOUVELLE AQUITAINE
MOTO CLUB VILLARS ECOT	C0265	D25	BOURGOGNE FRANCHE COMTE
MOTO CLUB VILLELAURE 530	C3097	D84	PROVENCE
MOTO CLUB VIREE EN LIVRADOIS	C3308	D63	AUVERGNE RHONE-ALPES
MOTO CLUB VOLX VILLENEUVE	C1002	D04	PROVENCE
MOTO CLUB VOUHARTE	C1187	D16	NOUVELLE AQUITAINE
MOTO CLUB VOUEAUCOURT	C1004	D25	BOURGOGNE FRANCHE COMTE
MOTO CLUB WELCOME TT	C3051	D30	OCCEITANIE
MOTO CLUB XTREM TEST	C3396	D31	OCCEITANIE
MOTO CLUB XUP	C3089	D84	PROVENCE
MOTO CLUB YSSINGELAIS	C1011	D43	AUVERGNE RHONE-ALPES
MOTO CLUB YZEURE	C1012	D03	AUVERGNE RHONE-ALPES
MOTO CLUB ZAMATTIO	C3310	D60	HAUTS DE FRANCE
MOTO CLUB ZF GRAND PRIX	C3532	D13	PROVENCE

# LES CLUBS AFFILIÉS FFM

MOTO CLUB ZONE 68	C3398	D68	GRAND EST
MOTO CLUB ZONE ROUGE	C1585	D83	PROVENCE
MOTO CROSS BARBONNE FAYEL	C3134	D51	GRAND EST
MOTO CROSS CLUB DE BOULOU PARIS	C2705	D81	BOURGOGNE FRANCHE COMTE
MOTO CROSS CLUB DE LEYVILLER	C1533	D57	GRAND EST
MOTO CROSS D'AYDAT	C2361	D63	AUVERGNE RHONE-ALPES
MOTO CROSS DE L OISANS	C2158	D38	AUVERGNE RHONE-ALPES
MOTO CROSS DE LA VALLEE DE LA MEUSE	C3203	D08	GRAND EST
MOTO CROSS MONT BONVILLERS	C3440	D54	GRAND EST
MOTO CROSS ROCHELOIS	C2916	D21	BOURGOGNE FRANCHE COMTE
MOTO DE L EOLIENNE	C3275	D89	BOURGOGNE FRANCHE COMTE
MOTO ECOT TEAM CLUB	C1456	D25	BOURGOGNE FRANCHE COMTE
MOTO ET VELO DE CROSS EN EURE ET LOIR	C3316	D28	CENTRE VAL DE LOIRE
MOTO EVASION	C3265	D65	OCCITANIE
MOTO EVASION YUTZ	C2132	D57	GRAND EST
MOTO KIDS DES SABLES	C3503	D40	NOUVELLE AQUITAINE
MOTO LIBRE BERGERACOISE	C0134	D24	NOUVELLE AQUITAINE
MOTO NATURE D'OLT	C2294	D12	OCCITANIE
MOTO PYRENEES SPORT	C3000	D64	NOUVELLE AQUITAINE
MOTO QUAD 41	C3167	D41	CENTRE VAL DE LOIRE
MOTO QUAD CONCEPT	C2646	D42	AUVERGNE RHONE-ALPES
MOTO RACER CLUB D'ALBION	C0020	D84	PROVENCE
MOTO RACING CLUB GAP	C1846	D05	PROVENCE
MOTO SPEED RACING	C3497	D44	PAYS DE LA LOIRE
MOTO SPORT 46	C3161	D46	OCCITANIE
MOTO SPORT 71	C3448	D71	BOURGOGNE FRANCHE COMTE
MOTO SPORT 76	C2133	D76	NORMANDIE
MOTO SPORT C CORNEUVIEN 93	C0290	D41	ILE DE FRANCE
MOTO SPORT COUTURE	C3168	D41	CENTRE VAL DE LOIRE
MOTO SPORT NIMOIS	C0645	D30	OCCITANIE
MOTO SPORT OCCITAN	C3156	D31	OCCITANIE
MOTO SPORTING CLUB LOUDUN	C0523	D86	NOUVELLE AQUITAINE
MOTO SPORTS NATURE	C2557	D89	BOURGOGNE FRANCHE COMTE
MOTO START CLUB MACARIEN	C0533	D33	NOUVELLE AQUITAINE
MOTO SUD ORGANISATION	C2445	D13	PROVENCE
MOTO TEAM 95	C2308	D95	ILE DE FRANCE
MOTO TEAM RACING	C3062	D91	ILE DE FRANCE
MOTO TOURISME D AUBIAT	C2758	D63	AUVERGNE RHONE-ALPES
MOTO TOUT TERRAIN HERBLINOIS	C0430	D44	PAYS DE LA LOIRE
MOTO TRIAL DE CAISNES 60	C1451	D60	HAUTS DE FRANCE
MOTO VERTE CHALONS CHAMPAGNE	C0291	D51	GRAND EST
MOTO VERTE CHATELAURENARD	C3243	D45	CENTRE VAL DE LOIRE
MOTO VERTE CHATEL LOZERE	C2823	D48	OCCITANIE
MOTO VERTE DE MAURIENNE	C0563	D73	AUVERGNE RHONE-ALPES
MOTO VERTE DES HAUTES VOSGES	C0428	D88	GRAND EST
MOTO VERTE DU PILAT	C0703	D42	AUVERGNE RHONE-ALPES
MOTO VERTE DU VAL DE VIENNE	C3158	D86	NOUVELLE AQUITAINE
MOTO VERTE HAUTES-VOSGES ENDURO	C2992	D88	GRAND EST
MOTO VERTE JANCIGNY	C3021	D21	BOURGOGNE FRANCHE COMTE
MOTO/QUAD PLAINVILLE	C3519	D60	HAUTS DE FRANCE
MOTO-BALL CLUB DE CAMARET	C0197	D87	PROVENCE
MOTOBALL CLUB HOULGATAIS	C0439	D14	NORMANDIE
MOTOBALL CLUB NEUVILLOIS	C0641	D86	NOUVELLE AQUITAINE
MOTOBALL CLUB ROBIONNAIS	C0774	D84	PROVENCE
MOTOBALL CLUB SAINT GEORGES DE REINEINS	C1026	D69	AUVERGNE RHONE-ALPES
MOTOBALL CLUB VILLEFRANCHE	C0986	D69	AUVERGNE RHONE-ALPES
MOTOBALL CLUB VITRYAT	C0995	D51	GRAND EST
MOTOCROSS 1000MX	C3516	D38	AUVERGNE RHONE-ALPES
MOTO-CLUB PIT LANE ENDURANCE	C3417	D85	PAYS DE LA LOIRE
MOTOCROSS 421	C2544	D974	REUNION
MOTOCROSS DU VAL DE SAONE	C2928	D71	BOURGOGNE FRANCHE COMTE
MOTOCROSS ENTRAIGUOIS	C1755	D84	PROVENCE
MOTOCROSS HAUTCOURT ROMANECHÉ	C3495	D01	AUVERGNE RHONE-ALPES
MOTOCROSS LONDINIÈRES	C2212	D76	NORMANDIE
MOTOCROSS RUEYRES	C2877	D46	OCCITANIE
MOTOCROSS SCHOOL 05	C2416	D05	PROVENCE
MOTOMAX CLUB NOUVELLE CALEDONIE	C3226	D81	NOUVELLE CALEDONIE
MOTOR CLUB ANDELYSIEN C.S.A.	C0035	D27	NORMANDIE
MOTOR CLUB DU MONTARGOIS	C0588	D45	CENTRE VAL DE LOIRE
MOTOR CLUB LIMOUSIN	C0505	D87	NOUVELLE AQUITAINE
MOTOR S CLUB ANGOUMOISIN	C0039	D16	NOUVELLE AQUITAINE
MOTORCYCLE ORGANISATION 45	C3436	D45	CENTRE VAL DE LOIRE
MOTOS ACTIVES 14	C2312	D14	NORMANDIE
MOTOS CLASSIQUES DE COMPETITION D'AVIGNON	C2937	D84	PROVENCE
MOTOS COMPETITION EN SAINT POURCINOIS	C2569	D03	AUVERGNE RHONE-ALPES
MOUTARS CLUB MOTOCROSS	C1717	D91	ILE DE FRANCE
MRC ARTIGUES DE LUSSAC	C0069	D33	NOUVELLE AQUITAINE
MUSTANG MOTOCROSS CLUB 1984	C3530	D80	HAUTS DE FRANCE
MX 15 MOTO CLUB	C3452	D80	HAUTS DE FRANCE
MX 911	C2472	D91	ILE DE FRANCE
MX ACTIVITES	C3408	D58	BOURGOGNE FRANCHE COMTE
MX BRAS-PANON	C3029	D974	REUNION
MX CAZOULS	C3489	D34	OCCITANIE
MX DES FOSSES	C3207	D55	GRAND EST
MX ECOLE PUGET VILLE	C3425	D83	PROVENCE
MX LANDRICOURT	C3360	D02	HAUTS DE FRANCE
MX MOTO CLUB 33	C3175	D33	NOUVELLE AQUITAINE
MX NIZY LE COMTE	C3539	D02	HAUTS DE FRANCE
MX PARK CLASTRES 02	C3433	D02	HAUTS DE FRANCE
MX SAINT JUST SAUVAGE	C3128	D51	GRAND EST
MX SCHOOL	C2900	D85	PAYS DE LA LOIRE
MX SCHOOL 17	C2238	D17	NOUVELLE AQUITAINE
MX SERIES	C3173	D19	NOUVELLE AQUITAINE
MX SUARCE	C3400	D90	BOURGOGNE FRANCHE COMTE
MX SUD 29	C2176	D29	BRETAGNE
MX TEAM BERSAILLIN	C3276	D39	BOURGOGNE FRANCHE COMTE
MX TEN PIT	C3039	D10	GRAND EST
MX VAL DE SEINE	C3531	D10	GRAND EST
MXZJ	C3305	D10	GRAND EST

## N - O - P

NAUCELLE MOTO SPORT	C0635	D12	OCCITANIE
NEIGE SOLEIL	C2637	D73	AUVERGNE RHONE-ALPES
NEULLIAC MOTO VERTE	C2458	D56	BRETAGNE
NICOLAS MOTO ORGANISATION	C3499	D34	OCCITANIE
NIFBIKES RACING	C3525	D44	PAYS DE LA LOIRE
NORD ISERE MC	C0163	D38	AUVERGNE RHONE-ALPES
NORMANDIE MX CLUB	C3391	D76	NORMANDIE
NOUVEAU MOTO CLUB DE MUNSTER	C0620	D68	GRAND EST
OBJECTIF ENDURO	C2789	D47	NOUVELLE AQUITAINE

# LES CLUBS AFFILIES FFM

ON TRIAL	C3358	D75	ILE DE FRANCE
ORANGE MECANIC TEAM	C3451	D83	PROVENCE
OTT RACING TEAM	C3488	D74	AUVERGNE RHONE-ALPES
OUVILLE MOTO CLUB	C1858	D50	NORMANDIE
OXYGENE PSA	C2543	D78	ILE DE FRANCE
P.A.M. QUAD	C2366	D54	GRAND EST
PARGADE OFF ROAD	C3535	D33	NOUVELLE AQUITAINE
PARIS MOTO CLUB	C2732	D75	ILE DE FRANCE
PASSION TT 78	C2852	D78	ILE DE FRANCE
PAYS D ANS MOTO SPORT LOISIRS	C2779	D24	NOUVELLE AQUITAINE
PESCHADRIRES MOTO SPORT	C2289	D63	AUVERGNE RHONE-ALPES
PEYRI QUAD EVASION	C2782	D24	NOUVELLE AQUITAINE
PISTE LIBRE	C3047	D94	ILE DE FRANCE
PIT BIKE SX 89	C2626	D89	BOURGOGNE FRanche COMTE
PLACELLES MOTO-CROSS	C3484	D49	PAYS DE LA LOIRE
PLAINVILLE MOTO VERTE	C0707	D60	HAUTS DE FRANCE
PLAN D ORGON SPORT MOTO	C1475	D13	PROVENCE
PLANETE QUAD	C3220	D02	HAUTS DE FRANCE
PLEIN AIR LOISIRS	C2206	D84	PROVENCE
PLOERMEL MOTO VERTE	C0711	D36	BRETAGNE
PLOGONNEC MOTO CLUB	C2243	D29	BRETAGNE
PLUS RACE FOLEMBRAY	C3454	D02	HAUTS DE FRANCE
PLUSRACE	C2572	D78	ILE DE FRANCE
PLV RACING	C3509	D94	ILE DE FRANCE
PMS17	C3441	D14	NORMANDIE
POLE MECANIQUE DE BISCARROSSE	C3112	D40	NOUVELLE AQUITAINE
POLE MECANIQUE MOTO CLUB	C3231	D30	OCITANIE
PONT D'OUILLY MOTO CLUB	C1753	D13	NORMANDIE
PRESQU ILE TOUT TERRAIN	C2325	D50	NORMANDIE
PRO-STAGE	C2991	D80	HAUTS DE FRANCE
PROTWIN	C1723	D13	PROVENCE
PROVENCE MOTO TOUT TERRAIN	C0022	D13	PROVENCE
PROVENCE SPORT PROMOTION	C2936	D04	PROVENCE
PROVENCE TRIAL CLASSIC	C3498	D84	PROVENCE
PRSMOTOQUAD	C3428	D42	AUVERGNE RHONE-ALPES
<b>Q - R</b>			
QUAD NEUF ARGANCY	C2354	D57	GRAND EST
QUADS ET MOTOS GENTIANE	C3194	D15	AUVERGNE RHONE-ALPES
QUENECHNEUX TEAM	C2225	D52	GRAND EST
R.M.S.C.VILLEURBANNAIS	C0989	D69	AUVERGNE RHONE-ALPES
R.F. 26	C0752	D26	AUVERGNE RHONE-ALPES
RACER MOTO CLUB	C2023	D94	REUNION
RACING AUTO MOTO PASSION	C3429	D07	AUVERGNE RHONE-ALPES
RACING CLUB 42	C2368	D42	AUVERGNE RHONE-ALPES
RACING CLUB DE BEAUMARCHES	C3163	D32	OCITANIE
RACING CLUB DE FEZENZAC	C3214	D32	OCITANIE
RACING MOB CREUSOTIN	C1678	D71	BOURGOGNE FRanche COMTE
RACING MOTO CLUB 25	C2165	D25	BOURGOGNE FRanche COMTE
RACING MOTOLY MOTO CLUB	C1989	D27	NORMANDIE
RACING MOTO CLUB LAURENTIN	C2601	D06	PROVENCE
RACING TEAM 28	C2403	D28	CENTRE VAL DE LOIRE
RACING TOUT TERRAIN	C1856	D59	HAUTS DE FRANCE
RANDO TRAILS COMPIEGNE	C2816	D60	HAUTS DE FRANCE
RANDONEURS TRIALISTES DE FRANCE 38 APPRIEU	C2584	D38	AUVERGNE RHONE-ALPES
RC MX GOUY SERVINS	C1740	D62	HAUTS DE FRANCE
REQUISTA MOTO SPORT	C1383	D12	OCITANIE
RETO ENDURO CLUB DE FRANCE	C1989	D27	NORMANDIE
RIDE FOR FUN	C3020	D47	NOUVELLE AQUITAINE
RIDE ON	C2328	D24	NOUVELLE AQUITAINE
RIDER CO.	C3520	D27	NORMANDIE
RIVE SUD MOTO CLUB	C3049	D20	CORSE
ROCHECHOUART OLYMPIQUE MOTO CLUB	C3515	D87	NOUVELLE AQUITAINE
ROUEN MOTO CRAMPONS	C1301	D76	NORMANDIE
ROUES LIBRES 36	C2747	D02	CENTRE VAL DE LOIRE
ROZOY MOTO QUAD PASSION	C3017	D02	HAUTS DE FRANCE
RS TEAM 06	C3108	D06	PROVENCE
RTF 38 TRIAL	C3267	D38	AUVERGNE RHONE-ALPES
RUN CAP SUD	C2590	D36	CENTRE VAL DE LOIRE
<b>S</b>			
SAINT LAURENT MOTO CLUB	C3314	D06	PROVENCE
SAINT PAUL MOTO VERTE	C1128	D26	AUVERGNE RHONE-ALPES
SAINT VALERY MOTO CROSS	C1091	D76	NORMANDIE
SANCERRE MOTO VERTE	C1928	D18	CENTRE VAL DE LOIRE
SCAER MOTO VERTE	C1465	D29	BRETAGNE
SCHWEYEN M.X.	C2112	D57	GRAND EST
SDLF	C3518	D971	GUADELOUPE
SECTION MOTO BREALISE	C0167	D35	BRETAGNE
SECTION MOTO LA BRESSAUDE	C0469	D88	GRAND EST
SEGONZAC MOTO LOISIRS	C0852	D16	NOUVELLE AQUITAINE
SELECTEUR CLUB	C1197	D13	PROVENCE
SOSPEL MOTOS SPORTS	C1363	D06	PROVENCE
SOURDEVAL MOTO CLUB	C3319	D50	NORMANDIE
SP. LOIS. MEC. DE COTENTIN	C1380	D50	NORMANDIE
SPORT LOISIR ET ADRENALINE	C3542	D13	PROVENCE
SPORT MECA 16.79.86	C3252	D79	NOUVELLE AQUITAINE
SPORT MECANIQUE A CRAMPONS	C3073	D02	HAUTS DE FRANCE
SPORT MOTO KIDS 17	C3174	D17	NOUVELLE AQUITAINE
SPORT MOTO VTT TEAM	C2907	D26	AUVERGNE RHONE-ALPES
SPORTING CLUB MOTO BALL MONTEUX	C2655	D84	PROVENCE
SPORTING MOTO CLUB DE SENS	C0856	D89	BOURGOGNE FRanche COMTE
SPORTING MOTO CLUB DES MUREAUX	C2065	D78	ILE DE FRANCE
SPORTING MOTOBALL BOLLENE	C0154	D84	PROVENCE
SPORTING UNION MOTO DE L'AUBE TROYES	C0074	D10	GRAND EST
SPORTS CLUB TOUT TERRAIN DE L'ARDRES	C3144	D51	GRAND EST
SPORTS EXTREMES CHATEAUNEUVIEN	C1810	D29	BRETAGNE
SPORTS MECANIKES HENNEBONTAIS	C1289	D56	BRETAGNE
SPORTWIN CLUB	C2912	D01	AUVERGNE RHONE-ALPES
ST CHAMOND MOTO SPORT	C1089	D38	AUVERGNE RHONE-ALPES
ST PAUL MOTO CLUB	C1596	D13	PROVENCE
STADE MONTAIS	C3494	D40	NOUVELLE AQUITAINE
STANISLAS MOTO CLUB	C0874	D54	GRAND EST
SUD MORGAN MOTO CLUB	C2915	D58	BOURGOGNE FRanche COMTE
SUPERMOTO CORSICA	C3304	D20	CORSE
<b>T</b>			
T.C. DE CHATEAUNEUF	C0242	D42	AUVERGNE RHONE-ALPES
T.M.V. REUNIONNAIS	C2071	D974	REUNION
TAMPON SPORTS MECANIKES - TSM	C2980	D91	OCITANIE
TARBES MOTO CLUB	C2681	D65	OCITANIE

# LES CLUBS AFFILIÉS FFM

TEAM SEME AVENUE	C2473	D78	ILE DE FRANCE
TEAM 974 DEUX ZERO	C2866	D974	REUNION
TEAM ALLIANCE MOTOS	C3529	D93	ILE DE FRANCE
TEAM ATTAQUE GROS GAZ	C2744	D69	AUVERGNE RHONE-ALPES
TEAM BAILLIF 2 REUNION	C3068	D974	REUNION
TEAM BIKER TOUT TERRAIN	C1663	D28	CENTRE VAL DE LOIRE
TEAM BLAT'S ORGANISATION	C2884	D45	CENTRE VAL DE LOIRE
TEAM BRASSE QUAD RACING	C2673	D71	BOURGOGNE FRANCHE COMTE
TEAM CROSS AUBENAS VALS LABEGUDE	C2648	D07	AUVERGNE RHONE-ALPES
TEAM DIABL EN QUAD	C2948	D04	PROVENCE
TEAM EFC ENDURO MOTO CLUB	C1888	D25	BOURGOGNE FRANCHE COMTE
TEAM ENDURO AIGUERSE MOTO CLUB	C63	D63	AUVERGNE RHONE-ALPES
TEAM ENDURO PASSION	C3227	D52	GRAND EST
TEAM ENDURO X-TREM	C2388	D23	NOUVELLE AQUITAINE
TEAM GUIDON 11	C3184	D01	AUVERGNE RHONE-ALPES
TEAM LDP	C3471	D06	PROVENCE
TEAM LH RACING	C3506	D02	HAUTS DE FRANCE
TEAM LT 75	C3482	D88	GRAND EST
TEAM MENUO MOTO CROSS	C2511	D51	GRAND EST
TEAM MOTOR SHOW	C3341	D974	REUNION
TEAM MOTOSTAND ENDURANCE	C3394	D51	GRAND EST
TEAM MX 24	C2970	D24	NOUVELLE AQUITAINE
TEAM MX CHRONO	C3233	D59	HAUTS DE FRANCE
TEAM NO LIMIT 37	C3059	D37	CENTRE VAL DE LOIRE
TEAM NORMANDIE CHALLENGE ONE	C2591	D50	NORMANDIE
TEAM PODIUM SECTION MOTO	C3046	D974	REUNION
TEAM Q.T.84	C3406	D84	PROVENCE
TEAM RACING 85	C3212	D85	PAYS DE LA LOIRE
TEAM RAPH A TOC	C2839	D83	PROVENCE
TEAM ROULAGE 25	C3385	D25	BOURGOGNE FRANCHE COMTE
TEAM SAINT YORRE MOTOS	C0834	D03	AUVERGNE RHONE-ALPES
TEAM SONIC RACING	C2783	D30	OCITANIE
TEAM SPEED 89	C2828	D89	BOURGOGNE FRANCHE COMTE
TEAM SUPERMOTARD 67	C2924	D67	GRAND EST
TEAM TECH PERFORMANCE	C2757	D20	CORSE
TEAM TOUT TERRAIN BEAUJOLAIS	C2154	D69	AUVERGNE RHONE-ALPES
TEAM VEGA SPORTS	C2174	D13	PROVENCE
TERRAIN DE L AMITIE	C1444	D84	PROVENCE
TONIC MOTO DES COMBES GRONDEES	C2087	D71	BOURGOGNE FRANCHE COMTE
TOULOUSE MOTO SPORT	C0912	D31	OCITANIE
TOULOUSE TRIAL CLUB	C0913	D31	OCITANIE
TOUT TERRAIN CLUB DU CABARDES	C2845	D11	OCITANIE
TOUT TERRAIN CLUB LANDAIS	C3342	D85	PAYS DE LA LOIRE
TRACK NORMANDY TEAM	C3318	D76	NORMANDIE
TRAIL CLUB HEXAGONE	C0436	D69	AUVERGNE RHONE-ALPES
TRAJECTOIRE JEUNES PILOTES	C2604	D08	GRAND EST
TRAJECTOIRES	C2553	D85	PAYS DE LA LOIRE
TREMEVEN MOTO SPORT	C1299	D29	BRETAGNE
TRIVAS LOISIRS	C3528	D43	AUVERGNE RHONE-ALPES
TRIAL CLUB 72	C0927	D72	PAYS DE LA LOIRE
TRIAL CLUB BASQUE	C0104	D64	NOUVELLE AQUITAINE
TRIAL CLUB CATALAN	C1880	D66	OCITANIE
TRIAL CLUB CHALONNAIS	C1574	D49	PAYS DE LA LOIRE
TRIAL CLUB CLERMONTOIS	C0260	D63	AUVERGNE RHONE-ALPES
TRIAL CLUB COMTOIS	C1731	D25	BOURGOGNE FRANCHE COMTE
TRIAL CLUB DE CORBON	C1751	D61	NORMANDIE
TRIAL CLUB DE JONAGE	C0453	D69	AUVERGNE RHONE-ALPES
TRIAL CLUB DE LA BEAUCE	C0116	D28	CENTRE VAL DE LOIRE
TRIAL CLUB DE LA BURLIE	C0186	D07	AUVERGNE RHONE-ALPES
TRIAL CLUB DE LOOZE	C2778	D89	BOURGOGNE FRANCHE COMTE
TRIAL CLUB DE MARCOUSSIS	C0546	D91	ILE DE FRANCE
TRIAL CLUB D'ENTRECASTEAUX	C1453	D83	PROVENCE
TRIAL CLUB DU BAN DE LA ROCHE	C3397	D67	GRAND EST
TRIAL CLUB DU PAYS DE LA CHATRE	C1040	D36	CENTRE VAL DE LOIRE
TRIAL CLUB FABREGUOIS	C2515	D34	OCITANIE
TRIAL CLUB FRANCAEL	C3026	D37	CENTRE VAL DE LOIRE
TRIAL CLUB JURDAIS	C2595	D85	OCITANIE
TRIAL CLUB SAINT MAMET	C3338	D15	AUVERGNE RHONE-ALPES
TRIAL LOISIR CLUB BARBENTANAIS	C3533	D13	PROVENCE
TRIAL MOTO-CLUB BOURBRIAC	C3151	D22	BRETAGNE
TROLLSPORTS TRIAL	C0934	D69	AUVERGNE RHONE-ALPES
TROPHEE GRAND OUEST SIDE CAR CROSS	C3460	D86	NOUVELLE AQUITAINE

## U - V

U.S. DE JOIGNY-TRIAL RANDO	C2241	D89	BOURGOGNE FRANCHE COMTE
U.S.C.A.S.A.	C0240	D04	PROVENCE
UNION MOTO BITCHOISE	C0147	D57	GRAND EST
UNION MOTO DE LA MARNE	C0553	D51	GRAND EST
UNION MOTO NEMOURIENNE	C0638	D77	ILE DE FRANCE
UNION MOTOCYCLISME BITCHOISE - SECTION ELSASS	C2485	D68	GRAND EST
UNION MOTOCYCLISTE BAUMOISE	C0110	D25	BOURGOGNE FRANCHE COMTE
UNION MOTOCYCLISTE D'ABBEVILLERS	C3157	D90	BOURGOGNE FRANCHE COMTE
UNION MOTOCYCLISTE DE L AIN	C0011	D01	AUVERGNE RHONE-ALPES
UNION MOTOCYCLISTE DE L'AUBE	C0075	D10	GRAND EST
UNION MOTOCYCLISTE DOLOISE	C0315	D39	BOURGOGNE FRANCHE COMTE
UNION SPORTIVE CAUNELLE	C0214	D40	NOUVELLE AQUITAINE
UNION SPORTIVE CREPYNOISE MOTO	C0294	D60	HAUTS DE FRANCE
UNION SPORTIVE DE LA BLANCHE SECTION MOTO	C3185	D04	PROVENCE
UNIVERS MOTO 77	C3502	D77	ILE DE FRANCE
UTOPISTE - 45	C3404	D45	CENTRE VAL DE LOIRE
V.R.O.A.M.	C2285	D52	GRAND EST
VAL DE DAGNE TRIAL CLUB	C2994	D11	OCITANIE
VAL DE VIENNE MOTO	C2664	D86	NOUVELLE AQUITAINE
VENTOUX LOISIRS ST PONCHON	C3022	D84	PROVENCE
VERO MOTO CLUB CORSE	C1065	D20	CORSE
VILLENEUVE MOTO LOISIRS	C2131	D30	OCITANIE
VILTAIS	C2745	D03	AUVERGNE RHONE-ALPES
VITESSE-PERFORMANCE	C2998	D33	NOUVELLE AQUITAINE
VMV 82 - MOTO CLUB BEAUMONTOIS	C3140	D82	OCITANIE
VMX INITIATION ET PERFECTIONNEMENT	C3521	D80	HAUTS DE FRANCE

## W - X - Y - Z

WHEELING CLUB SAINT JUSTOIS	C0814	D60	HAUTS DE FRANCE
WOMEN ACTIVE	C3527	D23	NOUVELLE AQUITAINE
X SPORTS GAMES CREW	C3486	D01	AUVERGNE RHONE-ALPES
X-TREM RACING	C3405	D95	ILE DE FRANCE
ZOUTI PERFORMANCE	C2893	D971	GUADELOUPE

# 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 Dome (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 - e-mail : secretariat@lmaura.org

Site : <http://www.lmaura.org/>

**Correspondance** : Au siège social

**Président** : RIGAUDIAS Vincent - La Muratte 63550 PALLADUC

Mobile : 06.26.39.73.06 - e-mail : president@lmaura.org

**1er Vice-président** : LALANDE Jean-Pierre - 85, rue du 18 Juin 1940 - 07300 TOURNON SUR RHONE

Tél. 06.12.87.97.25 - e-mail : jeanpierre.lalande@gmail.com

**Vice-président** : GUILLEMOZ Jean-Jacques - 109, Allée des trois Chênes 01000 ST DENIS LES BOURG

Mobile : 06.10.80.85.28 - e-mail : jackyguillemoz@hotmail.fr

**Vice-président** : KAPPEL Roger - Le Ripel 07200 LABEGUDE

Mobile : 06.09.96.07.50 - e-mail : kappelroger@hotmail.com

**Vice-président** : LACROIX Ludovic - 160, chemin de Vacarot 26210 ST SORLIN EN VALLOIRE

Mobile : 06.81.24.84.56 - e-mail : ludo.lacroix@laposte.net

**Vice-président** : VERNOIS Serge - 8, rue des Roitelets 03100 MONTLUCON

Mobile : 06.12.06.71.39 - e-mail : serge.vernois@gmail.com

**Secrétaire général** : IMBERDIS Gil - 48 bis, avenue de Lyon 63600 AMBERT

Mobile : 06.86.01.03.25 - e-mail : secretaire@lmaura.org

**Trésorier** : CHAUBIRON Jean-Philippe - 25, rue du Sable d'Etampes 63400 CHAMALIERES

Mobile : 06.03.97.72.19 - e-mail : jp.chaubiron@wanadoo.fr

**Délégué aux AG FFM** : 1er Vice-Président : LALANDE Jean-Pierre & Secrétaire Général : IMBERDIS Gil

### PRESIDENTS OU REPRESENTANTS DES COMMISSIONS SPORTIVES - COLLEGES et T.R.D.A. :

**Motocross** : VERNOIS Serge - 8, rue des Roitelets 03100 MONTLUCON

Mobile : 06.12.06.71.39 - e-mail : serge.vernois@gmail.com

**Enduro/Endurance** : GRANGÉ David - 12, montée d'Emblaves 43800 LAVOUTE SUR LOIRE

Mobile : 06.79.83.95.49 - e-mail : davenport@cegetel.net

**Vitesse** : MARIELLE Michel - 280, chemin des Condamines 01250 REVONNAS

Tél : 06.89.28.45.40 - e-mail : michel.marielle@outlook.com

**Trial** : DARVE Stéphane - 559, route de Preydieres 38410 VAULNAVEYS LE BAS

Mobile : 06.08.78.73.58 - e-mail : stephane.darve@wanadoo.fr

**Rallies Routiers** : GUILLEMOZ Jean-Jacques - 109, allée des trois Chênes 01000 ST DENIS LES BOURG

Mobile : 06.10.80.85.28 - e-mail : jackyguillemoz@hotmail.fr

**Collège Quads** : GAUZY Pascal - 18, rue Gabriel Sarrazin 69008 LYON

Mobile : 06.80.67.95.29 - e-mail : gauzy.mp@wanadoo.fr

**T.R.D.A.** : LEYNAUD Andeol - 6, rue Colbert 63000 CLERMONT FERRAND

Mobile : 06.14.23.18.42 - e-mail : andeol@orange.fr

### CLUBS AFFILIÉS

#### Ain (01)

##### Comité Départemental Motocycliste de l'Ain - D01 - L31

Président et Correspondant : COMAS Christophe - 391 rue de la Caborne 01380 ST ANDRE DE BARGE

Tél : 06.72.80.50.28 - e-mail : comas.christophe@aliceadsl.fr

##### ASS. MOTOCYCLISTE DE PONT DE VAUX LMR : L31 - Dépt. : D01 - N° Club : C3139

Pdt et Cce : MAINGRET Bernard - 159 rue des Miolands 71870 HURIGNY

Tél. : 03.85.29.04.32 - e-mail : rod.maingret@gmail.com

**ASS. SPORTIVE MOTO DU BUGEY** **LMR : L31 - Dépt. : D01 - N° Club : C0184**

Pdt et Cce : BARBIER Gérald - 5 avenue Roger Salengro 01500 AMBERIEU EN BUGEY  
Tél. : 04.74.34.63.07 - e-mail : gerald.barbier13@orange.fr

**CROZET MOTOCROSS** **LMR : L31 - Dépt. : D01 - N° Club : C2245**

Pdt : MALAVALLON Alexis - 99 Impasse des Sarsonnières 01170 CROZET  
e-mail : crozetmotocross01@gmail.com  
Cce : HERTRICH Kevin - 121 Route du Marais Avouzon 01170 CROZET  
Tél. : 04.50.42.47.49 - Gsm : 06.51.10.43.58 - e-mail : crozetmotocross01@gmail.com

**FLECHE MOTO DE BEYNOST** **LMR : L31 - Dépt. : D01 - N° Club : C0141**

Pdt et Cce : BLONDEAU Pascal - 90 rue Bugeaud 69006 LYON  
Tél. : 04.72.83.54.44 - e-mail : pascalblondeau@wanadoo.fr

**MOTO CLUB BELLEYSAN** **LMR : L31 - Dépt. : D01 - N° Club : C0128**

Pdt et Cce : HERITIER Patrick - 385 Chemin de la Camusette 01300 BELLEY  
Tél. : 04.79.81.30.01 - e-mail : mcbelleysan@live.fr

**MOTO CLUB DE FEILLENS** **LMR : L31 - Dépt. : D01 - N° Club : C3153**

Pdt et Cce : NEVEU Lionel - 1607 Grande rue 01190 REYSSOUZE  
Tél. : 03.85.30.63.95 - e-mail : lionelmarie01@orange.fr

**MOTO CLUB DE LA PIERRE TORRION** **LMR : L31 - Dépt. : D01 - N° Club : C2461**

Pdt et Cce : COMAS Christophe - 391 rue de la Caborne 01380 ST ANDRE DE BAGE  
Tél. : 03.85.32.97.60 - e-mail : comas.christophe@aliceadsl.fr

**MOTO CLUB DE ST JOSEPH** **LMR : L31 - Dépt. : D01 - N° Club : C3213**

Pdt et Cce : GOYON Daniel - 120 Chemin du Carrage 01570 FEILLENS  
Tél. : 03.85.36.10.00 - e-mail : daniel.goyon@hotmail.fr

**MOTO CLUB DE THOIRY** **LMR : L31 - Dépt. : D01 - N° Club : C1468**

Pdt et Cce : CONDEVAUX Yann - 115 Chemin des Trevys 01170 SEGNY  
Tél. : 06.40.11.98.68 - e-mail : condevauxyann@gmail.com

**MOTO CLUB DU MAS RILLIER** **LMR : L31 - Dépt. : D01 - N° Club : C1024**

Pdt : ANDRE Vincent - 374 Chemin de Lazare - Le Mas Rillier 01700 MIRIBEL  
Tél. : 06.18.48.85.80 - e-mail : nini.vince@hotmail.fr  
Cce : FOURNIER Sophia - 45 ruelle Talon 01700 MIRIBEL

**MOTO CLUB KRAKNOS** **LMR : L31 - Dépt. : D01 - N° Club : C2343**

Pdt : VALENCOT Christophe - 16 Impasse des Vignes 01480 FRANS  
Tél. : 06.75.99.08.13 - e-mail : christophe.valencot@sfr.fr  
Cce : CONSTANTIN Pierre - 280 rue du Cinier 01480 JASSANS RIOTTIER  
Gsm : 06.82.94.05.86 - e-mail : pierreconstantin0309@orange.fr

**MOTO CLUB OYONNAXIEN** **LMR : L31 - Dépt. : D01 - N° Club : C0672**

Pdt et Cce : WIEDER Denis - 8 Impasse des Moulinets 01100 GEOVREISSET  
Tél. : 04.69.20.41.89 - e-mail : wiederdenis@gmail.com

**MOTO CLUB TOUSSINOIS** **LMR : L31 - Dépt. : D01 - N° Club : C2317**

Pdt et Cce : TOURNAUD Pierre-Marie - 5 rue Gabriel et Charles Voisin 01000 BOURG EN BRESSE  
Tél. : 06.07.30.18.17 - e-mail : motoclubtousinois@gmail.com

**MOTOCROSS HAUTECOURT ROMANECHÉ** **LMR : L31 - Dépt. : D01 - N° Club : C3495**

Pdt et Cce : BRUNET Yannick - 40 Impasse de l'Hôtel 01250 HAUTECOURT ROMANECHÉ  
Tél. : 04.74.51.82.25 - e-mail : yannick.brunet01@gmail.com

**SPORTWIN CLUB** **LMR : L31 - Dépt. : D01 - N° Club : C2912**

Pdt et Cce : DUC Thierry - Residence de l'Etraz Bat A1 - 365 la Vie de l'Etraz 01630 PERON  
Tél. : 04.50.56.48.16 - e-mail : sportwin.td@sfr.fr

**TEAM GUIDON 11** **LMR : L31 - Dépt. : D01 - N° Club : C3184**

Pdt et Cce : DESCOURS David - 230 rue Hector Berlioz 01480 BEAUREGARD  
Tél. : 04.74.60.81.05 - e-mail : teamguidon11@gmail.com

**UNION MOTOCYCLISTE DE L AIN** **LMR : L31 - Dépt. : D01 - N° Club : C0011**

Pdt et Cce : STAELENS Jean-Louis - 147 rue des Aubépines 01340 MALAFRETAZ  
Tél. : 09.63.01.08.48 - e-mail : jeanlouis.staelens@wanadoo.fr

**X SPORTS GAMES CREW** **LMR : L31 - Dépt. : D01 - N° Club : C3486**

Pdt et Cce : BELLAVOINE Sabrina - 899 rue Amiral Jean Serpollet 01350 CULOZ  
Tél. : 06.65.26.72.77 - e-mail : sabrina.bellavoine@gmx.fr

**Allier (03)****Comité Départemental Motocycliste de l'Allier - D03 - L31**

Correspondant : DEBREUIL Claude - 9, rue Jenner 03400 YZEURE

Tél : 06.88.88.03.55 - e-mail : motoclub-zeure@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

e-mail : barret.patrick03@orange.fr

**ASM LE BOIS****LMR : L31 - Dépt. : D03 - N° Club : C3481**

Pdt et Cce : REALE Anthony - 81 Voie Houdon - 94400 VITRY SUR SEINE

Tél. : 06.62.12.06.32 - e-mail : reale-anthony@laposte.net

**CENTRE DE LOISIRS ET DE PREVENTION DES JEUNES DE LA POLICE NATIONALE DE MONTLUCON****LMR : L31 - Dépt. : D03 - N° Club : C3479**

Pdt : DUMAS Gerard - 41 rue Joseph Chantemille - Bp 3137 - 03105 MONTLUCON - e-mail : gdumas@bbox.fr

Cce : RODTS Ludovic - 10 Impasse du Gué de Bedel 03100 MONTLUCON

Gsm : 06.38.60.66.94 - e-mail : ludovic.clpjmoutlucon@gmail.com

**GTR LOISIRS****LMR : L31 - Dépt. : D03 - N° Club : C3473**

Pdt : GOLDE Daniel - 14 rue de la Lombardie 03100 MONTLUCON

Tél. : 04.70.05.19.73 - e-mail : dg.motorama@gmail.com

Cce : TRIBALAT Charles - 1 Place de la Chaume 03420 MARCILLAT EN COMBRAILLE

Tél. : 04.70.51.68.64 - Gsm : 06.07.86.18.14 - e-mail : info@gtr-performance.fr

**MOTO CLUB DE MONTLUCON****LMR : L31 - Dépt. : D03 - N° Club : C0596**

Pdt : Vernois Serge - 8 rue des Roitelets 03100 MONTLUCON

Tél. : 04.70.03.32.89 - e-mail : serge.vernois@gmail.com

Cce : GUERREIRO Frederic - 52 Route de Montlucon 03380 QUINSSAINES

Tél. : 04.70.51.89.97 - Gsm : 06.62.94.40.08 - e-mail : fgmp@laposte.net

**MOTO CLUB DE MOULINS****LMR : L31 - Dépt. : D03 - N° Club : C0615**

Pdt et Cce : GUILLAUME Christophe - 29 Chemin des Guenaudins 03000 BRESSOLLES

Tél. : 04.70.34.06.61 - e-mail : christophe.guillaume03@orange.fr

**MOTO CLUB DE NERIS LES BAINS****LMR : L31 - Dépt. : D03 - N° Club : C0639**

Pdt et Cce : COUTAUD Didier - 16 Chemin Le Landier 03310 NERIS LES BAINS

Tél. : 04.70.07.09.45 - e-mail : motoclubneris@orange.fr

**MOTO CLUB DES BRUYERES****LMR : L31 - Dépt. : D03 - N° Club : C2477**

Pdt et Cce : JARNO Alrike - Le Boutelier 42820 AMBIERLE

Tél. : 04.77.64.31.09 - e-mail : mcdesbruyeres@gmail.com

**MOTO CLUB GANNATOIS LES EDUENS****LMR : L31 - Dépt. : D03 - N° Club : C1708**

Pdt et Cce : GILTAIRE David - Chemin des Seigles 03300 CUSSET

e-mail : dgdauid03@gmail.com

**MOTO CLUB YZEURE****LMR : L31 - Dépt. : D03 - N° Club : C1012**

Pdt et Cce : DUBREUIL Claude - 9 rue Jenner 03400 YZEURE

Tél. : 04.70.46.75.41 - e-mail : motoclub-zeure@orange.fr

**MOTOS COMPETITION EN ST POURCINOIS****LMR : L31 - Dépt. : D03 - N° Club : C2569**

Pdt et Cce : VAN-AENRODE Thierry - 49 Route du Theil - la Tronçais 03140 FLEURIEL

Tél. : 04.70.56.90.65 - e-mail : team.mecasport@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. : 04.73.68.67.18 - e-mail : robertjourdnan@aliceadsl.fr

**VILTAIS****LMR : L31 - Dépt. : D03 - N° Club : C2745**

Pdt : LUCOT Yannick - avenue du Professeur Etienne Sorrel 03000 MOULINS

Tél. : 04.70.48.25.25 - e-mail : yannick.lucot@villtais.eu

Cce : BOUJU Cyprien - 13 rue rue du 8 Mai - 03400 YZEURE

Gsm : 06.43.28.61.22 - e-mail : cyprien.bouju@villtais.eu

**Ardèche (07)****Comité Départemental Motocycliste de l'Ardèche - D07 - L31**

Président et Correspondant : PONTAL Maurice - Quartier Salivaud 07700 ST MARCEL D'ARDECHE

Tél : 04.75.98.74.75 - e-mail : m.pontal@orange.fr

**ASS. DES LOISIRS MOTORISES DU PILAT RHODANIEN****LMR : L31 - Dépt. : D07 - N° Club : C3284**

Pdt et Cce : FAURIAT Adrien - 777 La Maze 07340 VINZIEUX - e-mail : adrienfauriat@orange.fr

**L'EVASION MOTARDE SAINT SYLVESTRE LMR : L31 - Dépt. : D07 - N° Club : C1824**

Pdt : DEBAUD Laurent - Chemin du Gymnase 07440 ST SYLVESTRE

Tél. : 04.75.58.30.10 - e-mail : laurent.debaud@free.fr

Cce : MOUNIER Michel - 95 Chemin de Marcel - Le Batiment - 07440 ST SYLVESTRE

Tél. : 06.14.19.18.24 - Gsm : 06.14.19.18.24 - e-mail : emss.07@free.fr

**LES RAZMOTTES LMR : L31 - Dépt. : D07 - N° Club : C3347**

Pdt et Cce : COSTECHAREYRE Thibault

Quartier Le Vieux St Lager - Quartier Le Vieux Saint Lager 07210 ST LAGER BRESSAC

Tél. : 04.75.64.14.76 - e-mail : thibault.costechareyre@hotmail.fr

**MC DE LA VALLEE DE L'EYRIEUX LMR : L31 - Dépt. : D07 - N° Club : C2081**

Pdt et Cce : MARLIN Kevin - 3 Impasse de Melot 07160 ST MICHEL D'AURANCE

e-mail : kevinmarlin4@gmail.com

**MOTO CLUB VILLENEUVOIS LMR : L31 - Dépt. : D07 - N° Club : C2045**

Pdt et Cce : RAMOS Antoine - Baume de Bouze 07170 MIRABEL

Tél. : 04.75.36.42.85 - e-mail : antoine.amos65@sfr.fr

**MOTO CLUB DE LA HAUTE ARDECHE LMR : L31 - Dépt. : D07 - N° Club : C0427**

Pdt et Cce : ADDESSO Aurélien - Quartier la Vigneronde - Pelorsiere 07100 ANNONAY

Tél. : 04.75.32.02.38 - e-mail : a.adesso128@gmail.com

**MOTO CLUB DE ROCHEPAULE LMR : L31 - Dépt. : D07 - N° Club : C0708**

Pdt : EYRAUD Jean-Maurice - Lichessol 07320 ST AGREVE

Tél. : 04.75.30.25.40 - e-mail : Ginette.eyraud@gmail.com

Cce : BUNEL Eric - 19 Impasse Le Pin 69230 ST GENIS LAVAL

Tél. : 06.81.61.04.22 - Gsm : 06.81.61.04.22 - e-mail : eric.bunel@wanadoo.fr

**MOTO CLUB DU PLATEAU ARDECHOIS LMR : L31 - Dépt. : D07 - N° Club : C2180**

Pdt et Cce : QUEYREYRE Thierry - Le Bourg 07470 ISSARLES

Tél. : 04.66.46.21.46 - e-mail : thierry.queyreyre@wanadoo.fr

**MOTO CLUB LA VOULTE LMR : L31 - Dépt. : D07 - N° Club : C1005**

Pdt et Cce : LADREYT Odile - 57 rue Docteur L'Hermier 26250 LIVRON SUR DROME

Tél. : 04.75.61.74.29 - e-mail : odile.ladreyt@sfr.fr

**MOTO CLUB LE TEIL LMR : L31 - Dépt. : D07 - N° Club : C1360**

Pdt et Cce : REY Claude - 8 rue desBragalons 07400 LE TEIL

Tél. : 04.75.52.20.64 - e-mail : clauderey07@orange.fr

**MOTO CLUB PRIVADOIS LMR : L31 - Dépt. : D07 - N° Club : C0729**

Pdt et Cce : MIAILLE Christian - 28 rue des Muriers 26250 LIVRON SUR DROME

Tél. : 04.75.60.59.68 - e-mail : christian.maille@gmail.com

**MOTO CLUB SAINT MARCELLOIS LMR : L31 - Dépt. : D07 - N° Club : C0823**

Pdt et Cce : MERCIER Fabrice - Quartier Andronne 07700 ST MARTIN D'ARDECHE

e-mail : fabrice.mercier58@orange.fr

**NICOLAS MOTO ORGANISATION LMR : L31 - Dépt. : D07 - N° Club : C2032**

Pdt et Cce : BOYER Nicolas - 27 Route du Québec 07100 ANNONAY - e-mail : nicolasmos7@orange.fr

**RACING AUTO MOTO PASSION LMR : L31 - Dépt. : D07 - N° Club : C3429**

Pdt et Cce : COSTEROUSSÉ Julien - 38 Chemin Chemin de la Plaine 07300 GLUN

Tél. : 06.22.27.56.81 - e-mail : jugesama@gmail.com

**TEAM CROSS AUBENAS VALS LABEGUDE LMR : L31 - Dépt. : D07 - N° Club : C2648**

Pdt et Cce : KAPPEL Roger - Le Ripel 07200 LABEGUDE

Tél. : 04.75.35.91.33 - e-mail : kappelroger@hotmail.com

**TRIAL CLUB DE LA BURLE LMR : L31 - Dépt. : D07 - N° Club : C0186**

Pdt et Cce : DEMONTEIL Christian - 664 Chemin des Trousses 07300 Tournon sur Rhone

Tél. : 04.75.08.20.99 - e-mail : demonteil.christian@orange.fr

**Cantal (15)****Comité Départemental Motocycliste du Cantal - D15 - L31**

Correspondant : se reporter a l'adresse du président de la ligue

**LES TRACAUTERMES DE MARCOLES LMR : L31 - Dépt. : D15 - N° Club : C3331**

Pdt : MARCENAC Geraud - la Montagne 15220 MARCOLES

Tél. : 04.71.63.09.53 - e-mail : geraud.marcenac@wanadoo.fr

Cce : MONTARNAL Jérôme - 31 rue du Beau Pré 63200 RIOM

Tél. : 06.71.80.60.93 - e-mail : jerome.montarnal@sfr.fr

# LIGUES, CDM & CLUBS FFM

## **MOTO CLUB DE MAURIAC** **LMR : L31 - Dépt. : D15 - N° Club : C0561**

Pdt et Cce : CHADIRAC Cyril - 5 - Lasbordes 15200 LE VIGEAN - e-mail : cyril202@hotmail.fr

## **MOTO CLUB HAUT CANTAL** **LMR : L31 - Dépt. : D15 - N° Club : C0421**

Pdt : TRANCHER Jean Francois - Le Crozatier 15100 ST GEORGES

Tél. : 06.88.89.73.66 - e-mail : mchautcantal@gmail.com

Cce : TESTU Bruno - Le Bourg 15100 COREN

## **MOTO CLUB ST MAMET CANTAL** **LMR : L31 - Dépt. : D15 - N° Club : C1792**

Pdt et Cce : CALMEJANE Cédric - Camping Municipal 15220 ST MAMET LA SALVETAT

Tél. : 04.71.64.75.21 - e-mail : coach.dose@hotmail.fr

## **QUADS ET MOTOS GENTIANE** **LMR : L31 - Dépt. : D15 - N° Club : C3194**

Pdt et Cce : BESSON Julien - Lascourtines 15400 MENET - e-mail : guilien14@live.fr

## **TRIAL CLUB SAINT MAMET** **LMR : L31 - Dépt. : D15 - N° Club : C3338**

Pdt et Cce : LAFON Alain - 14 rue Auguste Bancharel 15000 AURILLAC

e-mail : les3joursducantal@gmail.com

## Drôme (26)

### **Comité Départemental Motocycliste de la Drôme - D26 - L31**

Correspondant : REY Jean-Paul- 235, rue des Combes 07500 GUILHERAND GRANGES

Tél : 06.49.70.51.30 - e-mail : reyjeanpaul@orange.fr

## **DIOIS SPORT T.T.** **LMR : L31 - Dépt. : D26 - N° Club : C1665**

Pdt : JOURDAN Nans - Quartier la Tourette 26310 LUC EN DIOIS - e-mail : jourdannans@hotmail.fr

Cce : RICHAUD Brice - Quartier la Gaffe 26150 SOLAURE EN DIOIS

Gsm : 06.77.04.43.03 - e-mail : dioissporttoutterrain@gmail.com

## **GRENOBLE ENDURO CLUB** **LMR : L31 - Dépt. : D26 - N° Club : C3279**

Pdt et Cce : BEAULIEU Jeremy - 130 Route des Alpes 26190 STE EULALIE EN ROYANS

Tél. : 06.86.15.84.87 - e-mail : jeremy.beaulieu@wanadoo.fr

## **MOTO CLUB CRESTOIS** **LMR : L31 - Dépt. : D26 - N° Club : C0295**

Pdt et Cce : VEYRIE Daniel - 205 rue Henri Matisse 26250 LIVRON SUR DROME

e-mail : daniel.veyrie@gmail.com

## **MOTO CLUB DE CHANOS CURSON M3C** **LMR : L31 - Dépt. : D26 - N° Club : C2374**

Pdt et Cce : DUVERT Sylvie - 50 Route du Vercors 26600 BEAUMONT MONTEUX

Tél. : 04.75.84.74.93 - e-mail : duvert\_sylvie@bbox.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. : 04.75.45.68.19 - e-mail : chiron.ponson@orange.fr

## **MOTO CLUB DES GRANGES GONTARDES** **LMR : L31 - Dépt. : D26 - N° Club : C2594**

Pdt et Cce : DIFORTE Francis - 95 A avenue de Provence 26290 DONZERRE

Tél. : 04.75.51.78.66 - e-mail : francis.diforte@orange.fr

## **MOTO CLUB DES OLIVIERS** **LMR : L31 - Dépt. : D26 - N° Club : C3377**

Pdt et Cce : BLANCHOZ Alain - 39 rue Camille Brechet 26110 NYONS

Tél. : 04.75.26.25.29 - e-mail : motoclubdesoliviers@outlook.fr

## **MOTO CLUB ST BARTHELEMY DE VALS** **LMR : L31 - Dépt. : D26 - N° Club : C1357**

Pdt et Cce : THEZIER Jonathann - 12 rue du Vercors 26240 ST BARTHELEMY DE VALS

Tél. : 06.77.08.15.88 - e-mail : mxhonda@laposte.net

## **MOTO CLUB VALENTINOIS** **LMR : L31 - Dépt. : D26 - N° Club : C0960**

Pdt et Cce : MARCAIS Vincent - 4 rue des Cèdres 26300 CHATEAUNEUF SUR ISERE

Tél. : 04.27.68.12.21 - e-mail : bmarcais@hotmail.com

## **R.T.F. 26** **LMR : L31 - Dépt. : D26 - N° Club : C0752**

Pdt et Cce : SAUVAN MAGNET Daniel - 292 Chemin de St Just 26770 ST PANTALEON LES VIGNES

Tél. : 04.75.27.90.08 - e-mail : daniel.sauvan-magnet@wanadoo.fr

## **SAINT PAUL MOTO VERTE** **LMR : L31 - Dépt. : D26 - N° Club : C1128**

Pdt et Cce : LAHOUCINE Pascal - Chemin du Parrau 84600 VALREAS

Tél. : 04.90.35.65.26 - e-mail : titoupaca@orange.fr

## **SPORT MOTO VTT TEAM** **LMR : L31 - Dépt. : D26 - N° Club : C2907**

Pdt et Cce : LACROIX Ludovic - 160 Chemin de Vacarot - Les Maubels 26210 ST SORLIN EN VALLOIRE

Tél. : 04.75.31.26.85 - e-mail : ludo.lacroix@laposte.net

**Isère (38)****Comité Départemental Motocycliste de l'Isère - D38 - L31**

Président et Correspondant : DREVON Pierre - Le Vicaire 38650 ST MICHEL LES PORTES

Tél : 06.80.68.36.04 - e-mail : pierre.drevon@free.fr

**A.S.M. SAINT ANTOINE****LMR : L31 - Dépt. : D38 - N° Club : C0754**

Pdt et Cce : DHERBEY Tristan - 487 Route de la Demoiselière 38470 VATILIEU

Tél : 04.76.36.81.42 - e-mail : tristantherbey@gmail.com

**AMICALE MOTOCYCLISTE DU HAUT-LIGNON****LMR : L31 - Dépt. : D38 - N° Club : C3058**

Pdt et Cce : AVOUAC Laurent - 42 rue des Alpes 38350 LA MURE

Tél. : 04.76.81.61.72 - e-mail : laurent.avouac@orange.fr

Cce : BERGERON Ludovic - Village de Beau - 43120 MONISTROL SUR LOIRE

Tél. : 04.71.66.54.16 - Gsm : 06.33.45.25.95 - e-mail : ludovic.bergeron@wanadoo.fr

**ASS. 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. : 04.74.88.66.36 - e-mail : franck.teillon@orange.fr

**CHARVIEU MOTOCROSS****LMR : L31 - Dépt. : D38 - N° Club : C3191**

Pdt et Cce : OFFRE Gilles - 505 rue du Bicentenaire 38540 ST JUST CHALEYSSIN

Tél. : 04.78.96.35.34 - e-mail : nad.gil@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. : 04.78.40.38.10 - e-mail : jeanpierresfr@sfr.fr

**LILOT TEAM TRIAL****LMR : L31 - Dépt. : D38 - N° Club : C2480**

Pdt et Cce : ODET Dorian - 5 Chemin du Lissieu 38080 L ISLE D ABEAU

Tél. : 04.74.27.26.07 - e-mail : dorian.odet@gmail.com

**MOTO CLUB DAUPHINOIS****LMR : L31 - Dépt. : D38 - N° Club : C0302**

Pdt : SIBIRIL Bruno - 5 rue du 4ème Régiment du Génie 38000 GRENOBLE

e-mail : izarn.martine@orange.fr

Cce : IZARN Martine - 3 Impasse du Bacco 38660 LA TERRASSE

Gsm : 06.23.92.10.10 - e-mail : izarn.martine@orange.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. : 04.76.64.09.90 - e-mail : caillat.jp@free.fr

**MOTO CLUB DU TRIEVES****LMR : L31 - Dépt. : D38 - N° Club : C3101**

Pdt : ODDOS Beranger - Domaine de la Rivière 38710 ST BAUDILLE ET PIPET

Tél. : 06.79.60.71.72 - e-mail : ultra.night@hotmail.fr

Cce : GRAS Elian - 3 Allée Pasteur - 38130 ECHIROLLES

**MOTO CLUB TOUT TERRAIN GRENOBLOIS****LMR : L31 - Dépt. : D38 - N° Club : C0407**

Pdt et Cce : RABBIA Pierre - 30 rue Condorcet 38000 GRENOBLE

Tél. : 04.76.43.10.40 - e-mail : mctgt@hotmail.fr

**MOTO CROSS DE L OISANS****LMR : L31 - Dépt. : D38 - N° Club : C2158**

Pdt et Cce : CONTARDO Regis - 461 Route National - Les Alberges 38520 LE BOURG D OISANS

Tél. : 04.76.11.06.87 - e-mail : regiscontardo.038@orange.fr

**MOTOCUB 1000MX****LMR : L31 - Dépt. : D38 - N° Club : C3516**

Pdt et Cce : PLANCON Cyril - Milmaze 38710 MENS

e-mail : cyrilplancon@outlook.fr

**NORD ISERE MC****LMR : L31 - Dépt. : D38 - N° Club : C0163**

Pdt et Cce : JOUFFROY Cyril - la Vignole N 73 - 38300 NIVOLAS VERMELLE

e-mail : jouffroycyril@orange.fr

**RANDONNEURS TRIALISTES DE FRANCE 38 APPRIEU****LMR : L31 - Dépt. : D38 - N° Club : C2584**

Pdt et Cce : MONTERRAT Philippe - 111 Impasse du Four - Hautefort 38500 ST NICOLAS DE MACHERIN

Tél. : 06.51.63.28.09 - e-mail : philippe.monterrat63@sfr.fr

**RTF 38 TRIAL****LMR : L31 - Dépt. : D38 - N° Club : C3267**

Pdt et Cce : DARVE Stéphane - 559 Route de Preydieres 38410 VAULNAVEYS LE BAS

Tél. : 04.76.59.24.57 - e-mail : stephane.darve@wanadoo.fr

**ST CHAMOND MOTO SPORT****LMR : L31 - Dépt. : D38 - N° Club : C1089**

Pdt et Cce : CHOVET Felix - 60 rue du Stade 42800 CHATEAUNEUF

Tél. : 06.10.50.54.08 - e-mail : felix.chauvet@orange.fr

**Loire (42)****Comité Départemental Motocycliste de la Loire - D42 - L31**

Président et Correspondant : LIOGIER André - Les Hyvernoux Hauts 43120 MONISTROL SUR LOIRE  
Tél. : 06.30.48.95.24 - e-mail : andre.liogier@aliceads.fr

**A. MOTO REGION PANISSIEROISE LMR : L31 - Dépt. : D42 - N° Club : C0675**

Pdt et Cce : DUTEL Dominique - rue Pierre Guillot 42360 PANISSIERES  
Tél. : 04.77.28.79.08 - e-mail : amrpanissieres@orange.fr

**ASSOCIATION ANIMATION MOTO LMR : L31 - Dépt. : D42 - N° Club : C3538**

Pdt et Cce : TOULY Jean-Claude - 1400 Chemin de la Guillanche 42600 ESSERTINES EN CHATELNEUF  
e-mail : toullyjeanclaude@hotmail.fr

**GUIWR-GUIWR LMR : L31 - Dépt. : D42 - N° Club : C3526**

Pdt et Cce : CACCHIA Sebastien - Tremolin 42380 PERIGNEUX - e-mail : amandine.c042@orange.fr

**MOTO CLUB ANDREZIEUX BOUTHEON LMR : L31 - Dépt. : D42 - N° Club : C1177**

Pdt et Cce : CACHET Cyril - 375 Chemin du Bois 42155 POUILLY LES NONAINS  
Tél. : 04.77.66.94.75 - e-mail : cacheton42@hotmail.fr

**MOTO CLUB FEUILLANTIN LMR : L31 - Dépt. : D42 - N° Club : C0351**

Pdt et Cce : FALCONNIER Patrick - Hameau la Fouillouse - Blin Blin 42480 LA FOUILLOUSE  
Tél. : 04.77.30.18.46 - e-mail : patrick@falcopeinture.com

**MOTO CLUB FOREZ DONZY LMR : L31 - Dépt. : D42 - N° Club : C0366**

Pdt et Cce : DALBAND Julien - Hameau la Clef des Champs 42360 COTTANCE  
Tél. : 04.77.28.03.41 - e-mail : dalband,julien@orange.fr

**MOTO CLUB LES PICARLOUX LMR : L31 - Dépt. : D42 - N° Club : C1414**

Pdt et Cce : PADEL Cédric - Cellieres 43140 ST VICTOR MALESCOURS  
Tél. : 04.71.66.27.48 - e-mail : cedric.padel@gmail.com

**MOTO CLUB ROANNAIS LMR : L31 - Dépt. : D42 - N° Club : C0773**

Pdt et Cce : VIZIER Jean-Pierre 191 rue des Capucines 42155 LENTIGNY  
Tél. : 09.53.98.23.29 - e-mail : jpvizier@hotmail.com

**MOTO QUAD CONCEPT LMR : L31 - Dépt. : D42 - N° Club : C2646**

Pdt et Cce : PEILLON Stéphane - 2 Chemin des Bruyères 42800 DARGOIRE  
Tél. : 06.30.37.20.68 - e-mail : contact@motoquadconcept.fr

**MOTO VERTE DU PILAT LMR : L31 - Dépt. : D42 - N° Club : C0703**

Pdt : AVRIL David - 1118 Route de Comberigol 42320 LA GRAND CROIX - e-mail : vriloudav@yahoo.fr  
Cce : LECRIVAIN Ludovic - 200 rue Croix du Cros 07430 SAINT-CLAIR  
Tél. : 04.75.69.79.78 - Gsm : 06.82.86.24.26 - e-mail : lecrivain.ludovic@orange.fr

**PRSMOTOQUAD LMR : L31 - Dépt. : D42 - N° Club : C3428**

Pdt et Cce : PETIT Francois - 11 rue rue Jean Macé 42300 ROANNE  
Tél. : 07.82.24.21.02 - e-mail : contact@prsmx.com

**RACING CLUB 42 LMR : L31 - Dépt. : D42 - N° Club : C2368**

Pdt et Cce : BELLUT Frederic - 42 Route du Coin 42400 ST CHAMOND- Tél. : 04.77.73.33.50 - e-mail : f.bellut@sfr.fr

**T.C. DE CHATEAUNEUF LMR : L31 - Dépt. : D42 - N° Club : C0242**

Pdt et Cce : VALLET Michel - 9 Chemin de la Croix Vieille 42800 TARTARAS  
Tél. : 04.77.83.92.99 - e-mail : mvallet42@free.fr

**Haute-Loire (43)****Comité Départemental Motocycliste de la Haute-Loire - D43 - L31**

Correspondant : GRANGÉ David - 12, montée d'Emblaves 43800 LAVOUTE SUR LOIRE  
Tél : 06.79.83.95.49 - e-mail : davenduro@cegetel.net

**ASS.MOTO LOISIRS SIAUGUES LMR : L31 - Dépt. : D43 - N° Club : C1180**

Pdt et Cce : ROUX Cedric - Fargettes 43300 VISSAC AUTEYRAC  
Tél. : 04.71.74.22.19 - e-mail : cedr.roux@gmail.com

**ASSOCIATION HORIZON 3000 LMR : L31 - Dépt. : D43 - N° Club : C3477**

Pdt et Cce : PAGES Arnaud - Le Fourizon 43200 ST JEURES  
Tél. : 06.13.81.04.46 - e-mail : arno.pages@gmail.com

**ASSOCIATION LA GAZ FAMILY LMR : L31 - Dépt. : D43 - N° Club : C3458**

Pdt et Cce : PRIOU Guillaume - 3 Route de la Chaise Dieu 43100 JAVAUGUES  
Tél. : 04.71.50.44.87 - e-mail : teamlagazfamily@gmail.com

**ASSOCIATION SPORTIVE CAYROISE LMR : L31 - Dépt. : D43 - N° Club : C3403**

Pdt et Cce : AUTIN Jean-Laurent - 1080 - rue des Sucrs 43200 YSSINGEAUX

Tél. : 04.71.59.18.21 - e-mail : jean-laurent.autin@wanadoo.fr

**MOTO CLUB BAS EN BASSET LMR : L31 - Dépt. : D43 - N° Club : C1181**

Pdt : DAVID Bruno - 98 Route des Villages 43120 MONISTROL SUR LOIRE - e-mail : b.david@nbc-sys.com

Cce : AUBERT Jérôme - 20 rue du Kersonnier 43120 MONISTROL SUR LOIRE

Tél. : 06.08.91.39.80 - e-mail : geaubert@hotmail.com

**MOTO CLUB BRIOUDE LMR : L31 - Dépt. : D43 - N° Club : C0178**

Pdt et Cce : VEYSSEIRE Daniel - 38 rue Henry Pourrat 43100 BRIOUDE

Tél. : 06.34.95.51.19 - e-mail : daniel.veysseire@wanadoo.fr

**MOTO CLUB CHAMBLOUX LMR : L31 - Dépt. : D43 - N° Club : C2772**

Pdt : PEYRET Florian - Meyrieux 42170 CHAMBLES - Tél. : 04.77.52.95.50 - e-mail : peyret-flo@outlook.fr

Cce : BARRA Christian - 40 rue des Aubepines - 42170 ST JUST ST RAMBERT

Tél. : 04.77.36.69.72 - Gsm : 06.74.68.67.18 - e-mail : roch.barra@gmail.com

**MOTO CLUB DE L'EMBLAVEZ LMR : L31 - Dépt. : D43 - N° Club : C1892**

Pdt et Cce : GRANGE David - 12 Montée d'Emblaves 43800 LAVOUTE SUR LOIRE

e-mail : davaduro@cegetel.net

**MOTO CLUB DE SAUGUES LMR : L31 - Dépt. : D43 - N° Club : C3202**

Pdt et Cce : BORDE Alain - Navaron 43170 SAUGUES - Tél. : 04.71.77.70.70 - e-mail : alain.borde@borde.fr

**MOTO CLUB DES HAUTS PLATEAUX LMR : L31 - Dépt. : D43 - N° Club : C3390**

Pdt et Cce : SIGAUD Yves - Le Bourg 43510 CAYRES - Tél. : 04.71.57.33.42 - e-mail : yves.sigaud@hotmail.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 - e-mail : olivier.coutarel@free.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. : 06.79.89.48.57 - e-mail : mc.hautallier@gmail.com

**MOTO CLUB LAPTOIS LMR : L31 - Dépt. : D43 - N° Club : C2570**

Pdt et Cce : GRANGER Cyril - 2 rue du 18 Juin 1940 - 43120 MONISTROL SUR LOIRE

Tél. : 04.63.89.94.78 - e-mail : grangercyril57@gmail.com

**MOTO CLUB LE MONASTIER - MCM LMR : L31 - Dépt. : D43 - N° Club : C3148**

Pdt et Cce : SAGNARD Thomas - avenue Laurent Eynac 43150 LE MONASTIER SUR GAZEILLE

e-mail : tom.tom.x@hotmail.fr

**MOTO CLUB LES GUIDONS VELLAVES LMR : L31 - Dépt. : D43 - N° Club : C1861**

Pdt et Cce : COL Richard - 42 avenue de l'Europe 43750 VALS PRES LE PUY

e-mail : richardmoto43@gmail.com

**MOTO CLUB PUY EN VELAY LMR : L31 - Dépt. : D43 - N° Club : C0733**

Pdt et Cce : CHARBONNIER Jean-Claude - 3 rue Traversière - Malpas 43370 CUSSAC SUR LOIRE

e-mail : charbonnier.jc@wanadoo.fr

**MOTO CLUB USSONNAIS LMR : L31 - Dépt. : D43 - N° Club : C1733**

Pdt et Cce : PAGES Christian - Hameau la Breure 42550 USSON EN FOREZ

Tél. : 06.52.98.65.05 - e-mail : pages42@laposte.net

**MOTO CLUB YSSINGELAIS LMR : L31 - Dépt. : D43 - N° Club : C1011**

Pdt et Cce : LELIEVRE Carine - Lestang 43290 RAUCOULES - Tél. : 04.71.65.64.72 - e-mail : carine.lelievre@orange.fr

**TREVAS LOISIRS LMR : L31 - Dépt. : D43 - N° Club : C3528**

Pdt et Cce : BARRIOL Philippe - 8 rue du Pré Clos - Trévas 43600 LES VILLETES

e-mail : phil.bariol@free.fr

**Puy de Dôme (63)****Comité Départemental Motocycliste du Puy de Dôme - D63 - L31**

Correspondant : se reporter à l'adresse du président de la ligue

**AMICALE DES MOTARDS DE QUEUILLE LMR : L31 - Dépt. : D63 - N° Club : C3111**

Pdt et Cce : GARACHON Laurent - 1 rue du Lavoir - Le Marcha 63780 QUEUILLE

Tél. : 04.73.86.93.50 - e-mail : laurent.garachon@orange.fr

**ARTENSE MOTO CLUB LMR : L31 - Dépt. : D63 - N° Club : C1906**

Pdt et Cce : PAPON Frederic - 35 Route de Ceyrat - Berzet 63122 ST GENES CHAMPANELLE

Tél. : 04.73.87.04.82 - e-mail : fred.artensemoto63@orange.fr

**Auvergne Moto Sport** **LMR : L31 - Dépt. : D63 - N° Club : C0082**

Pdt et Cce : ASTAIX Claude - 3 rue Nicolas Joseph Cugnot - Zi du Brezet 63000 CLERMONT-FERRAND  
Tél. : 07.87.32.01.60 - e-mail : club@auvergnemotosport.fr

**CRAPA' HUTTE VERT EVASION** **LMR : L31 - Dépt. : D63 - N° Club : C2341**

Pdt et Cce : PRADIER Laurent - Moidas 63500 ORBEIL  
Tél. : 06.80.08.41.04 - e-mail : laurent-pradier@wanadoo.fr

**CROSS ROCKET LUZILLAT** **LMR : L31 - Dépt. : D63 - N° Club : C2691**

Pdt et Cce : CHAUVIERE Magalie - 27 Chemin de Bellevue - Villars 63870 ORCINES  
Tél. : 04.73.62.13.79 - e-mail : magalie-chauviere@orange.fr

**ENDURANCE EVENTS** **LMR : L31 - Dépt. : D63 - N° Club : C3464**

Pdt et Cce : ARNAUD Jean-Philippe - 5 Impasse du Martinage 34450 VIAS  
Tél. : 04.73.98.20.10 - e-mail : compta@ultimatecup.eu

**HARD MOTO** **LMR : L31 - Dépt. : D63 - N° Club : C3332**

Pdt et Cce : ALLEZARD Stéphane - 3 Impasse du Vivier 63420 ARDES  
Tél. : 04.73.71.82.12 - e-mail : isabelle.allezard@orange.fr

**ISSOIRE MOTO VERTE** **LMR : L31 - Dépt. : D63 - N° Club : C1297**

Pdt : FAURE Matthieu - Chemin des Laquais 63340 CHARBONNIER LES MINES  
Tél. : 04.73.54.01.26 - e-mail : faure.matthieu554@gmail.com  
Cce : DELIVERT Mickael - 30 rue Jean Ferrat 63500 ISSOIRE  
Tél. : 09.67.73.57.63 - Gsm : 06.73.84.76.54 - e-mail : mikadeli@gmail.com

**KICK CLUB VERTAIZON** **LMR : L31 - Dépt. : D63 - N° Club : C0980**

Pdt et Cce : PASTOREK Christophe - 1 rue des Ecoles 63117 CHAURIAT  
Tél. : 06.29.24.78.44 - e-mail : kickclubvertaizon@orange.fr

**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. : 04.73.69.51.83 - e-mail : patrice.testard@cf2c.fr

**LE TEMPS DES COPAINS** **LMR : L31 - Dépt. : D63 - N° Club : C3492**

Pdt et Cce : BORG Serge - 67 rue de Brunoy 94440 VILLECRESNES  
Tél. : 01.69.39.01.61 - e-mail : contact@tempsdescopains.com

**MONTONCEL RACING COMPETITION** **LMR : L31 - Dépt. : D63 - N° Club : C1182**

Pdt et Cce : RIGAUDIAS Vincent - la Muratte 63550 PALLADUC  
Tél. : 06.26.39.73.06 - e-mail : secretaire@lmaura.org

**MOTO CLUB COMBELLOIS** **LMR : L31 - Dépt. : D63 - N° Club : C2489**

Pdt : LEJEWski Christophe - 59 Route de la Combelle - Bayard 63570 BRASSAC LES MINES  
e-mail : peggy.robert02@orange.fr  
Cce : FAURE Matthieu - Chemin des Laquais 63340 CHARBONNIER LES MINES  
Tél. : 04.73.54.01.26 - Gsm : 06.61.82.67.06 - e-mail : faure.matthieu554@gmail.com

**MOTO CLUB DE MESSEIX** **LMR : L31 - Dépt. : D63 - N° Club : C1700**

Pdt et Cce : LEOTY Gil - 11 rue de Champradet 63100 CLERMONT FERRAND  
Tél. : 06.03.98.48.99 - e-mail : gil.leoty@sfr.fr

**MOTO CLUB DES AS** **LMR : L31 - Dépt. : D63 - N° Club : C1710**

Pdt et Cce : RENAULT Jean - 14 rue des Lauriers 63100 CLERMONT FERRAND  
Tél. : 04.73.37.26.98 - e-mail : jean.renault13@wanadoo.fr

**MOTO CLUB DES CHAUADES** **LMR : L31 - Dépt. : D63 - N° Club : C1876**

Pdt et Cce : GUILLON Julien - 10 Place de la Fontaine 63460 JOZERAND - e-mail : julien.guillon3@wanadoo.fr

**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. : 04.73.97.07.93 - e-mail : mcm.martres.sur.morge@gmail.com

**MOTO CLUB LIVRAISOIS** **LMR : L31 - Dépt. : D63 - N° Club : C1020**

Pdt et Cce : DURET Stéphane - la Souche 63990 JOB - Tél. : 06.83.09.56.91 - e-mail : duret.stephane@wanadoo.fr

**MOTO CLUB RIS PUY GUILLAUME** **LMR : L31 - Dépt. : D63 - N° Club : C3510**

Pdt et Cce : DEBUS Laurent - 3 rue des Michaux 63290 LIMONS - Tél. : 04.73.94.13.86 - e-mail : debus.lv@orange.fr

**MOTO CLUB ST JULIEN PUY LAVEZE** **LMR : L31 - Dépt. : D63 - N° Club : C1940**

Pdt : PLANEIX Frédéric - 3 rue Jean Richepin - 63360 GERZAT  
Tél. : 06.23.89.19.32 - e-mail : frederic.planeix@bbox.fr  
Cce : CHAUBIRON Jean-Philippe - 25 rue du Sable d'Etampes 63400 CHAMALIERES  
Tél. : 04.73.93.26.59 - Gsm : 06.03.97.72.19 - e-mail : jp.chaubiron@wanadoo.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. : 04.73.69.23.68 - e-mail : moto.club.vicomtois@free.fr

**MOTO CLUB VIREE EN LIVRADOIS LMR : L31 - Dépt. : D63 - N° Club : C3308**

Pdt et Cce : FAYARD Grégory - Bourdillon 63120 VOLLORE MONTAGNE  
Tél. : 04.73.53.78.53 - e-mail : gregory.fayard@wanadoo.fr

**MOTO CROSS D'AYDAT LMR : L31 - Dépt. : D63 - N° Club : C2361**

Pdt et Cce : MALLET Angélique - La Garandie 63970 AYDAT  
Tél. : 04.73.79.39.19 - e-mail : angeliquemallet63@gmail.com

**MOTO TOURISME D AUBIAT LMR : L31 - Dépt. : D63 - N° Club : C2758**

Pdt et Cce : FUENTES Jose - 1 Chemin des Condamines - Persignat 63260 AUBIAT  
Tél. : 07.81.25.16.29 - e-mail : fuentesj1956@gmail.com

**PESCHADOIRES MOTO SPORT LMR : L31 - Dépt. : D63 - N° Club : C2289**

Pdt et Cce : DOS REIS Daniel - Lotissement - Vione 63160 REIGNAT  
Tél. : 09.51.81.11.14 - e-mail : pmsracing@gmail.com

**TEAM ENDURO AIGUEPERSE MOTO CLUB LMR : L31 - Dépt. : D63 - N° Club : C1724**

Pdt et Cce : GUILLAUME Christian - 52 Allée de la Chapelle 63260 AIGUEPERSE - e-mail : christian\_guillaume@orange.fr

**TRIAL CLUB CLERMONTOIS LMR : L31 - Dépt. : D63 - N° Club : C0260**

Pdt et Cce : DUGNAS Laurence - Voron 63490 SUGERES  
Tél. : 06.73.45.54.11 - e-mail : laurencedugnas@orange.fr

**Rhône (69)****Comité Départemental Motocycliste du Rhône - D69 - L31**

Président et Correspondant : ANDREY Simon - 6, rue Julien Peyhorgue 69100 VILLEURBANNE  
Tél. : 04.78.85.24.14 - e-mail : sabatfina@hotmail.fr

**AMIS MOTO VERTE DE BELLEVILLE LMR : L31 - Dépt. : D69 - N° Club : C3106**

Pdt et Cce : SIMARI Fabrice - 940 Route d'Ars 01600 STE EUPHEMIE  
Tél. : 06.58.33.52.83 - e-mail : fabrice.simari01@gmail.com

**ASS. ENDURO SHOW LMR : L31 - Dépt. : D69 - N° Club : C2510**

Pdt et Cce : ROUSSEAU Fabien - Le Mathy 69460 VAUX EN BEAUJOLAIS  
Tél. : 06.09.90.60.12 - e-mail : enduro-show@orange.fr

**ASS. NATIONALE TEMPS JEUNES LMR : L31 - Dépt. : D69 - N° Club : C3200**

Pdt et Cce : BIOT Jean Pierre - Association Nat Temps Jeunes - 99 rue de Merlo 69600 OULLINS  
Tél. : 04.72.66.16.61 - e-mail : stages@temps-jeunes.com

**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  
Tél. : 04.74.03.89.60 - e-mail : michel.dutreble@yahoo.fr

**DESMO CLUB LYON LMR : L31 - Dépt. : D69 - N° Club : C2867**

Pdt et Cce : DESGRIPPES Bertrand - rue du Moulin - Le Temple 38080 L ISLE D ABEAU  
Tél. : 04.74.18.16.44 - e-mail : bdesgrippes@repsol.com

**LA MOTOR'S LMR : L31 - Dépt. : D69 - N° Club : C3206**

Pdt et Cce : GRATALOUP Bernard - 4 Route de Lyon 69850 ST MARTIN EN HAUT  
Tél. : 04.78.48.62.13 - e-mail : grataloup69@hotmail.com

**LOISIRS MOTORSPORT LMR : L31 - Dépt. : D69 - N° Club : C2946**

Pdt et Cce : ENJOLRAS Patrick - Tali Team Beaujolais Racing - 45 Impasse Jean Laval 69480 ANSE  
Tél. : 04.74.60.26.23 - e-mail : loisirmotorsport@gmail.com

**MOTO CLUB BALDAGO'S LMR : L31 - Dépt. : D69 - N° Club : C0089**

Pdt et Cce : VERICEL Pascal - Les Olmes 69770 VILLECHENEVE - e-mail : contact@axlu.lu

**MOTO CLUB DE CHASSIEU SECTION MOTO CROSS LMR : L31 - Dépt. : D69 - N° Club : C1883**

Pdt et Cce : CLAISSE Patrice - 3 Chemin du Moulin 30700 ARPAILLARGUES-ET-AUREILLAC  
Tél. : 04.66.75.91.44 - e-mail : patrice.claisse76@orange.fr

**MOTO CLUB DE LA CROIX BORSAT LMR : L31 - Dépt. : D69 - N° Club : C0473**

Pdt et Cce : ROCHE Paul - Champailard 69870 LAMURE SUR AZERGUES  
Tél. : 04.74.03.09.69 - e-mail : rochehpaublorsat@orange.fr

**MOTO CLUB DE LYON ET DU RHONE LMR : L31 - Dépt. : D69 - N° Club : C0532**

Pdt et Cce : BONGIOVANNI Guy - 27 avenue du Stade 69530 BRIGNAIS  
Tél. : 04.78.05.21.42 - e-mail : guy.bongiovanni@orange.fr

**MOTO CLUB DE MIONS** **LMR : L31 - Dépt. : D69 - N° Club : C0577**

Pdt et Cce : AUVINET Cyrille - 3 Impasse Copernic 69800 ST PRIEST  
Tél. : 06.26.86.41.71 - e-mail : cyrillevinet@sfr.fr

**MOTO CLUB NEUVILLOIS** **LMR : L31 - Dépt. : D69 - N° Club : C0640**

Pdt et Cce : BERNARD Michel - Chemin de la Source Camille 69250 NEUVILLE SUR SAONE  
e-mail : michelbernard77@hotmail.fr

**MOTOBALL CLUB SAINT GEORGES DE RENEINS** **LMR : L31 - Dépt. : D69 - N° Club : C1026**

Pdt et Cce : RAVIER Emmanuel - 30 rue des Mésanges 69830 ST GEORGES DE RENEINS  
Tél. : 06.72.94.86.94 - e-mail : asv69007@free.fr

**MOTOBALL CLUB VILLEFRANCHE** **LMR : L31 - Dépt. : D69 - N° Club : C0986**

Pdt et Cce : SOLLE Yves - Haut Bourg - rue Claude Brailion 69460 VAUX EN BEAUJOLAIS  
Tél. : 06.08.28.07.07 - e-mail : terretsandrine9@gmail.com

**R.M.S.C.VILLEURBANNAIS** **LMR : L31 - Dépt. : D69 - N° Club : C0989**

Pdt et Cce : ANDREY Simon - 6 rue Julien Peyhorgue 69100 VILLEURBANNE  
Tél. : 04.78.85.24.14 - e-mail : boiton.joseph38@gmail.com

**TEAM ATTAQUE GROS GAZ** **LMR : L31 - Dépt. : D69 - N° Club : C2744**

Pdt et Cce : COUTURIER Etienne - 8 avenue Mal de Lattre de Tassigny 69500 BRON  
e-mail : teamattaquegros gaz@free.fr

**TEAM TOUT TERRAIN BEAUJOLAIS** **LMR : L31 - Dépt. : D69 - N° Club : C2154**

Pdt : GUIGNARD Gil - Le Bourg 69430 LES ARDILLATS - Tél. : 04.74.69.28.93 - e-mail : gil.guignard@gmail.com  
Cce : BRENDLER Benjamin - Hameau Carreyve 69430 MARCHAMPT  
Tél. : 06.46.23.21.97 - e-mail : benjamin.brendler@gmail.com

**TRAIL CLUB HEXAGONE** **LMR : L31 - Dépt. : D69 - N° Club : C0436**

Pdt et Cce : ORRIOLS Albert - 63 Chemin de la Croix Margaron 69700 ST JEAN DE TOUSLAS  
Tél. : 04.78.81.45.80 - e-mail : aorriols1953@gmail.com

**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. : 04.78.22.42.05 - e-mail : claude.catanese@free.fr

**TROLLSPORTS TRIAL** **LMR : L31 - Dépt. : D69 - N° Club : C0934**

Pdt et Cce : LEFORT Jacques - 8 avenue Salvador Allende 69100 VILLEURBANNE  
Tél. : 09.54.12.52.43 - e-mail : jac.lefort@gmail.com

**Savoie (73)****Comité Départemental Motocycliste de la Savoie - D73 - L31**

Correspondant : se reporter à l'adresse du président de la ligue

**CLUB DES SPORTS DE VAL D'ISERE SECTION MOTO** **LMR : L31 - Dépt. : D73 - N° Club : C3014**

Pdt et Cce : CUNY Michel - Résidence Le Tremplin 73150 VAL D'ISERE  
Tél. : 04.79.40.26.80 - e-mail : v.fayolle@valsport.org

**FIREBALL ENDURO RACING** **LMR : L31 - Dépt. : D73 - N° Club : C2913**

Pdt et Cce : DELCOURT Christophe - 978 Route de Tardevel 73390 CHATEAUNEUF  
Tél. : 04.79.65.11.30 - e-mail : speedseries@orange.fr

**LES PETROLETTES A CRAMPONS** **LMR : L31 - Dépt. : D73 - N° Club : C3221**

Pdt et Cce : JOUBERT Lionel - Hameau Vulmix 73700 BOURG ST MAURICE  
Tél. : 04.79.07.79.41 - e-mail : lioneljoub@sfr.fr

**MOTO CLUB DE CHANAZ** **LMR : L31 - Dépt. : D73 - N° Club : C1777**

Pdt et Cce : MILLE Dylan - Le Poisat 73310 CHANAZ - Tél. : 06.64.24.23.78 - e-mail : corinnemille@orange.fr

**MOTO CLUB DE L'ISERAN** **LMR : L31 - Dépt. : D73 - N° Club : C0449**

Pdt : CHAPUIS Denis - la Lombarde 73440 VAL THORENS  
Tél. : 04.79.24.51.90 - e-mail : dchapuis56@gmail.com  
Cce : CHATEAU Danièle - 525 Chemin de la Digue - Bp 115 - 73600 MOUTIERS  
Gsm : 06.16.34.67.39 - e-mail : defayet@aol.com

**MOTO CLUB DES BAUGES** **LMR : L31 - Dépt. : D73 - N° Club : C0109**

Pdt et Cce : BOLLARD Philippe - 243 rue la Pièce - Les Belles Vues 01170 CHEVRY  
e-mail : philippe.bollard@orange.fr

**MOTO CLUB DES BERMEDES** **LMR : L31 - Dépt. : D73 - N° Club : C0135**

Pdt et Cce : L'HOSTE Kevin - Résidence Pré Pignon - 240 Route du Col du Frêne 73250 ST PIERRE D'ALBIGNY  
e-mail : kevin1.hoste@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. : 04.79.85.01.05 - e-mail : familleforray@hotmail.fr

**MOTO CLUB VAL D'ARLY LMR : L31 - Dépt. : D73 - N° Club : C2914**

Pdt et Cce : ROUSSEL Lionel - 385 - Route de Barlioz 74700 CORDON

Tél. : 06.71.81.55.31 - e-mail : cpsgva@gmail.com

**MOTO CLUB VAL-GUIERS - MAURIENNE LMR : L31 - Dépt. : D73 - N° Club : C0562**

Pdt : DUBOIS PAGANON Eric - 46 avenue de Brogny 74000 ANNECY

Tél. : 04.50.57.66.25 - e-mail : eric.duboispaganon@free.fr

Cce : GAMBIN Michel - 515 Route du Bas Guillot 73330 DOMESSIN

Tél. : 04.76.37.23.66 - Gsm : 06.30.29.04.73 - e-mail : michelgambin@orange.fr

**MOTO VERTE DE MAURIENNE LMR : L31 - Dépt. : D73 - N° Club : C0563**

Pdt et Cce : DEGLI ESPOSTI Marc - 5 rue Louise Michel 73140 ST MICHEL DE MAURIENNE

Tél. : 04.79.59.20.80 - e-mail : marc.degli@wanadoo.fr

**NEIGE SOLEIL LMR : L31 - Dépt. : D73 - N° Club : C2637**

Pdt et Cce : PERDEREAU Patrick - 23 Les Gourleaux 89520 TREIGNY

Tél. : 06.38.39.72.24 - e-mail : patrickperdereau@wanadoo.fr

**Haute Savoie (74)****Comité Départemental Motocyclisme de la Haute Savoie - D74 - L31**

Correspondant : se reporter à l'adresse du président de la ligue

**ASS. DES SPORTS MECANIKES DE VIRY LMR : L31 - Dépt. : D74 - N° Club : C3475**

Pdt et Cce : VASQUEZ Jean-Louis - 198 Chemin de la Luche 74520 VULBENS

Tél. : 04.50.35.22.39 - e-mail : jeanlouisvasquezcaridad@gmail.com

**MOTO CLUB ANNEMASSE LMR : L31 - Dépt. : D74 - N° Club : C0044**

Pdt et Cce : GIRARD-DESPROLET Françoise - 51 Route de Bonneville 74100 ANNEMASSE

Tél. : 06.11.77.33.76 - e-mail : motoclubannemasse@gmail.com

**MOTO CLUB ARBUSIGNY LMR : L31 - Dépt. : D74 - N° Club : C0053**

Pdt et Cce : MOREL Francois - Le Lavouet 74470 VAILLY - Tél. : 06.17.66.57.42 - e-mail : mcarbu.gaz@gmx.fr

**MOTO CLUB DE BERNEX DENT D'OICHE LMR : L31 - Dépt. : D74 - N° Club : C2274**

Pdt et Cce : DELALE Regis - 652 Les Chautets 74500 BERNEX - Tél. : 06.88.78.91.62 - e-mail : rdel@orange.fr

**MOTO CLUB DE CHAUMONT LMR : L31 - Dépt. : D74 - N° Club : C2685**

Pdt et Cce : GAILLARD Jean-Francois - 760 Route des Barraques 74270 MINZIER

Tél. : 04.50.60.43.18 - e-mail : jjf.gaillard@orange.fr

**MOTO CLUB DU LEMAN LMR : L31 - Dépt. : D74 - N° Club : C0496**

Pdt et Cce : GALLAY Dominique - 29 Route de la Tiolettaz 74200 ANTHY SUR LEMAN

Tél. : 04.50.35.66.94 - e-mail : dominique.gallay@wanadoo.fr

**MOTO CLUB ROCHOIS LMR : L31 - Dépt. : D74 - N° Club : C0780**

Pdt et Cce : DO COITO Cedric - 133 Chemin des Tranchées 74800 AMANCY

Tél. : 06.18.91.07.27 - e-mail : cedricmcr@hotmail.fr

**MOTO CLUB RUMILLIEN LMR : L31 - Dépt. : D74 - N° Club : C1109**

Pdt et Cce : ROUPIOZ Gilbert - 177 Chemin de la Fruitière 74150 VAL DE FIER

Tél. : 04.50.62.24.71 - e-mail : groupioz@hotmail.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. : 04.50.74.99.52 - e-mail : fpollievre@wanadoo.fr

**LIGUE DE BOURGOGNE - FRANCHE-COMTÉ**

Code FFM N°32

Côte d'Or (21) - Doubs (25) - Jura (39) - Nièvre (58) - Haute Saône (70)

Saône et Loire (71) - Yonne (89) - Territoire de Belfort (90)

**Siège Social, Secrétariat zone Est** : 9 avenue Aristide Briand 39100 DOLE

Tél. : 03.84.79.59.93 - Fax : 03.84.79.58.18 - lmbfc.est@lmbfc.com

Site Web : <http://www.lmbfc.com/>**Secrétariat zone Ouest** : 22 rue Paul Desjardins - cidex 1 - 89230 PONTIGNY

Tél. : 03.86.52.88.62 - e-mail : secretariat.lmb@orange.fr

**Président** : GOUX Christian - 9 av. Aristide Briand 39100 DOLE

Tél. : 03.84.79.59.93 - 06.84.69.41.12 - e-mail : mchs@s-pace-r.com

**vice Président Délégué :** FOREST Jean-Pierre

Le Burot 71130 GUEUGNON - Tél. : 03.85.84.43.93 - 06.84.21.20.83 - e-mail : forest.jp@orange.fr

**Vice-Président :** BARNAY Didier - 4 bis, rue de la Croix Blanche - BP 500-10 - 71401 AUTUN CEDEX

Tél. : 06.08.06.56.40 - e-mail : modelagebarnay@wanadoo.fr

**Vice-Président :** BRISEBARD Raphaël - 1, les Guillemins 25210 LE BIZOT

Tél. : 03.81.67.52.32 - 06.80.92.73.46 - e-mail : ramamauro@orange.fr

**Vice-Président :** MOREAU Régis - 19, rue de l'Orangerie 58000 ST ELOI

Tél. : 03.86.37.17.43 - 06.10.94.46.95 - e-mail : regis.moreau4@wanadoo.fr

**Vice-Président :** RAMEL Alain - 22, rue des Cotes 39100 AUTHUME

Tél. : 03.84.82.25.11 - 06.80.30.42.12 - e-mail : ramelal@wanadoo.fr

**Trésorier :** ROBERT Dominique - 3, impasse de la Rossignolerie 18320 BEFFES

Tél. : 02.48.76.55.29 - e-mail : dom55.robert@orange.fr

**Secrétaire Générale :** CRAMPONNE Marie-France

15 rue des Vergers de Flavien 70240 LIEVANS - Tél. : 06.84.35.21.76

## PRESIDENTS OU RESPONSABLES DES COMMISSIONS SPORTIVES :

**Motocross :** BARNAY Didier - coordonnées ci-dessus

**Enduro & Endurance T.T :** QUATRE DENIS - 17, rue du Guichet 89190 CHIGY

Tél. : 06.14.33.49.27 - e-mail : cross89@hotmail.fr

**Vitesse, Tourisme, Grass Track, Rallye Routier :** ALZINGRE Patrick

8, rue de la Perouse 25115 POUILLEY LES VIGNES - Tél. : 06.18.26.25.47 - e-mail : patrick.alzingre@wanadoo.fr

**Trial :** ETHALON Georges - 6, rue de St Julien 25113 STE MARIE

Tél. : 03.81.93.41.52 - e-mail : francoiseethalon@hotmail.fr

**Educatif :** PELOIS Alexandre - 31, rue des Marronniers 89470 SOUGERES SUR SINOTTE

Tél. : 03.86.41.88.41 - e-mail : lmbfc.comite-educatif@orange.fr

**Chronométrage et Officiel :** CRAMPONNE Pierre - 15, rue des Vergers de Flavien 70240 LEVANS

Tél. : 06.84.35.21.76 - e-mail : pierre.cramponne@orange.fr

**Technique :** THEVENARD Patrick - 12, rue Tarsul 21110 IZEURE

Tél. : 03.80.29.72.76 - 06.46.00.07.52 - e-mail : pathevenard@orange.fr

**Discipline & Arbitrage :** SAUVIGNON Ludovic - rue la Pennasse 71130 GUEUGNON

Tél. : 06.77.45.04.86 - e-mail : sauvignon.ludovic@bbox.fr

## CLUBS AFFILIÉS

### Côte d'Or (21)

**Comité Départemental Motocycliste de la Côte d'Or - D21 - L32**

Correspondance : se reporter à l'adresse de correspondance de la Ligue

**A.S LOISIRS OFF ROAD**

**LMR : L32 - Dépt. : D21 - N° Club : C2247**

Pdt et Cce : BOYON Romuald - Hameau de Pregelan 21580 SALIVES

Tél. : 03.80.75.67.99 - e-mail : loisirsoffroad@wanadoo.fr

**ASM DIJON PRENOIS**

**LMR : L32 - Dépt. : D21 - N° Club : C2961**

Pdt et Cce : MORIZOT Yannick - 7 rue de la Forêt 21700 ST NICOLAS LES CITEAUX

e-mail : yannick.morizot@circuit-dijon-prenois.com

**ASSOCIATION MOTO CLUB ISSOIS**

**LMR : L32 - Dépt. : D21 - N° Club : C1605**

Pdt et Cce : BONNE Jacky - 69 Boulevard Pascal 21000 DIJON

Tél. : 03.80.73.14.56 - e-mail : president@amc-issois.com

**ASS. MOTO CROSS DU TELEGRAPHE**

**LMR : L32 - Dépt. : D21 - N° Club : C3248**

Pdt et Cce : FEUGUEUR Adrien - 6 rue St Philibert 21500 VILLAINES LES PREVOTES - e-mail : choucross@hotmail.fr

**BOURGOGNE QUAD 21**

**LMR : L32 - Dépt. : D21 - N° Club : C3470**

Pdt : MOUCHET Guillaume - 15 Bis rue du Moulin 21700 QUINCEY

Tél. : 06.03.22.76.63 - e-mail : gmouchet@wanadoo.fr

Cce : PELLETIER Franck - 16 rue du Moulin 21700 QUINCEY

Tél. : 06.09.45.27.80 - e-mail : francky3421@gmail.com

**CLUB DES CREUX BLANCS**

**LMR : L32 - Dépt. : D21 - N° Club : C3474**

Pdt et Cce : GAILLARDOT Christophe - 1 Impasse de la Forêt 21510 ETALANTE - e-mail : famillegailardot@orange.fr

**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  
Tél. : 03.80.91.32.72 - e-mail : marechoux@hotmail.fr

**MOTO CLUB DES TROIS CONTREES LMR : L32 - Dépt. : D21 - N° Club : C2497**

Pdt et Cce : CEZARD Marc - 2 rue du Balai 21270 PERRIGNY SUR L'OGNON  
e-mail : marc.cezard0953@orange.fr

**MOTO CLUB DU VAL DE VERGY LMR : L32 - Dépt. : D21 - N° Club : C0959**

Pdt : LESTRADE Jacques - 18 rue Gabriel Bachot 21700 MEUILLEY  
Tél. : 03.80.73.26.77 - e-mail : jacques.lestrade@wanadoo.fr  
Cce : HUMBLLOT Thomas - 14 Allée Léon Loiseau - 21190 MEURSAULT  
Tél. : 06.16.94.10.92 - e-mail : mc2v@live.fr

**MOTO CLUB VAUXOIS LMR : L32 - Dépt. : D21 - N° Club : C3335**

Pdt et Cce : DECHANET Francois - 8 rue du Belvédère 52200 BOURG  
Tél. : 06.07.97.57.74 - e-mail : cycles.diderot@wanadoo.fr

**MOTO CLUB VENAREY LES LAUMES LMR : L32 - Dépt. : D21 - N° Club : C2776**

Pdt et Cce : MANGONAUX Nicolas - 1 Allée Chamoine Kir 21150 VENAREY LES LAUMES  
Tél. : 06.88.93.05.96 - e-mail : mcvl21@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. : 03.80.59.82.66 - e-mail : sylvain.marillier@orange.fr

**MOTO VERTE JANCIGNY LMR : L32 - Dépt. : D21 - N° Club : C3021**

Pdt : PARIS Yannick - 3 Chemin du Quartier 21310 JANCIGNY  
Tél. : 03.80.47.77.42 - e-mail : yannick.paris@lpme.fr  
Cce : GEAY Pierre - 95 Route de Vielverge - 21270 PERRIGNY SUR L'OGNON  
Tél. : 03.80.47.49.19 - Gsm : 06.45.62.71.99 - e-mail : pierre-geay@hotmail.fr

**Doubs (25)****Comité Départemental Motocycliste du Doubs - D25 - L32**

Président et Correspondant : ALZINGRE Patrick - 8 rue de la Pérouse 25115 POUILLEY LES VIGNES  
Tél. : 06.18.26.25.47 - e-mail : patrick.alzingre@wanadoo.fr

**A.S. VALDAHONNAISE LMR : L32 - Dépt. : D25 - N° Club : C0952**

Pdt et Cce : LAURENCOT Michel - 2 rue de l'Oratoire 25800 VALDAHON  
Tél. : 03.81.56.30.03 - e-mail : lombard.colette@orange.fr

**ACTION CLUB 2000 LMR : L32 - Dépt. : D25 - N° Club : C2135**

Pdt et Cce : GERVAIS Thierry - 6 rue des Chennevières 25680 AVILLEY  
Tél. : 03.81.86.06.14 - e-mail : gervais@wanadoo.fr

**AMICALE MOTO DES FINS LMR : L32 - Dépt. : D25 - N° Club : C0355**

Pdt et Cce : BRISEBARD Raphael - 1 Les Guillemins 25210 LE BIZOT  
Tél. : 03.81.67.52.32 - e-mail : ramamauro@orange.fr

**AMICALE MOTO DU DOUBS LMR : L32 - Dépt. : D25 - N° Club : C0322**

Pdt et Cce : CUNCHON Guy - 6 rue Berthoud 25000 BESANCON  
Tél. : 03.81.53.42.24 - e-mail : guy.cunchon@orange.fr

**ARCEY MOTO CLUB LMR : L32 - Dépt. : D25 - N° Club : C1679**

Pdt : KOENIG Alain - 6 rue du Ritt 25750 DESANDANS - e-mail : pierre.cramponne@orange.fr  
Cce : CRAMPONNE Marie France - 15 rue des Vergers de Flavien - 70240 LIEVANS  
Tél. : 03.84.96.83.43 - Gsm : 06.84.35.21.76 - e-mail : pierre.cramponne@orange.fr

**ASSOCIATION MOTO SELONCOURT LMR : L32 - Dépt. : D25 - N° Club : C0854**

Pdt et Cce : REBRASSIER Jean Marie - 81 rue de Vandoucourt 25230 SELONCOURT  
Tél. : 03.81.34.41.72 - e-mail : jean-marie.rebrassier@wanadoo.fr

**GPMOTOSPORT LMR : L32 - Dépt. : D25 - N° Club : C2952**

Pdt et Cce : PHILIPPE Guy - 24 rue Le Beau Séjour 25620 TREPOT  
Tél. : 03.81.86.77.70 - e-mail : guyphilippe25@orange.fr

**MC POULIGNY LUSANS LMR : L32 - Dépt. : D25 - N° Club : C2872**

Pdt et Cce : REVERCHON Mathias - 8 rue de la Péroussotte 25640 POULIGNY LUSANS  
Tél. : 06.37.18.35.23 - e-mail : motoclubpouligneylusans@gmail.com

**MOTO CLUB DE BESANCON-GONSANS LMR : L32 - Dépt. : D25 - N° Club : C0138**

Pdt et Cce : BELLAUD Jean-Claude - 23 rue de la Glacière 25660 SAONE  
Tél. : 03.81.55.82.37 - e-mail : mcbesancon@gmail.com

**MOTO CLUB DE CHAY** **LMR : L32 - Dépt. : D25 - N° Club : C2940**

Pdt et Cce : BARRAND Frederic - 3 Impasse des Alliés 25440 PAROY  
Tél. : 03.81.63.60.51 - e-mail : barrand.frederic@orange.fr

**MOTO CLUB DE MONTBELIARD** **LMR : L32 - Dépt. : D25 - N° Club : C0589**

Pdt : MARTIN Raoul - 34 Bis rue de la Prairie 25110 BAUME LES DAMES - e-mail : raoul.nad@wanadoo.fr  
Cce : ROBERT Sabine - 38 rue du Grand Faubourg 25460 ETUPES  
Gsm : 06.09.13.52.10 - e-mail : tit\_sasa@hotmail.com

**MOTO CLUB DE SAINTE MARIE** **LMR : L32 - Dépt. : D25 - N° Club : C0820**

Pdt et Cce : ETHALON Claude - 39 Grande rue 25550 LAIRE  
Tél. : 03.84.23.61.46 - e-mail : claude.ethalon@gmail.com

**MOTO CLUB ETRABONNE** **LMR : L32 - Dépt. : D25 - N° Club : C0345**

Pdt et Cce : GIRARDOT Jean-Pierre - 1 rue de la Bretenière 39700 SERMANGE  
Tél. : 03.84.81.01.03 - e-mail : elec.jp@wanadoo.fr

**MOTO CLUB MANDEURE** **LMR : L32 - Dépt. : D25 - N° Club : C0543**

Pdt et Cce : JEAMBRUN Thierry - 15 B rue de l'Eglise 25350 MANDEURE  
Tél. : 06.24.42.34.25 - e-mail : t.jeambrun@free.fr

**MOTO CLUB VALENTIGNEY** **LMR : L32 - Dépt. : D25 - N° Club : C1361**

Pdt et Cce : QUENOT Martial - 21 Bis rue des Combes St Germain 25700 VALENTIGNEY  
Tél. : 03.81.37.27.71 - e-mail : martial.quenot@peugeotsscooters.com

**MOTO CLUB VILLARS S/ ECOT** **LMR : L32 - Dépt. : D25 - N° Club : C0265**

Pdt et Cce : MASINI Claude - 2 rue de Comesolle 90400 BERMONT  
Tél. : 03.84.56.19.81 - e-mail : claude.masini@mcvillars.com

**MOTO CLUB VOUEJAUCOURT** **LMR : L32 - Dépt. : D25 - N° Club : C1004**

Pdt : SENAC Richard - Mairie Place Boudry 25420 VOUEJAUCOURT  
Tél. : 03.81.98.38.52 - e-mail : motoballvoujeaucourt@laposte.net  
Cce : BONGEOT Olivier - 1 Impasse Champ Chatelain - 25420 BERCHE  
Tél. : 03.81.90.08.19 - Gsm : 06.70.30.30.88 - e-mail : motoballvoujeaucourt@laposte.net

**MOTO ECOT TEAM CUENIN** **LMR : L32 - Dépt. : D25 - N° Club : C1456**

Pdt et Cce : CUENIN Gilbert - 26 rue de Belfort 25400 AUDINCOURT  
Tél. : 03.81.35.54.41 - e-mail : team-cuenin@wanadoo.fr

**RACING MOTO CLUB 25** **LMR : L32 - Dépt. : D25 - N° Club : C2165**

Pdt et Cce : CLAUDE Cyrille - 3 Impasse la Sapinière 25270 LEVIER  
Tél. : 03.81.49.59.91 - e-mail : claude.cyrille25@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. : 03.63.38.38.21 - e-mail : david.vernier1@peugeotsscooters.com

**TEAM ROULAGE 25** **LMR : L32 - Dépt. : D25 - N° Club : C3385**

Pdt et Cce : HOUSER Benoit - 12 rue des Charmes 25450 DAMPRICHARD  
Tél. : 03.81.43.08.79 - e-mail : benoit.houser@yahoo.fr

**TRIAL CLUB COMTOIS** **LMR : L32 - Dépt. : D25 - N° Club : C1731**

Pdt et Cce : SCHMIDLIN Jean-Luc - 4 rue des Demoiselles 39700 SALANS - Tél. : 03.84.80.14.99 - e-mail : jldlin@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. : 03.81.84.28.97 - e-mail : umbaumoise@orange.fr

**Jura (39)****Comité Départemental Motocycliste du Jura - D39 - L32**

Président et Correspondant : RAMEL Alain - 22 rue des Cotes 39100 AUTHUME  
Tél. : 06.80.30.42.12 - e-mail : ramelal@wanadoo.fr

**MOTO CLUB ANELOT** **LMR : L32 - Dépt. : D39 - N° Club : C0034**

Pdt et Cce : VAMPA Frédéric - 11B rue de la Rochette 25370 LES HOPITAUX NEUFS  
Tél. : 03.81.49.47.36 - e-mail : fredvampa@hotmail.com

**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. : 06.14.41.94.64 - e-mail : motoclubcjs@gmail.com

**MOTO CLUB DE CURNY** **LMR : L32 - Dépt. : D39 - N° Club : C3125**

Pdt et Cce : PONCET Marc - 90 rue de la Creuse 39160 ST JEAN D'ETREUX  
Tél. : 03.84.48.84.83 - e-mail : marc.poncet3@wanadoo.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. : 03.84.37.35.40 - e-mail : philippe.gaillard@estassur.fr

**MOTO CLUB DES GEAIS DE PLAISIA LMR : L32 - Dépt. : D39 - N° Club : C2811**

Pdt et Cce : CHEVAUSSU Yves - 8 rue des Geais 39270 PLAISIA  
 Tél. : 03.84.25.41.68 - e-mail : bad39@wanadoo.fr

**MOTO CLUB DU RISOUX LMR : L32 - Dépt. : D39 - N° Club : C0771**

Pdt et Cce : VALLET Jean-Marie - 8 Les Grands Champs 39260 VILLARDS D'HERIA  
 e-mail : jmvallet@smobytoys.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  
 e-mail : romaingibey@gmail.com

**MOTO CLUB MOIRANS EN MONTAGNE LMR : L32 - Dépt. : D39 - N° Club : C1529**

Pdt et Cce : ROSSELET JORDAN Dominique - 11 rue du Levant 39170 SAINT LUPICIN  
 Tél. : 03.84.42.81.60 - e-mail : drosselet39@gmail.com

**MOTO CLUB SAINT AUBINOIS LMR : L32 - Dépt. : D39 - N° Club : C1934**

Pdt et Cce : ECARNOT Grégory - 32 rue d'Aumur 39410 ST AUBIN  
 Tél. : 03.84.70.09.04 - e-mail : greg39@live.fr

**MOTO CLUB SELLIERES LMR : L32 - Dépt. : D39 - N° Club : C1483**

Pdt et Cce : DUVAL Romain - 7 Impasse Champ Chevalier 39140 LARNAUD  
 Tél. : 06.72.88.79.55 - e-mail : mite0@hotmail.fr

**MOTO CLUB TEAM JURA CROSS LMR : L32 - Dépt. : D39 - N° Club : C0456**

Pdt et Cce : PAGET Pierre Gilles - 9 rue Basse 39240 LEGNA  
 Tél. : 03.84.35.74.41 - e-mail : contact@pagetcolors.com

**MX TEAM BERSAILLIN LMR : L32 - Dépt. : D39 - N° Club : C3276**

Pdt et Cce : DAVI Aymeric - 14 rue des Marronniers 39800 BERSAILLIN  
 Tél. : 06.89.14.26.83 - e-mail : aymeric.davi@gmail.com

**UNION MOTOCYCLISTE DOLOISE LMR : L32 - Dépt. : D39 - N° Club : C0315**

Pdt et Cce : RAMEL Alain - 22 rue desCotes - 39100 AUTHUME  
 Tél. : 03.84.82.25.11 - e-mail : ramelal@wanadoo.fr

**Nièvre (58)****Comité Départemental Motocycliste de la Nièvre - D58 - L32**

Correspondant : se reporter à l'adresse de correspondance de la Ligue

**AS TEAM HIPPOCANTUS LMR : L32 - Dépt. : D58 - N° Club : C3165**

Pdt et Cce : LARMET Françoise - 7 Bis rue Caqueret 58300 DECIZE  
 Tél. : 09.83.87.79.86 - e-mail : fanfanlarmet@gmail.com

**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. : 03.86.37.17.43 - e-mail : regis.moreau4@wanadoo.fr

**MOTO CLUB DES TROIS TOURS LMR : L32 - Dépt. : D58 - N° Club : C0933**

Pdt et Cce : BARRAULT Thierry - 7 Bis rue du Nord 58400 LA CHARITE SUR LOIRE  
 Tél. : 03.86.69.67.65 - e-mail : thierry.barrault@bbox.fr

**MOTO CLUB NATURE LMR : L32 - Dépt. : D58 - N° Club : C1967**

Pdt et Cce : FRISCHHERZ André - 8 Ter rue du Fourneau 58700 PREMERY  
 Tél. : 07.50.82.83.69 - e-mail : dd2h58700@gmail.com

**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  
 e-mail : thierysaintloup@hotmail.fr

**MX ACTIVITES LMR : L32 - Dépt. : D58 - N° Club : C3408**

Pdt et Cce : PIOT Soline - 3 Route de Beaumont 58700 SICHAMPS  
 Tél. : 06.12.57.31.90 - e-mail : mxactivites@yahoo.fr

**SUD MORVAN MOTO CLUB LMR : L32 - Dépt. : D58 - N° Club : C2915**

Pdt et Cce : DELAPORTE Philippe - Mairie de Ternant 58250 TERNANT  
 Tél. : 06.58.75.63.21 - e-mail : sudmorvanmotoclub@hotmail.com

**Haute Saône (70)****Comité Départemental Motocycliste de la Haute Saône - D70 - L32**

Président et Correspondant : ROY Pascal - 23 rue Jean Poirey 70000 QUINCEY

Tél. : 03.84.76.87.27 - e-mail : P.Roy-Calou@orange.fr

**CLUB TRAIL 70****LMR : L32 - Dépt. : D70 - N° Club : C0916**

Pdt et Cce : BESANCON Philippe - 3 avenue du Breuil 70000 VAIVRE ET MONTAILLE

Tél. : 03.84.78.60.85 - e-mail : b-p@orange.fr

**MOTO CLUB D AUTHOISON****LMR : L32 - Dépt. : D70 - N° Club : C3086**

Pdt et Cce : PETIT Gilles - Ferme de la Jonchère 70190 AUTHOISON

Tél. : 03.84.68.32.44 - e-mail : mcauthoison@gmail.com

**MOTO CLUB DE SAINT REMY****LMR : L32 - Dépt. : D70 - N° Club : C1498**

Pdt et Cce : GREMAUD Thierry - 14 Route de Vittef 70500 BETAUCOURT

Tél. : 03.84.68.13.11 - e-mail : thierry.gremaud@orange.fr

**MOTO CLUB DU VAL DE SAONE****LMR : L32 - Dépt. : D70 - N° Club : C2095**

Pdt et Cce : GAUDARD Sebastien - 17 rue de la Charme 70100 LE TREMBLOIS

e-mail : sg.menuiserie@orange.fr

**MOTO CLUB FRESNOIS****LMR : L32 - Dépt. : D70 - N° Club : C2096**

Pdt et Cce : CHARPILLET Jacky - 6 Grande rue 70130 LA VERNOTTE

e-mail : damien.charpillet@orange.fr

**MOTO CLUB FROTEY LES LURE****LMR : L32 - Dépt. : D70 - N° Club : C0529**

Pdt et Cce : BOLOT Michel - 24 rue du Centre 70200 FROTEY LES LURE

Tél. : 03.84.63.08.04 - e-mail : michel.bolot@wanadoo.fr

**MOTO CLUB HAUT SAONOIS****LMR : L32 - Dépt. : D70 - N° Club : C0426**

Pdt et Cce : GOUX Christian - 13 rue de Dampvalley 70000 COLOMBE LES VESOUL

Tél. : 03.84.76.72.06 - e-mail : christian.goux0386@orange.fr

**MOTO CLUB MARNAYSIEN****LMR : L32 - Dépt. : D70 - N° Club : C2832**

Pdt : ROUX Antonin - 3 avenue du 60ème Régiment d'Infanterie 25000 BESANCON

e-mail : rouxantonin.mac@gmail.com

Cce : GROSJEAN Julie - 6 rue du Collège 70150 MARNAY

Tél. : 06.64.88.36.85 - e-mail : mc-marnay@laposte.net

**MOTO CLUB PORTUSIEN****LMR : L32 - Dépt. : D70 - N° Club : C2932**

Pdt et Cce : ROBERT Eric - 5 avenue du Parc 70170 PORT SUR SAONE

Tél. : 03.84.78.98.79 - e-mail : miss0917@orange.fr

**Saône et Loire (71)****Comité Départemental Motocycliste de la Saône et Loire - D71 - L32**

Président et Correspondant : BONIN Daniel - 312 route de Béluzes 71260 ST GENGOUX DE SCISSE

Tél. : 06.14.95.44.46 - e-mail : daniel.bonin891@orange.fr

**ACTIVBIKE****LMR : L32 - Dépt. : D71 - N° Club : C2792**

Pdt et Cce : ROUSSEL Nicolas - 770 Route de Louhans 71480 DOMMARTIN LES CUISEAUX

Tél. : 03.85.76.65.90 - e-mail : activbike@wanadoo.fr

**ASSOCIATION MC DE MACON****LMR : L32 - Dépt. : D71 - N° Club : C0535**

Pdt et Cce : BAUDRAS Jean-Francois - Route de la Grisière 71000 MACON

Tél. : 06.82.04.55.46 - e-mail : jean-francois.baudras@orange.fr

**COLOS SPORTS****LMR : L32 - Dépt. : D71 - N° Club : C3459**

Pdt et Cce : DALBEC Mathieu - 13 A Route de Chalon 71390 BUXY

Tél. : 03.85.92.05.56 - e-mail : mcb71390@yahoo.fr

**DEMIGNY SPORTS MECANIKES****LMR : L32 - Dépt. : D71 - N° Club : C1522**

Pdt : ALIX Daniel - 24 Route de St Loup de Geange - Tire Chat 71150 DEMIGNY

Tél. : 03.85.49.44.99 - e-mail : dalix@francoisfrers.com

Cce : NEPOTE Franck - 5 rue de Boulon - la Maladière 21230 JOUEY

Tél. : 03.80.90.03.62 - Gsm : 06.30.79.57.19 - e-mail : franck.nepote@orange.fr

**GORET TEAM MOTORSPORT****LMR : L32 - Dépt. : D71 - N° Club : C3540**

Pdt et Cce : DE CAMPOS Jennifer - 45 rue des Champs de la Croix 71710 MARMAGNE

Tél. : 06.71.61.48.39 - e-mail : jennyzzz@hotmail.fr

**HAUT MACONNAIS ORGANISATION****LMR : L32 - Dépt. : D71 - N° Club : C2171**

Pdt et Cce : BONIN Daniel - 312 Route des Béluzes 71260 ST GENGOUX DE SCISSE

Tél. : 03.85.33.22.16 - e-mail : daniel.bonin891@orange.fr

**MOTO CLUB COTE CHALONNAISE LMR : L32 - Dépt. : D71 - N° Club : C3197**Pdt et Cce : BULFET Jean Michel - 28 rue du Vieux Chemin de Stgengo 71390 BISSEY-SOUS-CRUCHAUD  
Tél. : 06.25.91.33.29 - e-mail : m3c-buxy@hotmail.fr**MOTO CLUB DARDON GUEUGNON LMR : L32 - Dépt. : D71 - N° Club : C0300**

Pdt et Cce : FOREST Jean-Pierre - Le Burot 71130 GUEUGNON - e-mail : forest.jp@orange.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  
e-mail : jacky.paveglio@free.fr**MOTO CLUB ETINCELLE LMR : L32 - Dépt. : D71 - N° Club : C2760**Pdt et Cce : PIRAT Sebastien - 167 Impasse Les Clefs 71480 DOMMARTIN LES CUISEUX  
Tél. : 03.85.76.68.99 - e-mail : pirat.smap@orange.fr**MOTO CLUB HENRI IV LMR : L32 - Dépt. : D71 - N° Club : C1788**

Pdt et Cce : JOLY Denis - 4 rue de L Hotel de Ville 71640 GIVRY - e-mail : denis.joly221@orange.fr

**MOTO CLUB SX-TREEM LMR : L32 - Dépt. : D71 - N° Club : C3055**Pdt et Cce : CADOT Jean-Philippe - 1230 Route des Essarts 71580 FRONTENAUD  
Tél. : 03.85.74.80.97 - e-mail : jean-philippe.cadot@wanadoo.fr**MOTO SPORT 71 LMR : L32 - Dépt. : D71 - N° Club : C3448**Pdt et Cce : GUERIN Thomas - 37 rue de la Visina 69540 IRIGNY  
Tél. : 06.13.01.47.57 - e-mail : tom.guerin42@me.com**MOTOCROSS DU VAL DE SAÔNE LMR : L32 - Dépt. : D71 - N° Club : C2928**Pdt : LAMBERT Jean-Claude - 1 rue Farty 71240 VARENNES LE GRAND - e-mail : jeanclaudelambert@gmail.com  
Cce : BENOIT Amandine - 20 rue Georges Brusson 71100 SEVREY  
Tél. : 06.72.00.08.67 - e-mail : benoit.amandine@orange.fr**RACING MOB CREUSOTIN LMR : L32 - Dépt. : D71 - N° Club : C1678**Pdt : LEGER Pascal - Les Combards 71190 BROYE - Tél. : 03.85.55.63.31 - e-mail : pascal.doddy@gmail.com  
Cce : HYPPIAS Gilbert - 32 rue Gabriel Peri 71230 ST VALLIER  
Tél. : 03.85.57.11.89 - Gsm : 07.83.80.98.67 - e-mail : gilberthyppias@orange.fr**TEAM BRESSE QUAD RACING LMR : L32 - Dépt. : D71 - N° Club : C2673**Pdt et Cce : BERNIGAUD Regis - 24 Route de Lugny 71120 CHAROLLES  
Tél. : 03.85.24.22.15 - e-mail : regis.bernigaud71@orange.fr**TONIC MOTO DES COMBES GRONDEES LMR : L32 - Dépt. : D71 - N° Club : C2087**Pdt et Cce : GAUCHERAND Eric - Les Combes Grondées 71710 ST SYMPHORIEN DE MARMAGNE  
Tél. : 03.85.78.20.44 - e-mail : egdif@aol.com**Yonne (89)****Comité Départemental Motocycliste de l'Yonne - D89 - L32**Président et Correspondant : HENNEQUIN Patrice - Ferme Equestre de Pesteau 89560 MERRY SEC  
Tél. : 06.80.13.32.42 - e-mail : phennequin@wanadoo.fr**27 MX LMR : L32 - Dépt. : D89 - N° Club : C3489**

Pdt et Cce : LATREYTE Ludovic - 1 Passage du Nord 89144 LIGNY LE CHATEL - e-mail : ludovic.latreyte@sfr.fr

**AS BEINES SPORTS LMR : L32 - Dépt. : D89 - N° Club : C1069**Pdt et Cce : BORNET Anthony - 20 Route des Noues 89300 PAROY SUR THOLON  
Tél. : 06.33.08.56.25 - e-mail : anthony.bornet@hotmail.fr**CHABLIS MOTO VERTE LMR : L32 - Dépt. : D89 - N° Club : C0225**

Pdt et Cce : RICHOUX Gabin - 28 rue Soufflot 89290 IRANCY - Tél. : 03.86.42.37.49 - e-mail : gabinrichoux@gmail.com

**CHRONOVERT LMR : L32 - Dépt. : D89 - N° Club : C3285**Pdt et Cce : TIPHAIGNE Jérôme - 66 Grande rue 77163 DAMMARTIN SUR TIGEAUX  
Tél. : +336.10.31.89.25 - e-mail : prez@espacett.org**LOISIRS MOTORS SENS TOUT TERRAIN LMR : L32 - Dépt. : D89 - N° Club : C3330**

Pdt et Cce : QUATRE Denis - 17 rue du Guichet 89190 CHIGY - e-mail : denis.quatre@eaudeparis.fr

**MOTO CLUB BRIENON LMR : L32 - Dépt. : D89 - N° Club : C0175**Pdt et Cce : ONGARO Yannick - 16 rue des Sables 89600 BOUILLY  
Tél. : 03.86.35.25.33 - e-mail : mcbrienon@orange.fr**MOTO CLUB CHARNYCOIS LMR : L32 - Dépt. : D89 - N° Club : C3066**Pdt et Cce : MOREAU Jean Michel - 6 Les Sennedots 89120 ST MARTIN SUR OUANNE  
Tél. : 03.86.91.62.07 - e-mail : jm.moreau89@orange.fr

**MOTO CLUB DE MOLOSMES** **LMR : L32 - Dépt. : D89 - N° Club : C3137**

Pdt et Cce : DROUHIN Raymond - 5 rue de la Voute 89700 MOLOSMES

Tél. : 03.86.55.37.22 - e-mail : annie.deschamps5@wanadoo.fr

**MOTO CLUB DE TOUCY** **LMR : L32 - Dépt. : D89 - N° Club : C3033**

Pdt et Cce : PARISE Michel - 29 rue des Champs aux Prêtres 89113 CHARBUY - e-mail : michel.parise@neuf.fr

**MOTO CLUB DE VINNEUF** **LMR : L32 - Dépt. : D89 - N° Club : C3105**

Pdt et Cce : DAUPHIN Serge - 1 rue Carnot 89140 VINNEUF - Tél. : 03.58.45.51.08 - e-mail : mcvinneuf@orange.fr

**MOTO DE L'EOLIENNE** **LMR : L32 - Dépt. : D89 - N° Club : C3275**

Pdt et Cce : AUBERT Eric - 7 rue des Merles 89410 BEON - Tél. : 03.86.73.46.96 - e-mail : eric.aubert89@orange.fr

**MOTO SPORTS NATURE** **LMR : L32 - Dépt. : D89 - N° Club : C2557**

Pdt et Cce : PELOIS Alexandre - 31 rue des Marronniers 89470 SOUGERES SUR SINOTTE

Tél. : 03.86.41.88.41 - e-mail : moto.sports.nature@orange.fr

**PIT BIKE SX 89** **LMR : L32 - Dépt. : D89 - N° Club : C2626**

Pdt et Cce : GUILLEMAIN Stevens - 37 rue Morin 91230 MONTGERON - Tél. : 06.01.21.47.06 - e-mail : sidecar31@hotmail.fr

Cce : THOURIGNY Benjamin - 14 rue Verte 89100 PARON

Gsm : 06.62.12.42.97 - e-mail : thourignybenjamin@hotmail.fr

**SPORTING MOTO CLUB DE SENS** **LMR : L32 - Dépt. : D89 - N° Club : C0856**

Pdt et Cce : CAMUS Patrice - 15 rue du Général de Gaulle 89100 SENS - e-mail : cemma89@hotmail.fr

**TEAM SPEED 89** **LMR : L32 - Dépt. : D89 - N° Club : C2828**

Pdt et Cce : MATKOWSKI Arnaud - 8 rue des Jonquilles 89260 PERCENEIGE

Tél. : 03.86.88.44.68 - e-mail : mxarnaud@aol.com

**TRIAL CLUB DE LOOZE** **LMR : L32 - Dépt. : D89 - N° Club : C2778**

Pdt et Cce : FOUCHEROT Gilles - 19 Chemin Beaugard - Hameau de Beaudemont 89500 VILLENEUVE SUR YONNE

Tél. : 03.86.87.32.92 - e-mail : gilles.foucherot@club-internet.fr

**U.S. DE JOIGNY-TRIAL RANDO** **LMR : L32 - Dépt. : D89 - N° Club : C2241**

Pdt : BENETON Patrick - 4 Route de la Charmée 89116 LA CELLE ST CYR

Tél. : 03.86.73.47.76 - e-mail : francoise.hergic@sfr.fr

Cce : DANREE Veronique - 23 rue du Moulin - 89290 VINCELOTES

Tél. : 03.86.42.39.84 - Gsm : 06.70.53.81.31 - e-mail : denis.danree@orange.fr

## Territoire de Belfort (90)

**Comité Départemental Motocycliste du Territoire de Belfort - D90 - L32**

Correspondant : se reporter à l'adresse de correspondance de la Ligue

**APPRENTISSAGE SUPERMOTARD SUR CIRCUIT** **LMR : L32 - Dépt. : D90 - N° Club : C3416**

Pdt : PICARD Joel - 33 rue Tertrre 90370 RECHESY - Tél. : 07.81.81.36.38 - e-mail : joel.picard2@wanadoo.fr

Cce : TISSIER Laurence - 23 rue Stroz 90000 BELFORT

**MOTO CLUB DE BERMONT** **LMR : L32 - Dépt. : D90 - N° Club : C1428**

Pdt et Cce : BAZIN Eric - 4 Bis rue des Cerisiers 90400 DORANS - Tél. : 03.84.56.11.31 - e-mail : ebazin@cfps.fr

**MX SUARCE** **LMR : L32 - Dépt. : D90 - N° Club : C3400**

Pdt et Cce : RIGAL Frédéric - 20 rue de la 1ère Armée Française 90100 DELLE

Tél. : 06.72.94.04.18 - e-mail : fredracing166@gmail.com

**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. : 03.84.46.05.11 - e-mail : pascal.villani@aliceads.fr

## LIGUE DE BRETAGNE

Code FFM N° 07

Côtes d'Armor (22) - Finistère (29) - Ille et Vilaine (35) - Morbihan (56)

**Siège social** : Chez Mme Rosine BOURDET - 26 rue de St Malo BP 100 - 35120 DOL DE BRETAGNE

Tél. : 02.99.48.26.59 - e-mail : ligue.moto.bretagne@orange.fr

Site Web : <http://www.lmrb.bzh>**Correspondance** : au siège social**Président** : BERTAUD Patrick - 3, Belle Issue - St Aaron 22400 LAMBALLE

Tél. : 02.96.31.93.04 - Mobile : 07.50.52.70.33 - e-mail : patrickbertaud@wanadoo.fr

**Président d'Honneur** : CLAVREUL Jean-Claude - 6 rue de Bretagne 35530 NOYAL SUR VILAINE

Tel/Fax : 02.99.00.60.63 - Mobile : 06.47.86.76.77 - e-mail : 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 - e-mail: arnaljacques@wanadoo.fr

**Vice-présidents :** LUCAS Yannick - Mobile : 06.20.01.07.74 - e-mail : yannick.lucas330@orange.fr

BLAIS Michel - Mobile : 06.81.65.89.85 - e-mail : mcdinannais@wanadoo.fr

CORVAISIER Michel - Mobile : 06.61.73.57.38 - e-mail : michel.corvaisier@sfr.fr

**Secrétaire général :** MANIERE Sylvie - Mobile : 06.81.55.80.08 - e-mails : syl.maniere.quimper@gmail.com

**Trésorier :** SOREL Yannick - Mobile : 06.01.85.86.66 - e-mail : sorel.yannick@neuf.fr

**Délégué aux AG FFM :** BERTAUD Patrick - CLAVREUL Jean-Claude

## PRESIDENTS OU RESPONSABLES DES COMMISSIONS SPORTIVES :

**Motocross :** CORVAISIER Michel - Mobile : 06.61.73.57.38 - e-mail : michel.corvaisier@sfr.fr

**Enduro :** MORIN Martine - Mobile : 06.89.64.83.11 - e-mail : morinmartine@wanadoo.fr

**Courses sur Route :** VERRIER Christine - Tél : 02.97.05.90.68 - e-mail : verrier.christy@hotmail.fr

**Trial :** LUCAS Yannick - Mobile : 06.20.01.07.74 - e-mail : yannick.lucas330@orange.fr

**Tourisme :** VERRIER Christine - Tél : 02.97.05.90.68 - e-mail : verrier.christy@hotmail.fr

**Endurance TT :** BOZEC Thierry - Mobile : 06.22.07.00.27 - e-mail : trb-bozec@wanadoo.fr

**Pratique Educative :** DETREZ André - Mobile : 06.14.84.38.63 - e-mail : detreza@neuf.fr

**Chronométrage :** PERCEL Marie-France

Tél. : 02.99.50.20.25 - Mobile : 06.65.78.12.37 - e-mail : mariefrance.percel@outlook.fr

**Formation Dir/Off :** CLAVREUL Jean-Claude - 6 rue de Bretagne 35530 NOYAL SUR VILAINE

Tél/Fax: 02.99.00.60.63 - Mobile : 06.47.86.76.77 - e-mail : jc.clavreul@orange.fr

**Médical :** CHARLES Thomas - e-mail : thomcharles\_samu29@yahoo.fr

**Technique :** BAUCHER Yves - Mobile : 06.41.66.39.03 - e-mail : baucheretlebreton@sfr.fr

**Discipline & Arbitrage :** ARNAL Jacques - Tél. : 02.98.01.13.53 - Mobile : 06.08.65.02.75  
e-mail : arnaljacques@wanadoo.fr

## CLUBS AFFILIÉS

### Côtes d'Armor (22)

#### Comité Motocycliste Départemental de Côte d'Armor - D22 - L07

Président et Correspondant : BLAIS Michel - Tél : 06.81.65.89.85 - e-mail mcdinannais@wanadoo.fr

#### AMA ST CARREUC

**LMR : L07 - Dépt. : D22 - N° Club : C3193**

Pdt et Cce : BAUDET Mickael - 40 rue de Rennes 22360 LANGUEUX - e-mail : amasantcarreuc@gmail.com

#### AMICALE MOTO CURIOSOLITE

**LMR : L07 - Dépt. : D22 - N° Club : C0299**

Pdt et Cce : NEUTE Jean Yves - Nisnizan 22130 CORSEUL - Tél. : 02.96.82.71.23 - e-mail : jplitmoteur@orange.fr

#### ARMOR MOTO CROSS

**LMR : L07 - Dépt. : D22 - N° Club : C1942**

Pdt et Cce : HAZARD Bernard - 6 rue des Aulnais 22250 LANRELAS

Tél. : 02.96.86.68.45 - e-mail : armor.motocross@aliceadsl.fr

#### ASSOCIATION POLICE SPORTS PREVENTION LMR : L07 - Dépt. : D22 - N° Club : C3241

Pdt et Cce : SURLAPIERRE Philippe - Commissariat de Police 1 bis, Bd Waldeck Rousseau 22000 SAINT-BRIEUC  
Tél. : 02.96.33.39.94 - e-mail : psp22@free.fr

#### ASS. SPORTIVE DE TRELIVAN MOTOS

**LMR : L07 - Dépt. : D22 - N° Club : C0921**

Pdt : MARIN Jean-Luc - 2 rue des Neuphars 35400 ST MALO

Tél. : 02.23.52.16.29 - e-mail : jean-luc.marin6@orange.fr

Cce : BERNARD Michelle - 11 rue de la Mare 22100 TREVORN

Tél. : 02.96.83.53.42 - Gsm : 0674549189 - e-mail : michelle.bernard23@orange.fr

#### B2 MOTO SPORT LOISIRS

**LMR : L07 - Dépt. : D22 - N° Club : C3365**

Pdt et Cce : BOUAN Loic - Le Cocantun 22430 EROUY - Tél. : 02.96.72.00.94 - e-mail : loicbouan@sfr.fr

#### BREIZ BIKER CLUB

**LMR : L07 - Dépt. : D22 - N° Club : C1779**

Pdt et Cce : CADIO Amandine - Lanvern 22110 ROSTRENEN

Tél. : 02.98.93.24.95 - e-mail : amandinecadio@gmail.com

**COTES D'ARMOR MOTO VERTE** **LMR : L07 - Dépt. : D22 - N° Club : C0287**

Pdt : LEFEVRE Vivien - 2 rue du Buchonnet 22150 HENON - e-mail : sarlmenierlefevre@live.fr

Cce : LE CAM Gilles - Le Plessis 22800 SAINT BRANDAN

Gsm : 06.64.77.68.10 - e-mail : gilleslecam22@orange.fr

**GEM'CLUB GOMENE ENDURO MOTO CLUB** **LMR : L07 - Dépt. : D22 - N° Club : C1448**

Pdt et Cce : HERVE Alexandre - la Ville Es Ples 22230 GOMENE - e-mail : alex160991@hotmail.fr

**MOTO CLUB BRIOCHIN** **LMR : L07 - Dépt. : D22 - N° Club : C0176**

Pdt et Cce : BRIENS Martial - 59 rue des Sports 22590 PORDIC

Tél. : 02.96.79.15.72 - e-mail : martial.briens@orange.fr

**MOTO CLUB DES AJONCS D'OR** **LMR : L07 - Dépt. : D22 - N° Club : C2316**

Pdt et Cce : CHOTARD Loic - 57 Bernier 22170 PLELO - e-mail : loic.chotard@yahoo.fr

**MOTO CLUB DINANNAIS** **LMR : L07 - Dépt. : D22 - N° Club : C0311**

Pdt et Cce : BLAIS Michel - 4 rue de Cornuette 22250 LANRELAS

Tél. : 02.96.27.36.92 - e-mail : mcldinannais@wanadoo.fr

**MOTO CLUB GOUDELIN MERZER** **LMR : L07 - Dépt. : D22 - N° Club : C0414**

Pdt et Cce : CLEMENT Nicolas - 25 rue de Saint Briec 22170 PLOUAGAT

Tél. : 02.96.79.52.11 - e-mail : nicolas.clement4@wanadoo.fr

**MOTO CLUB LAMBALLAIS** **LMR : L07 - Dépt. : D22 - N° Club : C0482**

Pdt et Cce : CORDON Jean Claude - 5 rue du Bois Saudrais 22400 HENANSAL

Tél. : 02.96.34.01.45 - e-mail : jean-claude.cordon@orange.fr

**MOTO CLUB PLOUER SUR RANCE** **LMR : L07 - Dépt. : D22 - N° Club : C0712**

Pdt et Cce : PERRIN Joel - 49 la Grabotais 22490 PLESLIN - Tél. : 09.54.52.25.22 - e-mail : gaelle.perrin1@free.fr

**MOTO CLUB PLOUEZECAIN** **LMR : L07 - Dépt. : D22 - N° Club : C3170**

Pdt et Cce : FEAT Benoit - 8 Traverse des Obiers 22470 PLOUEZEC

Tél. : 06.88.33.60.51 - e-mail : by-contiman@hotmail.fr

**MOTO CLUB TRIAGOZ** **LMR : L07 - Dépt. : D22 - N° Club : C1218**

Pdt et Cce : BAJUL Emmanuel - 7 Le Rest 22300 PLOUMILLIAU

Tél. : 02.96.54.48.86 - e-mail : bajul.emmanuel@orange.fr

**TRIAL MOTO-CLUB BOURBRIAC** **LMR : L07 - Dépt. : D22 - N° Club : C3151**

Pdt et Cce : LARRERE Benoit - Maison Larhun Zola, Route des Douanes 64310 SARE

Tél. : 06.74.62.33.96 - e-mail : trialmbourbriac@gmail.com

**Finistère (29)****Comité Motocycliste Départemental du Finistere - D29 - L07**

Président et Correspondant : MANIERE Sylvie - Tél : 06.81.55.80.08 - e-mail : syl.maniere.quimper@gmail.com

**AMICALE MOTO BRETOISE** **LMR : L07 - Dépt. : D29 - N° Club : C0170**

Pdt et Cce : MOULET Bruno - Manoir de Kerbiquet 29870 COAT MEAL

Tél. : 02.98.32.61.90 - e-mail : b419257@orange.fr

**ARMORIK MOTO CLUB** **LMR : L07 - Dépt. : D29 - N° Club : C1801**

Pdt et Cce : BOZEC Thierry - 18 rue Pasteur 29410 PLEYBER CHRIST

Tél. : 02.98.78.44.92 - e-mail : trb-bozec@wanadoo.fr

**ASS. SPORTIVE MOTOCYCLISTE DU PAYS GLAZIK** **LMR : L07 - Dépt. : D29 - N° Club : C0368**

Pdt et Cce : DIASCORN Ronan - Kerhom 29120 PLOMEUR

Tél. : 02.98.82.10.16 - e-mail : ronan.diascorn@wanadoo.fr

**ASM GUISSENY** **LMR : L07 - Dépt. : D29 - N° Club : C2491**

Pdt : CALVEZ Thomas - 15 rue Paul Gauguin 29880 GUISSENY - e-mail : tom.calo@orange.fr

Cce : GRALL Jacques - Lanvian 29880 GUISSENY

Tél. : 02.98.84.85.91 - Gsm : 06.71.16.94.69 - e-mail : jack.grall@wanadoo.fr

**MOTO CLUB DES ABERS** **LMR : L07 - Dépt. : D29 - N° Club : C0003**

Pdt et Cce : CONQ Francois - 13 rue Bergson 29200 BREST - Tél. : 02.98.49.23.85 - e-mail : francois.conq@free.fr

**MOTO CLUB MENEZ DU** **LMR : L07 - Dépt. : D29 - N° Club : C3115**

Pdt et Cce : COANTIEC Jean-Marie - 32 rue Principale 22160 CARNOET - e-mail : jm.coantiec@gmail.com

**MOTO CLUB MORLAISIEN** **LMR : L07 - Dépt. : D29 - N° Club : C0606**

Pdt et Cce : TREVIEN Eric - 7 Kermoysan Huella 29410 PLEYBER CHRIST

Tél. : 06.77.11.93.72 - e-mail : erictrevien@gmail.com

**MX SUD 29** **LMR : L07 - Dépt. : D29 - N° Club : C2176**

Pdt et Cce : VIEIRA Ludovic - Croas Brenn 29520 ST THOIS - Tél. : 09.81.24.74.99 - e-mail : quimpermxs@aol.com

**PLOGONNEC MOTO CLUB****LMR : L07 - Dépt. : D29 - N° Club : C2243**

Pdt et Cce : HENAFF Stéphane - Roz Ar Veil 29180 PLOGONNEC

Tél. : 02.98.59.48.89 - e-mail : stephane.henaff@orange.fr

**SCAER MOTO VERTE****LMR : L07 - Dépt. : D29 - N° Club : C1465**

Pdt : LE DEROUT Daniel - Kerandreu 29390 SCAER

Tél. : 02.98.59.48.89 - e-mail : moto.club.scaer.moto.verte@gmail.com

Cce : TAMER Rene - 2 rue de l'Aven 29900 CONCARNEAU - Tél. : 06.07.90.18.04 - e-mail : rene.tamer@sfr.fr

**SPORTS EXTREMES CHATEAUNEUVIEN****LMR : L07 - Dépt. : D29 - N° Club : C1810**

Pdt et Cce : LE PAGE Pascal - Ty Nevez Louedec 29510 LANDREVARZEC

Tél. : 02.98.57.56.08 - e-mail : lepagepascal.mx@gmail.com

**TREMEVEN MOTO SPORT****LMR : L07 - Dépt. : D29 - N° Club : C1299**

Pdt et Cce : DEROUT Jean Yves - 133 rue de Moëlan 29300 QUIMPERLE

Tél. : 02.98.39.03.39 - e-mail : jean-yves.derout@orange.fr

**Ille et Vilaine (35)****Comité Motocycliste Départemental d'Ille et Vilaine - D35 - L07**

Président et Correspondant : RINGENBACH Serge - Tél. : 02.99.51.45.66 - e-mail : serge.ringenbach@sfr.fr

**BEDEE TOUT TERRAIN****LMR : L07 - Dépt. : D35 - N° Club : C1479**

Pdt et Cce : THIBAUT Alain - 2 rue Alfred Chiloux 35137 PLEUMELEUC

Tél. : 02.99.07.10.34 - e-mail : thibault35137@orange.fr

**CMPN GRAND OUEST****LMR : L07 - Dépt. : D35 - N° Club : C1349**

Pdt : DURAND Eric - 2 Route de la Planchette 35510 CESSON SEVIGNE

Tél. : 02.99.67.81.70 - e-mail : eric.durand@interieur.gouv.fr

Cce : RINGENBACH Serge - 19 La Martinière 35135 CHANTEPIE

Tél. : 02.99.51.45.66 - Gsm : 06.99.64.443.2 - e-mail : serge.ringenbach@sfr.fr

**CONDATÉ MOTO CLUB****LMR : L07 - Dépt. : D35 - N° Club : C1802**

Pdt et Cce : SCHANFELAER Christine - 1 Domaine de la Motte au Vicomte 35650 LE RHEU

Tél. : 06.68.02.20.19 - e-mail : christine.schanfelaer@yahoo.fr

**EMERY MAXIME COMPETITION****LMR : L07 - Dépt. : D35 - N° Club : C3505**

Pdt et Cce : EMERY Maxime - 24 Bernusse - Broons sur Vilaine 35220 CHATEAUBOURG - e-mail : max.emery@orange.fr

**ESML LOUVIGNE DU DESERT****LMR : L07 - Dépt. : D35 - N° Club : C0525**

Pdt et Cce : COSSON Jean-Marie - Hameau - la Berhaudais 35420 LOUVIGNE DU DESERT

Tél. : 02.99.98.53.76 - e-mail : famillecossonnormand@gmail.fr

**MOTO CLUB DE L'HOMELAIS****LMR : L07 - Dépt. : D35 - N° Club : C0438**

Pdt et Cce : GANDON Florian - L'Homelais 35410 OSSE - e-mail : mclhomelais@gmail.com

**MOTO CLUB DE L'ILLET****LMR : L07 - Dépt. : D35 - N° Club : C2975**

Pdt et Cce : RINGENBACH Serge - 19 la Martinière 35135 CHANTEPIE

Tél. : 02.99.51.45.66 - e-mail : serge.ringenbach@sfr.fr

**MOTO CLUB DE MARTIGNE FERCHAUD****LMR : L07 - Dépt. : D35 - N° Club : C1943**

Pdt et Cce : GEORGET Jean Pierre - la Fleurière 35640 MARTIGNE FERCHAUD

Tél. : 02.99.47.92.79 - e-mail : jean-pierre.georget@sfr.fr

**MOTO CLUB DE TALENSAC****LMR : L07 - Dépt. : D35 - N° Club : C3011**

Pdt et Cce : DURAND Jean Francois - 325 La Violais 35580 BAULON

Tél. : 02.99.37.79.93 - e-mail : mctalensac35@gmail.com

**MOTO CLUB DOL DE BRETAGNE****LMR : L07 - Dépt. : D35 - N° Club : C0313**

Pdt et Cce : CORVAISIER Michel - 18 rue des Ylouses 35120 DOL DE BRETAGNE

Tél. : 02.56.27.16.68 - e-mail : michel.corvaisier@sfr.fr

**MOTO CLUB FULKERIEN****LMR : L07 - Dépt. : D35 - N° Club : C2350**

Pdt et Cce : BRUNEAU Olivier - Le Pont Gatouer 35390 GRAND FOUGERAY

Tél. : 02.99.08.42.09 - e-mail : olivier.bruneau06@orange.fr

**MOTO CLUB IFFENDIC****LMR : L07 - Dépt. : D35 - N° Club : C0444**

Pdt et Cce : LETORT Gerard - 22 rue du Clos Sévigné 35510 CESSON SEVIGNE

Tél. : 02.99.69.07.59 - e-mail : ge-trotel@orange.fr

**MOTO CLUB LA BOSSE DE BRETAGNE****LMR : L07 - Dépt. : D35 - N° Club : C1385**

Pdt : LOISEL Robert - la Mouchère 35320 LA BOSSE DE BRETAGNE

Tél. : 02.99.44.62.21 - e-mail : robert.loisel@orange.fr

Cce : DUDOUS Philippe - 8 rue la Fontaine Jouaron 35320 LA BOSSE DE BRETAGNE

Tél. : 06.11.38.82.69 - e-mail : dudous.philippe@wanadoo.fr

**MOTO CLUB LA FEE VIVIANE** **LMR : L07 - Dépt. : D35 - N° Club : C1584**

Pdt : MOREL Alain - la Barbotais 35410 NOUVOITOU - Tél. : 06.60.72.13.93 - e-mail : morel.alain.racer@orange.fr  
Cce : COURTIN Stéphane - Les Cinqarts 35770 VERN SUR SEICHE  
Tél. : 02.99.00.47.15 - Gsm : 06.78.02.79.09 - e-mail : courtin.online@gmail.com

**MOTO CLUB PLECHATEL** **LMR : L07 - Dépt. : D35 - N° Club : C1410**

Pdt et Cce : VIGNON Michel - 32 la Faroulais 35470 PLECHATEL  
Tél. : 02.99.57.49.90 - e-mail : michel.vignon@aliceadsl.fr

**MOTO CLUB ROAZHON SUPERMOT'** **LMR : L07 - Dépt. : D35 - N° Club : C3500**

Pdt et Cce : RINGENBACH Serge - 19 la Martinière 35135 CHANTEPIE  
Tél. : 02.99.51.45.66 - e-mail : serge.ringenbach@sfr.fr

**MOTO CLUB ROMAGNE** **LMR : L07 - Dépt. : D35 - N° Club : C0781**

Pdt et Cce : VILLERBUE Jean-Pierre - Parjure 35133 ROMAGNE - Tél. : 02.99.98.83.70 - e-mail : villerbue.jp@orange.fr

**MOTO CLUB TOUT TERRAIN DU ROCHER** **LMR : L07 - Dépt. : D35 - N° Club : C3469**

Pdt et Cce : CANTIN Maxime - 14 Hameau la Ricouillère 35140 SAINT-HILAIRE-DES-LANDES  
Tél. : 06.14.02.53.66 - e-mail : erardlucie@orange.fr

**MOTO CLUB VIEUX VY SUR COUESNON** **LMR : L07 - Dépt. : D35 - N° Club : C1074**

Pdt et Cce : GAGNON Michel - Le Grand Moulinet 35490 VIEUX VY SUR COUESNON  
Tél. : 02.99.39.68.72 - e-mail : gala35@hotmail.fr

**SECTION MOTO BRELAISE** **LMR : L07 - Dépt. : D35 - N° Club : C0167**

Pdt et Cce : PERCHERON Yves - 32 rue de St Thuriel 35310 BREAL SOUS MONTFORT  
Tél. : 02.99.60.45.58 - e-mail : yves.percheron@wanadoo.fr

**Morbihan (56)****Comité Motocycliste Départemental du Morbihan - D56 - L07**

Président et Correspondant : LUCAS Yannick - Tél : 02.97.54.13.79 - Mobile : 06.20.01.07.74  
e-mail : yannick.lucas330@orange.fr

**A.M. BIGNANAISE** **LMR : L07 - Dépt. : D56 - N° Club : C0143**

Pdt et Cce : DENIS Regis - Route Bod Sperrn 56500 BIGNAN  
Tél. : 02.97.46.74.87 - e-mail : denis.herisson@aliceadsl.fr

**ASS. MOTOCYCLISTE GUEGONNAISE** **LMR : L07 - Dépt. : D56 - N° Club : C2429**

Pdt et Cce : HAYS Yoann - 28 rue Victor Hugo 44590 DERVAL - e-mail : yoann.hays@laposte.net

**AUTO MOTO CLUB MORBIHAN** **LMR : L07 - Dépt. : D56 - N° Club : C0604**

Pdt : HONNART Thierry - 04 rue du Norhuit 56450 SURZUR - e-mail : thierry.honnart@orange.fr  
Cce : ORIEROUX Denise - 24 rue de Dilliec 56250 ST NOLFF  
Tél. : 02.97.45.42.70 - Gsm : 06.33.44.40.51 - e-mail : mcm5.6@orange.fr

**GUEHENNO MOTO VERTE** **LMR : L07 - Dépt. : D56 - N° Club : C2876**

Pdt : BROGARD André - 8 Chemin de Poull Al Lenn - Merrien 29350 MOELAN SUR MER  
Tél. : 02.98.06.98.28 - e-mail : abrogard@lem-equipement.fr  
Cce : HAYS Pascal - 17 Residence Les Ormeaux 56120 JOSSELIN  
Tél. : 02.97.22.36.20 - Gsm : 06.73.91.34.93 - e-mail : pascal.hays.gmv@orange.fr

**KEWENN KRAMPONS** **LMR : L07 - Dépt. : D56 - N° Club : C3121**

Pdt et Cce : BERNARD Frederic - Résidence les Arcs Appart 304 B - 3 Place du Général de Gaulle 56530 QUEVEN  
e-mail : neo.vrd@orange.fr

**MOTO CLUB DE L'ORIENT** **LMR : L07 - Dépt. : D56 - N° Club : C0515**

Pdt et Cce : LE PAPE Philippe - 5 rue Commandant Teste 56100 LORIENT  
Tél. : 02.97.84.88.02 - e-mail : plp3@free.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. : 02.97.44.90.64 - e-mail : florencelamour@orange.fr

**MOTO CLUB DE QUEVEN** **LMR : L07 - Dépt. : D56 - N° Club : C0744**

Pdt et Cce : VERRIER Christine - la Madeleine 56700 MERLEVEVEZ  
Tél. : 02.97.05.90.68 - e-mail : verrier.christy@hotmail.fr

**MOTO CLUB DE SAINT JACUT LES PINS** **LMR : L07 - Dépt. : D56 - N° Club : C3443**

Pdt et Cce : NIOL Michel - 151 rue la Maladrée 56350 ALLAIRE - Tél. : 02.99.71.86.27 - e-mail : michel.niol@orange.fr

**MOTO CLUB DE SAINT MARC** **LMR : L07 - Dépt. : D56 - N° Club : C2270**

Pdt : GALLIOT Christian - Le Camboudin 56490 MOHON - e-mail : christiangalliot71@gmail.com  
Cce : COBIGO Anne-Marie - Bodam 56500 MOREAC

**NEULLIAC MOTO VERTE****LMR : L07 - Dépt. : D56 - N° Club : C2458**

Pdt et Cce : COLLIN William - Lotissement 7 - Kerrech 56300 NEULLIAC

Tél. : 02.97.38.50.87 - e-mail : collinpoubelle@gmail.com

**PLOERMEL MOTO VERTE****LMR : L07 - Dépt. : D56 - N° Club : C0711**

Pdt et Cce : PELARD Bernard - Queheon 56800 PLOERMEL - Tél. : 02.97.74.20.70 - e-mail : bernard.pelard@orange.fr

**SPORTS MECANIKES HENNEBONTAIS****LMR : L07 - Dépt. : D56 - N° Club : C1289**

Pdt : PHILIPPE Thierry - 39 rue Jules Guesdes - La Montagne 56650 INZINZAC LOCHRIST

Tél. : 06.80.60.63.12 - e-mail : tontontp@hotmail.fr

Cce : KERGOAT Roger - 11 Impasse la Chenaie 56700 HENNEBONT

Tél. : 06.03.77.88.23 - e-mail : smh-56@laposte.net

**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 Gabellière 45380 LA CHAPELLE ST MESMIN

Tél : 02.38.22.01.04 - e-mail : liguemotocentre@orange.fr

**Site :** [www.ligue-moto-centre.fr](http://www.ligue-moto-centre.fr)**Correspondance :** au siège social**Président :** BELLANGER Alain - 42 rue des Carrières 28630 BERCHERES LES PIERRES

Mobile : 06.26.31.78.38 - e-mail : a.bellanger28@orange.fr

**1er Vice-président :** CHEVEREAU Michel - Huche Loup 28330 LES ETILLEUX

Tél. : 02.37.29.18.68 - Mobile : 06.19.74.05.55 - e-mail : jamichevereau@orange.fr

**2ème Vice-président :** GERAY Claude - 11 rue du Docteur Rabourdin 28160 BROU - Tél : 02.37.47.85.05**Secrétaire général :** NOYER Doriane - la Hatée 45160 ARDON

Tél : 07.86.76.20.85 - e-mail : doriane.gerard.noyer@orange.fr

**Secrétaire général adjoint :** YVERNAULT Philippe -146 avenue du Général de Gaulle 36000 CHATEAUROUX

Tél : 02.54.27.87.48 - e-mail : p.yvernault.trial@wanadoo.fr

**Trésorier :** CHEVEREAU Janine - Huche Loup 28330 LES ETILLEUX

Tél. : 02.37.29.18.68 - Mobile : 06.19.74.05.55 - e-mail : jamichevereau@orange.fr

**Trésorier adjoint :** DION Denis - 1 allée du Rû d'Oison 45600 SULLY SUR LOIRE

Tél : 02.38.36.51.73 - Mobile : 06.48.00.89.43 - e-mail : mcstaignan@wanadoo.fr

**Délégué aux AG FFM :** BELLANGER Alain - CHEVEREAU Michel**PRESIDENTS OU RESPONSABLES DES COMMISSIONS SPORTIVES :****Motocross :** DION Denis - 1 allée du Rû d'Oison 45600 SULLY SUR LOIRE

Tél : 02.38.36.51.73 - Mobile : 06.48.00.89.43 - e-mail : mcstaignan@wanadoo.fr

**Enduro & Rallyes TT :** PASTORELLI Patrice - BP n°20029 - 41350 ST GERVAIS LA FORET

Mobile : 06.81.41.62.31 - e-mail : sassaymotoverte@gmail.com

**Trial :** CHEVEREAU Michel - Huche Loup 28330 LES ETILLEUX

Tél. : 02.37.29.18.68 - Mobile : 06.19.74.05.55 - e-mail : jamichevereau@orange.fr

**Chronométrage :** JAMET Lydia - 18 rue Jean Jaurès 45700 VILLEMANDEUR

Tél. : 06.22.69.51.43 - e-mail : lydia.jamet@sfr.fr

**Technique :** GALLOU Christian - 1 rue Jean Laillet 28000 CHARTRES

Tél. : 06.15.81.59.97 - e-mail : c.gallou@sfr.fr

**Commissaires :** MERIGAUD Cécile - 19 impasse Lèze 41700 CONTRES

Tél : 96.62.03.24.42 - e-mail : pascal.merigaud@orange.fr

**Formation Dir/Off :** BELLANGER Alain - 42 rue des Carrières 28630 BERCHERES LES PIERRES

Mobile : 06.26.31.78.38 - e-mail : a.bellanger28@orange.fr

**Tribunal de Discipline & d'Arbitrage :** DION Sylvie - 1 allée du Rû d'Oison 45600 SULLY SUR LOIRE

Tél. : 02.38.36.51.73 - e-mail : s.des@orange.fr

**CLUBS AFFILIÉS****Cher (18)****Comité Départemental Motocycliste du Cher - D18 - L09**

Président et Correspondant : LIBERT Denis - 10 rue Vincent Dethare 18000 BOURGES

Mob : 06.15.17.09.14 - e-mail : denislibert@yahoo.fr

**ASS. DE LA ROUTE ET DU TOUT TERRAIN - ART** **LMR : L09 - Dépt. : D18 - N° Club : C3245**

Pdt et Cce : PEREZ Christophe - 8 Impasse du Sauvignon - Le Grand Entrevin 18290 CIVRAY  
e-mail : perezchristophe15@gmail.com

**BOISCHAUT MOTO CLUB** **LMR : L09 - Dépt. : D18 - N° Club : C3411**

Pdt et Cce : PRECOP Daniel - 1 Allée du Four à Pain 18200 LA GROUTTE  
Tél. : 02.48.96.98.28 - e-mail : ap.motos@orange.fr

**BOURGES RACING TEAM** **LMR : L09 - Dépt. : D18 - N° Club : C2974**

Pdt et Cce : LIBERT Denis - 10 rue Vincent Dethare 18000 BOURGES  
Tél. : 06.15.17.09.14 - e-mail : denislibert@yahoo.fr

**CLUB MECASPORT** **LMR : L09 - Dépt. : D18 - N° Club : C1046**

Pdt et Cce : AUGIZEAU Michel - 238 Chemin de Villeneuve 18000 BOURGES  
Tél. : 06.27.34.80.77 - e-mail : team.tecmas@gmail.com

**CLUB MOTO VERTE DREVANT** **LMR : L09 - Dépt. : D18 - N° Club : C0327**

Pdt et Cce : CAPRA Franck - 17 rue de la République 18190 UZAY LE VENON  
Tél. : 02.48.61.17.35 - e-mail : franckcapra@aol.com

**MC FLEUR DE LYS** **LMR : L09 - Dépt. : D18 - N° Club : C2931**

Pdt et Cce : GOVIGNON Morgan - 36 rue du Richefort 18500 MEHUN SUR YEVRE  
e-mail : dreamofnothing@hotmail.fr

**MOTO CLUB DE SOLOGNE** **LMR : L09 - Dépt. : D18 - N° Club : C1609**

Pdt et Cce : DUJON Francois - 9 Allée des Chênes 41300 THEILLAY  
Tél. : 02.54.83.33.36 - e-mail : francois.dujon@neuf.fr

**MOTO CLUB DU BERRY** **LMR : L09 - Dépt. : D18 - N° Club : C0137**

Pdt et Cce : GOLET Christian - 31 rue Henri Toulouse Lautrec 18000 BOURGES - e-mail : zabouchris@hotmail.fr

**SANCERRE MOTO VERTE** **LMR : L09 - Dépt. : D18 - N° Club : C1928**

Pdt et Cce : COPONAT Sylvain - 51 Chemin des Ecurieuls 18300 BANNAY - e-mail : coponatsylvain@hotmail.fr

**Eure et Loir (28)****Comité Départemental Motocycliste de l'Eure et Loir - D28 - L09**

Président et Correspondant : CHEVEREAU Michel - Huche Loup 28330 LES ETILLEUX  
Tél. : 02.37.29.18.68 - Mobile : 06.19.74.05.55 - e-mail : jamichevereau@orange.fr

**CLUB MOTOCYCLISTE DU PERCHE** **LMR : L09 - Dépt. : D28 - N° Club : C2254**

Pdt et Cce : CHEVEREAU Michel - Hucheloup 28330 LES ETILLEUX  
Tél. : 02.37.29.18.68 - e-mail : jamichevereau@orange.fr

**MAD MOTO CLUB DE CHARTAINVILLIERS** **LMR : L09 - Dépt. : D28 - N° Club : C2329**

Pdt et Cce : BESSONNEAU Marguerite - 8 Bis rue de la Mésangerie 28410 BOUTIGNY PROUAI  
e-mail : mc.chartainvilliers@gmail.com

**MOTO CLUB CLOYSIEN** **LMR : L09 - Dépt. : D28 - N° Club : C2125**

Pdt et Cce : HALGRAIN Dany - 9 rue Porte Roland 28220 MONTIGNY LE GANNELON  
Tél. : 02.37.98.45.86 - e-mail : mc.cloysien.halgrain@orange.fr

**MOTO CLUB DE BERCHERES LES PIERRES** **LMR : L09 - Dépt. : D28 - N° Club : C0132**

Pdt et Cce : GOUPIL Jean-Charles - 11 rue de la Malorne 28120 ERMENONVILLE LA GRANDE  
e-mail : polo.333@hotmail.fr

**MOTO CLUB DE BROU** **LMR : L09 - Dépt. : D28 - N° Club : C0180**

Pdt et Cce : COISPEAU Guillaume - 8 rue de la Garenne 28160 YEVRES - e-mail : coips213@hotmail.fr

**MOTO CLUB DE COMTEVILLE** **LMR : L09 - Dépt. : D28 - N° Club : C3356**

Pdt et Cce : BERTIN Teddy - Chemin de Comteville - Domaine de Comteville 28100 DREUX  
e-mail : bertin.teddy@gmail.com

**MOTO CLUB DE DREUX** **LMR : L09 - Dépt. : D28 - N° Club : C0326**

Pdt et Cce : DIEU Noël - Bp 40017 - 28130 PIERRES - Tél. : 02.37.22.89.04 - e-mail : noel.dieu@wanadoo.fr

**MOTO ET VELO DE CROSS EN EURE ET LOIR** **LMR : L09 - Dépt. : D28 - N° Club : C3316**

Pdt : PASTOU Raoul - 10 Bis rue Michel Carre 28700 AUNAY SOUS AUNEAU  
Tél. : 09.54.20.41.97 - e-mail : pastouraoul@free.fr  
Cce : ROGER Cécile - 10 rue Pulchère - Monvilliers 28700 DENONVILLE  
Tél. : 02.37.28.50.92 - e-mail : assomove28@gmail.com

**RACING TEAM 28** **LMR : L09 - Dépt. : D28 - N° Club : C2403**

Pdt et Cce : MILLOCHAU Stéphane - 2 rue des Bellangères 28630 LE COUDRAY  
Tél. : 07.62.81.89.36 - e-mail : millorace@gmail.com

**TEAM BIKER TOUT TERRAIN** **LMR : L09 - Dépt. : D28 - N° Club : C1663**

Pdt et Cce : LEONCE Alain - 2 Villiers 28310 FRESNAY L'EVEQUE

Tél. : 02.37.22.70.82 - e-mail : chantal.leonce@orange.fr

**TRIAL CLUB DE LA BEAUCE** **LMR : L09 - Dépt. : D28 - N° Club : C0116**

Pdt et Cce : SOLA Jean Yves - 1 Impasse des Gatines 28130 SOULAIRES

Tél. : 06.73.12.41.01 - e-mail : jyves.sola@wanadoo.fr

**Indre (36)****Comité Départemental Motocycliste de l'Indre - D36 - L09**

Président et Correspondant : YVERNAULT Philippe - 146 avenue Charles de Gaulle 36000 CHATEAUXROUX

Tél. : 02.54.27.87.48 - Mobile : 06.81.91.46.58 - Fax : 02.54.27.87.48 - e-mail : p.yvernault.trial@wanadoo.fr

**LES LUMAS METTENT DU GAS** **LMR : L09 - Dépt. : D36 - N° Club : C3496**

Pdt et Cce : POURINET Arnaud - Le Bois Billeron 36340 CLUIS - e-mail : arnaud.pourinet@thoist.com

**MOTO CLUB ARGENTONNAIS** **LMR : L09 - Dépt. : D36 - N° Club : C0060**

Pdt et Cce : BRACHET Patrice - Le Theilloil - 31 rue des Forges 87270 CHAPTELAT

Tél. : 05.55.08.02.45 - e-mail : patricebrachet@orange.fr

**MOTO CLUB CASTELROUSSIN** **LMR : L09 - Dépt. : D36 - N° Club : C0212**

Pdt et Cce : PERNIN Jérôme - 4 Allée de la Chatelleraie 36330 LE POINCONNET

Tél. : 06.81.96.66.89 - e-mail : nus36@free.fr

**ROUES LIBRES 36** **LMR : L09 - Dépt. : D36 - N° Club : C2747**

Pdt et Cce : DONOT Lionel - 44 rue du Berry 41300 SALBRIS

Tél. : 01.31.20.01.37 - e-mail : roueslibres36@yahoo.fr

**RUN CAP SUD** **LMR : L09 - Dépt. : D36 - N° Club : C2590**

Pdt et Cce : SALESE LAVERGNE Bruno - 8 rue Jean Jaurès 36270 EGUZON CHANTOME

Tél. : 06.07.13.79.51 - e-mail : bruno@runcapsud.fr

**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 CHATEAUXROUX

Tél. : 02.54.27.87.48 - e-mail : p.yvernault.trial@wanadoo.fr

**Indre et Loire (37)****Comité Départemental Motocycliste de l'Indre et Loire - D37 - L09**

Président : BIJEAU Jacques - L'Écluse 37270 LARCAY

Tél. : 02.47.44.47.36 - Mobile : 06.86.48.37.49 - e-mail : jacques@bijeau.com

Correspondant : CDM de l'Indre et Loire - 9 rue Alfred de Musset 37000 TOURS - Tél. : 02.47.66.34.90

**AMICALE MOTO MONTLOUSIENNE** **LMR : L09 - Dépt. : D37 - N° Club : C1595**

Pdt et Cce : PERRYAY Christophe - 4 rue Louise Weiss 37700 LA VILLE AUX DAMES

Tél. : 02.47.44.79.42 - e-mail : perray.christophe@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. : 02.47.58.64.51 - e-mail : richier.garage@wanadoo.fr

**ENDURO CLUB DES PYRAMIDES** **LMR : L09 - Dépt. : D37 - N° Club : C3317**

Pdt et Cce : COCHET Julien - 6 Bis Commarteau 23300 ST PRIEST LA FEUILLE

Tél. : 06.77.86.81.66 - e-mail : ju.cochet@gmail.com

**MOTO CLUB DE TOURAINE** **LMR : L09 - Dépt. : D37 - N° Club : C0915**

Pdt et Cce : GAUTIER Claude - 2 Route de Bordeaux 37170 CHAMBRAY LES TOURS

Tél. : 02.47.25.15.52 - e-mail : claude-gautier@laposte.net

**MOTO CLUB HUISMES** **LMR : L09 - Dépt. : D37 - N° Club : C0441**

Pdt et Cce : COIQUIL Philippe - 8 rue de la Bouzinière 37420 HUISMES

Tél. : 02.47.95.44.39 - e-mail : pcoiquil@yahoo.fr

**MOTO CLUB TOUT TERRAIN TOURAINE** **LMR : L09 - Dépt. : D37 - N° Club : C2011**

Pdt : MOUSSU Thomas - 87 rue Rabelais 37130 LANGEAIS - Tél. : 06.33.31.98.31 - e-mail : tomzd411@gmail.com

Cce : MOYSAN Eric - 3 Allée des Artisans 37300 JOUE LES TOURS

Tél. : 06.30.92.26.50 - e-mail : mcm37@free.fr

**TEAM NO LIMIT 37** **LMR : L09 - Dépt. : D37 - N° Club : C3059**

Pdt et Cce : MITAULT Guillaume - 99100 - 9 Allée des Closeries 37520 LA RICHE

Tél. : 06.27.86.30.57 - e-mail : mit\_mit\_x@hotmail.com

**TRIAL CLUB FRANCUCEL** **LMR : L09 - Dépt. : D37 - N° Club : C3026**

Pdt et Cce : TOYER Gilles - 3 rue de St Martin Le Beau 37270 ATHEE SUR CHER - e-mail : gillestoyer@yahoo.fr

**Loir et Cher (41)****Comité Départemental Motocycliste du Loir et Cher - D41 - L09****A.S. ROTO SPORT SECTION MOTO ADH LMR : L09 - Dépt. : D41 - N° Club : C1631**

Pdt et Cce : MANDEREAU Philippe - 23 rue Barrault 41190 LANDES LE GAULOIS

Tél. : 02.54.20.85.77 - e-mail : cap-mandereau@orange.fr

**C.T.T. DU VENDOMOIS LMR : L09 - Dépt. : D41 - N° Club : C2380**

Pdt et Cce : DUBOIS Benjamin - 13 rue Docteur Silly 41100 VILLIERS SUR LOIR - e-mail : etedgerras@hotmail.com

**MER MOTOCROSS LOISIR LMR : L09 - Dépt. : D41 - N° Club : C3261**

Pdt et Cce : BRUNET Gregory - 14 Route de Chambord 41500 ST DYE SUR LOIRE

e-mail : aavdl-tavers@orange.fr

**MONTMEQUAD LMR : L09 - Dépt. : D41 - N° Club : C3414**

Pdt et Cce : LANTERNIER Didier - la Basse Folie 72440 MAISONCELLES

Tél. : 09.63.59.63.92 - e-mail : didier.lanternier@free.fr

**MOTO CLUB DE LA RUCHE NOUANAISE LMR : L09 - Dépt. : D41 - N° Club : C0788**

Pdt et Cce : MEGRET Clara - 58 rue Cécile Boucher 41600 LAMOTTE BEUVRON

Tél. : 02.54.83.09.54 - e-mail : claram.megret@orange.fr

**MOTO CLUB MESLAND HERBAULT LMR : L09 - Dépt. : D41 - N° Club : C0572**

Pdt et Cce : GODEAU Benjamin - La Chouannerie 41150 MESLAND

Tél. : 06.24.06.22.69 - e-mail : benjaminodeau311@gmail.com

**MOTO CLUB SASSAY LMR : L09 - Dépt. : D41 - N° Club : C2467**

Pdt et Cce : PASTORELLI Patrice - Bp N20029 - 41350 ST GERVAIS LA FORET

e-mail : pasto1971@gmail.com

**MOTO QUAD 41 LMR : L09 - Dépt. : D41 - N° Club : C3167**

Pdt et Cce : LE DEAUT Laurent - 323 rue de Meneuil 41250 MONT PRES CHAMBORD

Tél. : 07.66.18.29.33 - e-mail : ledeaut.laurent@yahoo.fr

**MOTO SPORT COUTURE LMR : L09 - Dépt. : D41 - N° Club : C3168**

Pdt et Cce : LEROUX Jérôme - 69 Bis rue des Caves 72340 LA CHARTRE SUR LE LOIR

Tél. : 02.43.44.15.94 - e-mail : cct.valdebraye@wanadoo.fr

**Loiret (45)****Comité Départemental Motocycliste du Loiret - D45 - L09**

Président et Correspondant : DION Denis - 1 allée du Rû d'Oison 45600 SULLY SUR LOIRE

Tél : 02.38.36.51.73 - Mobile : 06.48.00.89.43 - e-mail : mcstaignan@wanadoo.fr

**A.M.C ORLEANAIS LMR : L09 - Dépt. : D45 - N° Club : C0667**

Pdt et Cce : JOUDIQU Nicolas - 6 rue de la Verrerie 45450 FAY AUX LOGES

Tél. : 06.14.53.48.73 - e-mail : joudiou.nicolas@orange.fr

**AMILLY MOTO CLUB LMR : L09 - Dépt. : D45 - N° Club : C2965**

Pdt et Cce : CADRAN Roselyne - 645 avenue d'Antibes 45200 AMILLY

Tél. : 02.38.93.21.86 - e-mail : rawslyn@live.fr

**ASS. SPORTS ELEC DAMPIERRE LMR : L09 - Dépt. : D45 - N° Club : C2468**

Pdt et Cce : BRUERE Christian - 520 Chemin des Broses 45570 OUZOURE SUR LOIRE

Tél. : 0238350818 - e-mail : christian.bruere@outlook.fr

**ASS. MOTOCROSS MORGAN BURAUULT LMR : L09 - Dépt. : D45 - N° Club : C2841**

Pdt et Cce : BURAUULT Patricia - 1628 rue Plaine d'Azenne 45370 CLERY ST ANDRE

e-mail : morgan.burault@wanadoo.fr

**ASSOCIATION QUAD'9 LMR : L09 - Dépt. : D45 - N° Club : C2438**

Pdt et Cce : HAUTEFEUILLE Marc - 16 rue Jean de la Taille 45300 BONDARROY

Tél. : 02.38.30.26.76 - e-mail : odile.hautefeuille@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

Tél. : 01.64.59.91.01 - e-mail : andre.chardin@ias.u-psud.fr

**CLUB TRIUMPHALL LMR : L09 - Dépt. : D45 - N° Club : C2842**

Pdt et Cce : VOVARD Guillaume - 26 rue Villechanoux 79000 NIORT

Tél. : 06.86.85.42.30 - e-mail : gvovard@gmail.com

**ECURIE ORLEANS MOTO LMR : L09 - Dépt. : D45 - N° Club : C0668**

Pdt et Cce : JOUAS Dominique - 6 rue de la Charbonnière 77930 CELY

Tél. : 01.64.38.00.28 - e-mail : lgrand@wanadoo.fr

**MECATLAND LMR : L09 - Dépt. : D45 - N° Club : C2188**

Pdt et Cce : JOSEPH Bernard - 12 rue des Hauts 45380 LA CHAPELLE ST MESMIN  
Tél. : 02.38.56.10.94 - e-mail : yoyomostro@hotmail.fr

**MOTO CLUB ASCHERES OISON LMR : L09 - Dépt. : D45 - N° Club : C3456**

Pdt et Cce : SOUBIEUX Jannick - 11 rue Fleurie 45170 ASCHERES LE MARCHÉ  
Tél. : 02.38.39.22.44 - e-mail : morizet-d@orange.fr

**MOTO CLUB DE BRIARE LMR : L09 - Dépt. : D45 - N° Club : C1797**

Pdt et Cce : BROUAIL Philippe - 14 Bd Buysier 45250 BRIARE  
Tél. : 02.38.31.28.89 - e-mail : centresdepilotagemxgo@gmail.com

**MOTO CLUB DE COULLONS LMR : L09 - Dépt. : D45 - N° Club : C3025**

Pdt et Cce : NICOLAS Philippe - 10 rue du 8 Mai 45720 COULLONS  
Tél. : 02.38.35.53.48 - e-mail : philippe\_nicolas@orange.fr

**MOTO CLUB DE DONNERY LMR : L09 - Dépt. : D45 - N° Club : C0319**

Pdt et Cce : RENAUD Gerard - 67 avenue d'Orléans 45450 DONNERY  
Tél. : 02.38.59.52.04 - e-mail : renaudgerard5374@neuf.fr

**MOTO CLUB DE GIEN LMR : L09 - Dépt. : D45 - N° Club : C0391**

Pdt et Cce : BROUAIL Francois - Bat. 3 App.217 - 30 avenue de Bourges 45500 GIEN  
Tél. : 02.38.31.09.47 - e-mail : francois.brouail@wanadoo.fr

**MOTO CLUB HUISSEAU LMR : L09 - Dépt. : D45 - N° Club : C0442**

Pdt et Cce : DAUVOIS Max - 1523 rue des Caillots 45130 HUISSEAU SUR MAUVES  
Tél. : 02.38.80.75.59 - e-mail : huisseaumotoclub@gmail.com

**MOTO CLUB PULSION LMR : L09 - Dépt. : D45 - N° Club : C1968**

Pdt et Cce : GAUCHET Fabrice - 35 rue des 3 Rois 28310 LE PUISET  
Tél. : 06.12.93.47.23 - e-mail : fabrice.gauchet@wanadoo.fr

**MOTO CLUB ST 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. : 02.38.36.51.73 - e-mail : mcstaignan@wanadoo.fr

**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 - e-mail : mcsaintandre@sfr.fr

**MOTO VERTE CHATEAURENARD LMR : L09 - Dépt. : D45 - N° Club : C3243**

Pdt et Cce : PASDELOUP Fabien - 22 rue de Chateau Renard - 45220 CHUELLES  
Tél. : 06.29.36.50.57 - e-mail : podzzy@wanadoo.fr

**MOTOR CLUB DU MONTARGOIS LMR : L09 - Dépt. : D45 - N° Club : C0588**

Pdt et Cce : ROBLIN Pascal - 45 rue André Gide 45120 CHALETTE SUR LOING  
e-mail : india.roblin@gmail.com

**MOTORCYCLE ORGANISATION 45 LMR : L09 - Dépt. : D45 - N° Club : C3436**

Pdt et Cce : SOUDY Alain - 11 rue de la Chapelle 28140 TERMINIERS - e-mail : soudy.alain@orange.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 - e-mail : didier.blateau@free.fr

**UTOPISTE - 45 LMR : L09 - Dépt. : D45 - N° Club : C3404**

Pdt et Cce : RENARD Franck - 21 Chemin Gien Le Vieux 45500 GIEN  
Tél. : 06.11.60.08.54 - e-mail : franck.renard62@sfr.fr

**LIGUE DE CORSE****Code FFM N° 23****Corse**

**Siège Social** : Chez SAUVAIRE Manuel - Finocchio Cavallo Morto 20169 BONIFACIO  
Mobile : 06.16.07.78.30 - e-mail : manucorse@yahoo.fr

**Correspondance** : Chez Vincent DUSSOLLIER - Lieu dit Accitaja 20213 FOLELLI  
Mobile : 06.01.47.04.74 - e-mail : vincent.lmrc@orange.fr

**Président** : PERALDI Laurent - 3 la Confina 20167 MEZZAVIA  
Fax : 04.95.10.75.52 - Mobile : 06.87.73.38.85 - e-mail : l.peraldi@wanadoo.fr

**1er Vice-président** : GALEAZZI Thierry - Les Chênes Verts 20250 CORTE  
Tél. : 04.95.47.38.81 - Mobile : 06.19.56.15.20 - e-mail : mccortena@sfr.fr

**Secrétaire général** : SAUVAIRE Manuel - Finocchio Cavallo Morto 20169 BONIFACIO  
Fax : 04.95.78.44.73 - Mobile : 06.16.07.78.30 - e-mail : manucorse@yahoo.fr

**Trésorier :** GALEAZZI Thierry - Les Chênes Verts 20250 CORTE  
Tél. : 04.95.47.38.81 - Mobile : 06.19.56.15.20 - e-mail : mccortenaïs@orange.fr

**Délégué aux AG FFM :** BULTEZ Charles

## PRESIDENTS OU RESPONSABLES DES COMMISSIONS :

**Motocross :** DUSSOLLIER Vincent - Lieu dit Accitaja 20213 FOLELLI  
Tél. : 04.95.35.01.54 - Mobile : 06.01.47.04.74 - e-mail : vincent.lmrc@orange.fr

**Enduro, Rallyes TT & Trial :** BULTEZ Charles - Vigna Maggiore 20113 OLMETO  
Tél. : 09.58.61.46.61 - Mobile : 06.17.29.57.22 - e-mail : charlesbultez@yahoo.fr

**Courses sur Route :** PADOVANI Jean-Mathieu - Quartier A Fontanaccia 20129 BASTELICACCIA  
Tél. : 04.95.23.82.29 - Mobile : 06.87.04.79.43 - e-mail : jean\_mathieupadovani@yahoo.fr

**Technique :** GANDOLFO Jean-Noël - Cardichiosa, route de Sagone 20167 ALATA  
Tél. : 04.95.22.85.99 - Mobile : 06.15.67.45.38 - e-mail : jeannoel.gandolfo@sfr.fr

**Discipline & Arbitrage :** GALEAZZI Thierry - Les Chênes Verts 20250 CORTE  
Tél. : 04.95.47.38.81 - Mobile : 06.19.56.15.20 - e-mail : mccortenaïs@orange.fr

**Éducatif :** Julien DUSSOLLIER - Lieu dit Accitaja 20213 FOLELLI  
Tél. : 04.95.35.01.54 - Mobile : 06.28.74.46.41 - e-mail : jd810@hotmail.fr

## CLUBS AFFILIÉS

**CORSICA MOTO CLUB** **LMR : L23 - Dépt. : D20 - N° Club : C3457**  
Pdt et Cce : SANTELLI Caroline - 25 rue I Campucci 20290 BORGIO - e-mail : carolinesantelli@hotmail.com

**ECOLE DE MOTO ITINERANCES** **LMR : L23 - Dépt. : D20 - N° Club : C1917**  
Pdt et Cce : MAIRE Jean Claude - Villa Valentino - Route du Vazzino 20090 AJACCIO  
e-mail : mairejeanclaude@gmail.com

**ENDURO CLUB CORTE** **LMR : L23 - Dépt. : D20 - N° Club : C3282**  
Pdt et Cce : OLIVIERI Antoine - Lot Porette Rn200 - 20250 CORTE - e-mail : antoine.olivieri2b@gmail.com

**MC JMP RACING** **LMR : L23 - Dépt. : D20 - N° Club : C2723**  
Pdt et Cce : PADOVANI Jean-Mathieu - Quartier A - Fontanaccia 20129 BASTELICACCIA  
e-mail : jean\_mathieupadovani@yahoo.fr

**MOTO CLUB CORTEAIS** **LMR : L23 - Dépt. : D20 - N° Club : C1080**  
Pdt et Cce : GALEAZZI Thierry - Les Chênes Verts 20250 CORTE - e-mail : mccortenaïs@orange.fr

**MOTO CLUB DE L'EXTREME SUD** **LMR : L23 - Dépt. : D20 - N° Club : C2227**  
Pdt et Cce : MOSCONI Laura - Immeuble Le St Jean Bat B - Route de Bastia 20137 PORTO VECCHIO  
Tél. : 06.21.93.45.38 - e-mail : lauramosconi@aol.fr

**MOTO CLUB DE LA PLAINE ORIENTALE** **LMR : L23 - Dépt. : D20 - N° Club : C2093**  
Pdt et Cce : MANENTI Laurent - 200 Route de Teppe Rosse 20270 ALERIA  
Tél. : 06.76.87.07.39 - e-mail : laurent-manenti@wanadoo.fr

**MOTO CLUB DI U LEVENTE** **LMR : L23 - Dépt. : D20 - N° Club : C3001**  
Pdt et Cce : MURATI Olivier - 19 Lot Somivac 20230 LINGUIZZETTA  
Tél. : 04.95.38.86.45 - e-mail : mclevante@gmail.com

**MOTO CLUB SQUADRA AUDDANINCA** **LMR : L23 - Dépt. : D20 - N° Club : C3445**  
Pdt et Cce : PUTZOLI Hervé - rue Casa l'Auddaninca 20116 AULLENE  
Tél. : 06.72.93.73.06 - e-mail : herveputzoli@wanadoo.fr

**MOTO CLUB VALINCO** **LMR : L23 - Dépt. : D20 - N° Club : C1545**  
Pdt : BOUVIER Bruno - Les Hauts de Baracci 20113 OLMETO  
Tél. : 04.95.76.02.16 - e-mail : brunobouvier@wanadoo.fr  
Cce : BULTEZ Charles - 26 Vigna Maggiore 20113 OLMETO  
Tél. : 09.53.61.46.61 - Gsm : 06.17.29.57.22 - e-mail : charlesbultez@yahoo.fr

**RACING MOTO CLUB CORSICA** **LMR : L23 - Dépt. : D20 - N° Club : C2309**  
Pdt et Cce : PERALDI Laurent - 3 la Confinia 20167 MEZZAVIA - e-mail : l.peraldi@wanadoo.fr

**RIVE SUD MOTO CLUB** **LMR : L23 - Dépt. : D20 - N° Club : C3049**  
Pdt et Cce : COUSIN Jean Pascal - Immeuble Eugénie - avenue Imperatrice E - 20000 AJACCIO  
Tél. : 09.88.18.67.28 - e-mail : cousin.jeanpascal@gmail.com

**SUPERMOTO CORSICA** **LMR : L23 - Dépt. : D20 - N° Club : C3304**  
Pdt et Cce : VINCENSINI Thierry - 232 Lotissement Bevinco 20620 BIGUGLIA  
Tél. : 06.11.46.56.90 - e-mail : thierry.vincensini@hotmail.fr

**TEAM TECH PERFORMANCE****LMR : L23 - Dépt. : D20 - N° Club : C2757**

Pdt et Cce : HOMOLLE Benoit - Immeuble Logos - 9 avenue du Mont Thabor 20090 AJACCIO

Tél. : 06.11.75.30.32 - e-mail : teamtechperformance@sfr.fr

**VERO MOTO CLUB CORSE****LMR : L23 - Dépt. : D20 - N° Club : C1065**

Pdt et Cce : ARMANI Henry - Chemin du Ranucchetto - Bp 5463 - 20504 AJACCIO CEDEX 5

Tél. : 06.27.11.24.12 - e-mail : transter@wanadoo.fr

**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 de Lorraine 13 rue Jean Moulin B P 70001 - 54510 TOMBLAINE**Zone Alsace Lorraine** : Tél : 03.83.18.87.68 - e-mail : contact@liguemotograndest.fr**Zone Champagne Ardenne** : Tél : 03.26.60.83.10 - e-mail : amandine.tessier@liguemotograndest.fr**Site Web** : <http://www.liguemotograndest.fr>**Correspondance** : Au siège social**Président** : POMMIER Thierry - 2 rue de la Chênaie 57370 ST JEAN DE KOURTZENRODE

Tél. : 03.87.07.39.52 - Mobile : 06.86.96.13.22 - e-mail : atpommier@gmail.com

**Secrétaire général** : JACQUES Olivier - 11 rue du bouchot 54230 CHAVIGNY

Mobile 06.84.27.65.88 - e-mail : jacquesolivier@outloo.com

**Trésorier** : GREMILLET Luc - 16 chemin du moulin 88600 GRANVILLERS

Mobile : 06.83.89.03.02 - e-mail : l.gremillet@le-sur-mesure-industriel.fr

**Délégué aux AG FFM** : JACQUES Olivier - 11 rue du bouchot 54230 CHAVIGNY

Mobile 06.84.27.65.88 - e-mail : jacquesolivier@outloo.com

FAIVRE Joël - 39 bis rue Pasteur 51380 VILLERS MARMERY

Mobile 06.83.23.68.05 - e-mail : faivrejoel@orange.fr

**PRESIDENTS OU RESPONSABLES DES COMMISSIONS SPORTIVES :****Motocross** : MULLER Jean-Luc - 8 place des Charmes 67850 OFFENDORF

Mobile : 06.09.42.32.48 - e-mail : jlmuller@lmr-alsace.com

**Enduro-Endurance TT** : JACQUES Olivier 11 rue du Bouchot 54230 CHAVIGNY

Mobile : 06.84.27.65.88 - e-mail : jacquesolivier@outloo.com

**Vitesse** : SELIG Thierry 19 A rue de Geispitzen 68440 SCHLIERBACH

Mobile : 06.14.55.20.78 - e-mail : moto@passionvitesse.com

**Trial** : POIROT Joël - 22 D route du Droit 88250 LA BRESSE

Mobile : 07.83.37.85.91 - email : joelpoirot.moto@gmail.com

**Tourisme** : BRUGNON Gilbert - 6 allée de la Forêt 51200 EPERNAY

Tél : 03.26.54.30.03 - e-mail : motoclubepernay@orange.fr

**Moto ball** : RESCHKO JACQUOT Pascale - 17 A rue de la Chapelle 67130 SCHWARTZBACH

Mobile : 06.30.3392.78 - e-mail : p.jacquot@motoball.fr

**Présidents de collèges****Technique** : THIEBLEMONT Gérard - 4 chemin de Sauvigny 88630 CLEREY LA COTE

Tél/Fax : 03.29.06.80.26 - Mobile: 06.03.98.58.09 - e-mail : techniquegrandest@orange.fr

**Quad** : COLLOT Thierry - 38 route de Saint Mihiel 55260 CHAUMONT SUR AIRE

Tél. : 03.29.70.69.48 - Mobile: 06.80.42.23.74

**Discipline & Arbitrage** : GASSERT Jacques - 18 rue Aulnes 67150 erstein

mobile : 06.20.75.09.82 gassert.jacques@wanadoo.fr

**Formation Dir/Off** : SOT Michel - 5 Grande rue 10440 TORVILLIERS

Mobile 06.11.42.82.60 - e-mail michel.sot@sfr.fr

**Collège éducatif** : DANEL Ludovic - 1 rue de l'Épinette 51330 EPENSE

Mobile : 06.50.96.97.35 - e-mail : ludodan495@gmail.com

**Collège chronométrage** : CASSIN Jérôme - 57 chemin du Granit 55130 ABBAINVILLE

Mobile : 06.81.93.75.13 - e-mail : cassin.jerome2@wanadoo.fr

**Comité roulage** : LMGE FERIET Alexandre - 157 avenue du Général de Gaulle 54340 POMPEY  
Tél. : 03.83.90.48.77 - e-mail : alexferiet@yahoo.fr

**CLUBS AFFILIÉS****Ardennes (08)****Comité Départemental Motocycliste des Ardennes - D08 - L33**

Président : LEVEQUE Gérard - 42 rue de Napont 08700 NEUFMANIL  
Tél. : 06.72.12.15.32 - e-mail : leveque.gg@gmail.com

**AMICALE MOTOCROSS DE SOMMAUTHE LMR : L33 - Dépt. : D08 - N° Club : C2216**

Pdt et Cce : DELANDHUY Jean-Noël - 46 rue de la 6ème Dic 08240 SOMMAUTHE  
Tél. : 03.24.30.06.10 - e-mail : jean-noeldelandhuy@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. : 06.82.86.88.23 - e-mail : arden.moto.passion@hotmail.fr

**CLUB MOTO PLATEAU DE ROCROI LMR : L33 - Dépt. : D08 - N° Club : C0710**

Pdt et Cce : LECOESTER Stéphane - 32 rue de la 6ème Dic 08240 SOMMAUTHE  
Tél. : 06.74.84.65.19 - e-mail : stephane.lecoester@orange.fr

**LES FRANCS MOTARDS RETHELOIS LMR : L33 - Dépt. : D08 - N° Club : C3351**

Pdt et Cce : BOURGERIE Christian - 107 rue Pierre Curie 08300 AMAGNE  
Tél. : 06.84.95.74.60 - e-mail : fmrrethel@gmail.com

**MC CHARLEVILLE MEZIERES EN ARDENNES LMR : L33 - Dépt. : D08 - N° Club : C0056**

Pdt : DEREGARD Gerald - 1 Lotissement Le Bourguignon 08450 CHEMERY SUR BAR  
Tél. : 03.24.33.95.69 - e-mail : mccma@orange.fr  
Cce : TOURTE Jean-Pol - 29 rue de Montigny aux Bois 08000 CHARLEVILLE MEZIERES

**MC DES BUTTES DE BEAUREGARD LMR : L33 - Dépt. : D08 - N° Club : C3188**

Pdt et Cce : PIRE Jean - 19 rue Grande Chaudière 08230 TAILLETTE  
Tél. : 03.24.54.10.84 - e-mail : jean.pire5@orange.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. : 03.24.33.38.85 - e-mail : mcpavillon@gmail.com

**MOTO CROSS DE LA VALLÉE DE LA MEUSE LMR : L33 - Dépt. : D08 - N° Club : C3203**

Pdt et Cce : BRIARD Mireille - 7 Chemin de Joigny 08120 BOGNY SUR MEUSE  
Tél. : 03.24.35.05.22 - e-mail : franck.mireillemotocross@hotmail.fr

**TRAJECTOIRE JEUNES PILOTES LMR : L33 - Dépt. : D08 - N° Club : C2604**

Pdt et Cce : TAVENAUX Olivier - 6 rue du Général Lebrun 08140 BAZEILLES  
Tél. : 03.24.29.07.80 - e-mail : tavenaux.olivier1@sfr.fr

**Aube (10)****Comité Départemental Motocycliste de l'Aube - D10 - L33**

Président : SOT Michel - 5 Grande rue 10440 TORVILLIERS - Tél. : 06.11.42.82.60 - e-mail : michel.sot@sfr.fr

**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. : 03.25.29.78.86 - e-mail : n.cheurlin@orange.fr

**ESSOYES TT LMR : L33 - Dépt. : D10 - N° Club : C3465**

Pdt et Cce : VIGNERON Marc - 8 rue du Suchot 10110 LANDREVILLE  
Tél. : 06.76.97.68.07 - e-mail : vsp5@orange.fr

**MARIGNY MOTO CLUB LMR : L33 - Dépt. : D10 - N° Club : C2357**

Pdt et Cce : LACAILLE Eric - 71C rue Henri Dunant 10100 ROMILLY SUR SEINE  
Tél. : 06.71.71.33.56 - e-mail : lacailleeric@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. : 03.25.27.76.52 - e-mail : fabrice.pieltin@orange.fr

**MOTO CLUB DE NEUVILLE LMR : L33 - Dépt. : D10 - N° Club : C1237**

Pdt et Cce : DELINE MANNOURY Thierry - 2 rue du Bois 10250 NEUVILLE SUR SEINE  
Tél. : 03.25.38.21.80 - e-mail : champagne.dmt@wanadoo.fr

**MOTO CLUB DES 3 COMMUNES LMR : L33 - Dépt. : D10 - N° Club : C2981**

Pdt et Cce : DUJANCOURT Ludovic - 28 rue Neuve 10170 LES GRANDES CHAPELLES  
Tél. : 06.50.44.22.33 - e-mail : mc3c10@gmail.com

**MOTO CLUB GYE CHAMPAGNE LMR : L33 - Dépt. : D10 - N° Club : C1859**

Pdt et Cce : GAASCH Patrick - 6 bis, avenue du Général Leclerc 10110 BAR SUR SEINE

Tél. : 03.25.29.73.39 - e-mail : gaasch.p@orange.fr

**MOTO CLUB MAILLY LE CAMP LMR : L33 - Dépt. : D10 - N° Club : C1199**

Pdt et Cce : CHAPLAIN Laurent - 3 rue des Vignettes 10230 MAILLY LE CAMP

Tél. : 06.40.45.22.91 - e-mail : motoclub-mailly@orange.fr

**MOTO CLUB RICEYS ET ENVIRONS LMR : L33 - Dépt. : D10 - N° Club : C0768**

Pdt : GUERIN-DECHANNES Jérôme - 66 rue du Général de Gaulle - 10340 LES RICEYS

Tél. : 03.25.29.11.98 - e-mail : lolilo3@hotmail.fr

Cce : PUISSANT Antoine - 34 rue Général Leclerc 10340 LES RICEYS

Tél. : 03.25.29.10.66 - Gsm : 06.10.42.12.93 - e-mail : puissantantoine@yahoo.fr

**MX TEN PIT LMR : L33 - Dépt. : D10 - N° Club : C3039**

Pdt et Cce : CELCE Dominique - 5 Chemin de l'Ancienne Voie Ferrée 10110 LOCHES SUR OURCE

Tél. : 03.25.29.18.83 - e-mail : dominique.celce@orange.fr

**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. : 03.25.38.54.25 - e-mail : dametmel@orange.fr

**MX2J LMR : L33 - Dépt. : D10 - N° Club : C3305**

Pdt et Cce : BECARD Joël - 8 rue Maurice Jouffrieau 10190 NEUVILLE SUR VANNE - e-mail : joel.pere@hotmail.com

**SPORTING UNION MOTO DE L'AUBE TROYES LMR : L33 - Dépt. : D10 - N° Club : C0074**

Pdt et Cce : GEORGE Yvan - 7 rue Montcalm 10120 ST ANDRE LES VERGERS

Tél. : 06.09.93.87.87 - e-mail : sumamotoball10@orange.fr

**UNION MOTOCYCLISTE DE L'AUBE LMR : L33 - Dépt. : D10 - N° Club : C0075**

Pdt et Cce : SOT Michel - 5 Grande rue 10440 TORVILLIERS - Tél. : 03.25.79.91.68 - e-mail : michel.sot@sfr.fr

**Marne (51)****Comité Départemental Motocycliste de la Marne - D51 - L33**

Président : Florian FRANÇOIS - 8 rue de la Fontaine 51330 BUSSY-LE-REPOS

Tél. : 06.40.55.32.14 - e-mail : cdm.marne@gmail.com

**MOTO CLUB CERCLE DE L'AMITIE LMR : L33 - Dépt. : D51 - N° Club : C0222**

Pdt et Cce : PLAQUIN Xavier - 1 Allée Henri Clouzot 51430 TINQUEUX

Tél. : 03.26.85.33.72 - e-mail : plaquin.xavier@neuf.fr

**MOTO CLUB EPERNAY LMR : L33 - Dépt. : D51 - N° Club : C0339**

Pdt et Cce : BRUGNON Gilbert - 6 Allée de la Forêt 51200 EPERNAY

Tél. : 03.26.54.30.03 - e-mail : motoclubepernay@orange.fr

**MOTO CLUB MANRE LMR : L33 - Dépt. : D51 - N° Club : C1190**

Pdt et Cce : FRANCOIS Florian - 8 rue de la Fontaine 51330 BUSSY LE REPOS

e-mail : florian.francois51@gmail.com

**MOTO CROSS BARBONNE FAYEL LMR : L33 - Dépt. : D51 - N° Club : C3134**

Pdt et Cce : LAUNAY Lionel - 2 Chemin de Choisel 51120 BARBONNE FAYEL

Tél. : 03.26.81.85.26 - e-mail : launaylionel@live.fr

**MOTO VERTE CHALONS CHAMPAGNE LMR : L33 - Dépt. : D51 - N° Club : C0291**

Pdt et Cce : BOUXIN Guillaume - 20 rue des Frères Navlet 51000 CHALONS EN CHAMPAGNE

Tél. : 06.83.64.58.75 - e-mail : furax08@hotmail.fr

**MOTOBALL CLUB VITRYAT LMR : L33 - Dépt. : D51 - N° Club : C0995**

Pdt et Cce : DENIZET Christian - 27 rue des Sorbiers 51300 FRIGNICOURT

Tél. : 03.26.74.48.10 - e-mail : christiandenizet@gmail.com

**MX SAINT JUST SAUVAGE LMR : L33 - Dépt. : D51 - N° Club : C3128**

Pdt et Cce : HAXAIRE Alexis - 7 Bis avenue St Louis 10280 ST MESMIN

Tél. : 03.51.48.02.11 - e-mail : alexis.haxaire@wepa.eu

**SPORTS CLUB TOUT TERRAIN DE L'ARDRES LMR : L33 - Dépt. : D51 - N° Club : C3144**

Pdt et Cce : RAMBOUT Raphael - 14 Ter rue des Lavoisirs 51170 AOUGNY

Tél. : 07.83.90.96.86 - e-mail : mxsavigny.51@orange.fr

**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

Tél. : 09.60.44.38.12 - e-mail : toulmonde0015@orange.fr

**TEAM MOTOSTAND ENDURANCE LMR : L33 - Dépt. : D51 - N° Club : C3394**

Pdt et Cce : REGOUBY Baptiste - 9 rue Fernand de Monthonel 51100 REIMS - e-mail : baptiste169@gmail.com

**UNION MOTO DE LA MARNE** **LMR : L33 - Dépt. : D51 - N° Club : C0553**

Pdt et Cce : BERNIER Gerald - 1 rue de l'Audience 51500 CHAMERY

Tél. : 03.26.97.60.67 - e-mail : gerald.bernier@wanadoo.fr

**Haute Marne (52)****Comité Départemental Motocycliste de la Haute Marne - D52 - L33**

Présidente : PIROLLEY Patricia - 1 impasse du Moulin 52700 BRIAUCOURT

Tél. : 06.24.77.93.68 - e-mail : patricia.pirolley@gmail.com

**CHAUMONT ENDURO 52** **LMR : L33 - Dépt. : D52 - N° Club : C2258**

Pdt et Cce : FELS Francis - 6 rue Jedy 10200 THIL - Tél. : 03.25.92.73.38 - e-mail : francis.fels@wanadoo.fr

**MOTO CLUB CHALINDREY** **LMR : L33 - Dépt. : D52 - N° Club : C1029**

Pdt : VAULOT Jean-Marie - 5 rue Emile Zola 52600 CHALINDREY

Tél. : 03.25.88.93.57 - e-mail : mcchalindrey52@gmail.com

Cce : CONTAMINE Jean-Loup - 5 rue du Colombier 52600 CHALINDREY

Tél. : 03.25.88.03.06 - e-mail : jean-loup.contamine@orange.fr

**MOTO CLUB DE ROLAMPONT** **LMR : L33 - Dépt. : D52 - N° Club : C3343**

Pdt et Cce : DAREY Cyril - rue du Pierge 52340 AGEVILLE - Tél. : 09.60.50.50.61 - e-mail : cyril.darey@orange.fr

**MOTO CLUB HAUT MARNAIS** **LMR : L33 - Dépt. : D52 - N° Club : C0424**

Pdt et Cce : GROSLEVIN Olivier - 20.02 rue Pierre Haeusler 52000 CHAUMONT

Tél. : 03.25.32.07.74 - e-mail : marieodile.groslevin@sfr.fr

**MOTO CLUB LATRECEY** **LMR : L33 - Dépt. : D52 - N° Club : C1044**

Pdt et Cce : LABBE Etienne - 8 rue de la Rieppe 52210 DANCEOIR

Tél. : 03.25.03.57.90 - e-mail : etienne.labbe0030@orange.fr

**MOTO CLUB NOGENTAIS** **LMR : L33 - Dépt. : D52 - N° Club : C0650**

Pdt et Cce : LEGROS David - Residence de la Colombière - 110 Route de Dijon 21600 LONGVIC

Tél. : 06.06.76.34.92 - e-mail : pigoul@wanadoo.fr

**QUENECHNEUX TEAM** **LMR : L33 - Dépt. : D52 - N° Club : C2225**

Pdt et Cce : JACOT Sébastien - 61 Grande rue 52300 SUZANNECOURT - e-mail : jacot.sebastien@wanadoo.fr

**TEAM ENDURO PASSION** **LMR : L33 - Dépt. : D52 - N° Club : C3227**

Pdt et Cce : BINETRUY Nicolas - Rn4 - Lieu-dit Quémont 55500 NANT LE PETIT

Tél. : 06.18.03.18.91 - e-mail : crok.discount@wanadoo.fr

**V.R.O.A.M.** **LMR : L33 - Dépt. : D52 - N° Club : C2285**

Pdt et Cce : PIENNE Christian - rue 6 rue des 3 Mares 52100 VILLIERS EN LIEU

Tél. : 03.25.56.18.00 - e-mail : asso.vroam@orange.fr

**Meurthe et Moselle (54)****Comité Départemental Motocycliste de la Meurthe-et-Moselle - D54 - L33**

Président : ZIMMER Henri - 167 route de Pompey 54460 LIVERDUN

Tél. : 03.54.51.64.53 / 06.26.03.23.54 - e-mail : cdmoto54@gmail.com

**ASS. SPORTIVE MAIZIERES POLE TOUT TERRAIN** **LMR : L33 - Dépt. : D54 - N° Club : C3164**

Pdt et Cce : CHAMPLON Franck - 338 rue Jacques Gruber 54710 LUDRES

Tél. : 03.83.26.62.25 - e-mail : warlus@free.fr

**AUDUN RACING CROSS** **LMR : L33 - Dépt. : D54 - N° Club : C3119**

Pdt et Cce : DESCHAMPS Jordan - 34 rue Général de Gaulle 57570 BOUST - e-mail : lapierre\_57@live.fr

**M. FOYER RURAL DE FAULX** **LMR : L33 - Dépt. : D54 - N° Club : C1066**

Pdt et Cce : GRANDIEU Dominique - 40 Route de Bratte 54760 FAULX

Tél. : 03.83.24.12.66 - e-mail : dominique.grandieu@orange.fr

**MOTO CLUB AUBOUÉ** **LMR : L33 - Dépt. : D54 - N° Club : C0076**

Pdt et Cce : SCHMITT Pascal - 20 rue de la Vignotte 57530 MARSILLY

Tél. : 03.87.76.82.96 - e-mail : pascal.schmitt@illico-uem.fr

**MOTO CLUB DE FROUARD** **LMR : L33 - Dépt. : D54 - N° Club : C3303**

Pdt et Cce : DOHR Laurent - 23 rue des Ecoles 54250 CHAMPIGNEULLES

Tél. : 03.54.16.98.00 - e-mail : sxrage243@hotmail.com

**MOTO CLUB DE LUNEVILLE** **LMR : L33 - Dépt. : D54 - N° Club : C1559**

Pdt et Cce : LAGUERRE Gérard - 8 rue du Commandant Lanrezac 54300 LUNEVILLE

e-mail : gegemotoclub@gmail.com

**MOTO CLUB DU BOL D'AIR** **LMR : L33 - Dépt. : D54 - N° Club : C3298**

Pdt et Cce : STEIGER Jérôme - 166 Bis rue de Lorraine 57810 AVRICOURT

Tél. : 06.14.39.27.48 - e-mail : jerome.steiger@gmail.com

**MOTO CROSS MONT BONVILLERS LMR : L33 - Dépt. : D54 - N° Club : C3440**

Pdt : PHILIPPE MOUREY Pierre - 47 Allée des Acacias 54111 MONT BONVILLERS

Tél. : 03.82.22.05.62 - e-mail : mourey.57@live.fr

Cce : CLEMENT Raphael - 4 Montée des Vignerons 57100 THIONVILLE

Tél. : 03.82.50.35.38 - Gsm : 06.79.51.86.98 - e-mail : clement.raaphael@hotmail.fr

**P.A.M. QUAD LMR : L33 - Dépt. : D54 - N° Club : C2366**

Pdt et Cce : FLEURANT Claude - 304 avenue Victor Claude 54700 BLENOD LES PONT A MOUSSON

Tél. : 03.83.82.52.19 - e-mail : claudefleurant@free.fr

**STANISLAS MOTO CLUB LMR : L33 - Dépt. : D54 - N° Club : C0874**

Pdt : DEMANGE Michel - 17 Grande rue 54290 HAUSSONVILLE

Tél. : 06.18.44.99.64 - e-mail : demange-michel@hotmail.fr

Cce : MARCHAL Etienne - 21 rue Henner 54000 NANCY

**Meuse (55)****Comité Départemental Motocycliste de la Meuse - D55 - L33**

Président : ROSSI Mario - 17 rue des Ecoles 55300 DOMPCEVIN

Tél. : 06.11.75.47.02 - e-mail : mario.rossi.mc@gmail.com

**CLUB TP 55 LMR : L33 - Dépt. : D55 - N° Club : C2727**

Pdt et Cce : DI NATALE Xavier - 40 rue Charles Peguy 55400 ETAIN

Tél. : 03.29.83.51.58 - e-mail : franck2015@orange.fr

**MOTO CLUB DE MAZEL LMR : L33 - Dépt. : D55 - N° Club : C0568**

Pdt : GERVAISE Yves - 3 Voie Sacrée 55260 ERIZE LA GRANDE

Tél. : 03.29.75.78.57 - e-mail : autosmos.yamaha@wanadoo.fr

Cce : BURTE Philippe - 15 rue Petite Velaines 55500 VELAINES

Gsm : 06.48.37.70.37 - e-mail : philippeburte@mcmazel.fr

**MOTO CLUB EVASION LMR : L33 - Dépt. : D55 - N° Club : C2520**

Pdt et Cce : GUELLER Jean-Marc - 34 Grande rue 55300 BUXIERES SOUS LES COTES

Tél. : 03.29.90.00.66 - e-mail : jean-marc.gueller@wanadoo.fr

**MOTO CLUB LA VALTOLINE VERDUN LMR : L33 - Dépt. : D55 - N° Club : C0522**

Pdt et Cce : NEIMER Florent - 16 rue des Prés 55100 HAUDAINVILLE - e-mail : florent.neimer@aol.fr

**MOTO CLUB REVIGNY LMR : L33 - Dépt. : D55 - N° Club : C3513**

Pdt et Cce : LECOCO Sullivan - 9 Grande rue 55800 ANDERNAY

Tél. : 06.79.12.40.62 - e-mail : sullivan.lecocq89@gmail.com

**MOTO CLUB SAINT MIHIEL LMR : L33 - Dépt. : D55 - N° Club : C0520**

Pdt et Cce : ROSSI Mario - 17 rue des Ecoles 55300 DOMPCEVRIN

Tél. : 03.29.90.13.17 - e-mail : mario.rossi.mc@gmail.com

**MOTO CLUB STAINOIS LMR : L33 - Dépt. : D55 - N° Club : C3117**

Pdt et Cce : SCHMIT René - 28 Av du Grand Breuil 55400 ETAIN

Tél. : 03.29.87.02.82 - e-mail : rene.schmit55@orange.fr

**MX DES FOSSES LMR : L33 - Dépt. : D55 - N° Club : C3207**

Pdt et Cce : COLLET Terence - 8 rue Miss Skinner 55210 HATTONCHATTEL - e-mail : terencecollet55@gmail.com

**Moselle (57)****Comité Départemental Motocycliste de la Moselle - D57 - L33**

Président : JULIEN Antoine - BP 80085 Scy-Chazelles 57160 MOULINS LES METZ

Tél. : 06.03.50.07.67 - e-mail : antoinejulien.od@gmail.com

**MCC CREHANGE BAMBI LMR : L33 - Dépt. : D57 - N° Club : C3186**

Pdt et Cce : TRAGUS Jean - 14 rue St Hubert 57690 BAMBIDERSTROFF - e-mail : tragus.jean@gmail.com

**MOSELLE MOTO CLUB LMR : L33 - Dépt. : D57 - N° Club : C0608**

Pdt et Cce : HEMMERLIN Maryline - 96 Route de Plappeville 57050 PLAPPEVILLE

Tél. : 03.87.30.53.73 - e-mail : maryline.hemmerlin@allianz.fr

**MOTO CLUB 3 FRONTIERES LMR : L33 - Dépt. : D57 - N° Club : C3281**

Pdt et Cce : ISARNO Sylvain - 15 rue de la Liberté 57390 AUDUN LE TICHE

Tél. : 03.82.86.15.79 - e-mail : s.isarno@wanadoo.fr

**MOTO CLUB DES CORBEAUX LMR : L33 - Dépt. : D57 - N° Club : C1471**

Pdt et Cce : FERSTLER Alain - 6 rue des Tuileries 57415 MONTBRONN

Tél. : 03.87.96.41.54 - e-mail : alain.ferstler@wanadoo.fr

**MOTO CLUB LES GORETS** **LMR : L33 - Dépt. : D57 - N° Club : C2060**

Pdt : WAHL Thierry - 3 Ter Route de St Avold 57260 VERGAVILLE  
Tél. : 06.16.63.33.39 - e-mail : thierry.wahl@laposte.net

**MOTO CLUB TOUT TERRAIN THIONVILLE** **LMR : L33 - Dépt. : D57 - N° Club : C0902**

Pdt et Cce : GOUX Jean Noel - 56 rue des Ponts 57970 KUNTZIG  
Tél. : 03.82.51.32.61 - e-mail : jean-noel.goux@wanadoo.fr

**MOTO CROSS CLUB DE LEYVILLER** **LMR : L33 - Dépt. : D57 - N° Club : C1533**

Pdt : MATHIA Armand - 4 4 rue de la Cité 57660 LEYVILLER  
Tél. : 03.87.01.95.79 - e-mail : armand57660@hotmail.com  
Cce : MAURICE Christian - 39 rue Grand 57670 BENESTROFF  
Tél. : 03.87.01.31.84 - Gsm : 06.85.50.81.09 - e-mail : atlantis4@wanadoo.fr

**MOTO EVASION YUTZ** **LMR : L33 - Dépt. : D57 - N° Club : C2132**

Pdt et Cce : WEBER Antoine - 4 rue du Coteau 57970 KUNTZIG  
Tél. : 06.74.12.93.40 - e-mail : 404antoineweber@gmail.com

**QUAD NEUF ARGANCY** **LMR : L33 - Dépt. : D57 - N° Club : C2354**

Pdt et Cce : MARFORT Jérôme - 4 A Route de Stuckange 57310 BERTRANGE  
Tél. : 03.82.58.29.08 - e-mail : dmr6@wanadoo.fr

**SCHWEYEN M.X.** **LMR : L33 - Dépt. : D57 - N° Club : C2112**

Pdt et Cce : MAURER Felix - 55 rue d'Urbach 57720 EPPING - e-mail : arnaud.maurer@sfr.fr

**UNION MOTO BITCHOISE** **LMR : L33 - Dépt. : D57 - N° Club : C0147**

Pdt et Cce : KAUDERER Siegfried - 9 rue de l'Abbé Hardy 57230 BITCHE  
Tél. : 03.87.96.04.19 - e-mail : umb.kauderer@gmail.com

**Bas Rhin (67)****Comité Départemental Motocycliste du Bas Rhin - D67 - L33**

Président et correspondant : GASSERT Jacques - 18 rue des Aulnes 67150 ERSTEIN  
Tél. : 06.20.75.09.82 - e-mail : gassert.jacques@wanadoo.fr

**A.O.GAZELEC STRASBOURG** **LMR : L33 - Dépt. : D67 - N° Club : C0383**

Pdt et Cce : LAMBERT Pascal - 70 rue des Jésuites 67100 STRASBOURG  
Tél. : 03.88.37.66.00 - e-mail : lbt.pcl59@gmail.com

**MOTO CLUB D ANDLAU** **LMR : L33 - Dépt. : D67 - N° Club : C1884**

Pdt et Cce : FRANTZ Thierry - 2 rue des Cerisiers 67140 ANDLAU  
Tél. : 03.88.08.44.77 - e-mail : thierry.frantz@wanadoo.fr

**MOTO CLUB DE LA ZORN** **LMR : L33 - Dépt. : D67 - N° Club : C2044**

Pdt et Cce : POMMIER Thierry - 12 rue de la Chênaie 57370 ST JEAN KOURTZERODE  
Tél. : 03.87.07.39.52 - e-mail : atpommier@gmail.com

**MOTO CLUB DU RIED** **LMR : L33 - Dépt. : D67 - N° Club : C3083**

Pdt et Cce : BRAUN Daniel - 1 rue Neubruch 67820 WITTISHEIM  
Tél. : 03.88.85.80.66 - e-mail : danielchantal.braun@wanadoo.fr

**MOTO CLUB MOTHERN** **LMR : L33 - Dépt. : D67 - N° Club : C0609**

Pdt et Cce : SCHMITT Christophe - 12 rue des Vignes 67470 MOTHERN  
Tél. : 03.88.54.67.87 - e-mail : motoclub.mothern@orange.fr

**MOTO CLUB RIEDELTZ** **LMR : L33 - Dépt. : D67 - N° Club : C0769**

Pdt et Cce : SCHMITZ Charly - 29 rue de la Sauer 67660 BETSCHDORF  
Tél. : 03.88.54.56.00 - e-mail : schmitz.charly@wanadoo.fr

**MOTO CLUB VALLEE DE LA BRUCHE** **LMR : L33 - Dépt. : D67 - N° Club : C0943**

Pdt et Cce : BOSSONG Roland - 7 rue Bremsinger 67100 STRASBOURG  
Tél. : 03.88.39.35.83 - e-mail : mcvbruche@sfr.fr

**TEAM SUPERMOTARD 67** **LMR : L33 - Dépt. : D67 - N° Club : C2924**

Pdt et Cce : MANGIN Yannick - 30 rue de Faviers 67750 SCHERWILLER  
Tél. : 03.88.82.17.24 - e-mail : yann.supermotard67@free.fr

**TRIAL CLUB DU BAN DE LA ROCHE** **LMR : L33 - Dépt. : D67 - N° Club : C3397**

Pdt et Cce : HOLFERT Dominique - 9 rue des Serruriers 67150 ERSTEIN  
Tél. : 09.54.90.61.66 - e-mail : dominique.holfert@gmail.com

**Haut Rhin (68)****Comité Départemental Motocycliste du Haut Rhin - D68 - L33**

Président et correspondant : HIGY Jean-Paul - 41 A rue du Rhin 68300 SAINT-LOUIS  
Tél. : 06.80.21.47.90 - e-mail : jp.higy@batim-sarl.com

**MOTO CLUB ARTZENHEIM** LMR : L33 - Dépt. : D68 - N° Club : C3122  
Pdt et Cce : HAUMESSER Bruno - 21 rue des Vosges 68320 RIEDWIHR - e-mail : haumesser.bruno@orange.fr

**MOTO CLUB BERGHEIM** LMR : L33 - Dépt. : D68 - N° Club : C1242  
Pdt et Cce : GREINER Charles - 2 rue de l'Oberberg 68340 RIQUEWIHR  
Tél. : 03.89.47.86.22 - e-mail : anthony.greiner@sfr.fr

**MOTO CLUB DE GRENTZINGEN** LMR : L33 - Dépt. : D68 - N° Club : C1406  
Pdt et Cce : SCHUDY Lucien - 1 rue du Jura 68960 ILLTAL  
Tél. : 03.89.07.94.78 - e-mail : luciens@hotmail.fr

**MOTO CLUB DE RIXHEIM** LMR : L33 - Dépt. : D68 - N° Club : C0418  
Pdt et Cce : WENZINGER Fabrice - 7 Impasse des Vignobles 68270 WITTENHEIM  
Tél. : 09.83.05.53.69 - e-mail : mxfactory@bbox.fr

**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. : 03.69.77.37.84 - e-mail : laurent.liller@estvideo.fr

**MOTO CLUB DES 3 LYS DE SAINT LOUIS** LMR : L33 - Dépt. : D68 - N° Club : C0817  
Pdt et Cce : HIGY Jean-Paul - 41A rue du Rhin 68300 ST LOUIS  
Tél. : 03.89.70.05.45 - e-mail : jp.higy@batim-sarl.com

**MOTO CLUB LES CRAMPONS D'OSENBACH** LMR : L33 - Dépt. : D68 - N° Club : C1555  
Pdt et Cce : MOLTES Mathieu - 10 rue du Moulin 68570 OSENBACH  
Tél. : 03.89.47.60.03 - e-mail : mathieu.moltes@bbox.fr

**MOTO CLUB MONTEE IMPOSSIBLE MUHLBACH** LMR : L33 - Dépt. : D68 - N° Club : C3442  
Pdt et Cce : MICLO Christophe - 2 rue de l'Eglise 68380 MUHLBACH SUR MUNSTER  
Tél. : 03.89.77.75.97 - e-mail : chmiclo@wanadoo.fr

**MOTO CLUB PASSION VITESSE** LMR : L33 - Dépt. : D68 - N° Club : C2934  
Pdt et Cce : SELIG Thierry - 19A rue de Geispitzen 68440 SCHLIERBACH  
Tél. : 03.89.26.82.04 - e-mail : moto@passionvitesse.com

**MOTO CLUB ZONE 68** LMR : L33 - Dépt. : D68 - N° Club : C3398  
Pdt et Cce : GEMSA Thierry - 26 rue Guebwiller 68500 BERGHOLTZ  
Tél. : 03.89.76.08.28 - e-mail : gemsa.claudine@orange.fr

**NOUVEAU MOTO CLUB DE MUNSTER** LMR : L33 - Dépt. : D68 - N° Club : C0620  
Pdt et Cce : SCHICKEL Jean-Marc - 6 Grand rue 68380 BREITENBACH  
Tél. : 03.89.30.01.36 - e-mail : jmschickel@gmail.com

**U.M. BITCHOISE - SECTION ELSASS** LMR : L33 - Dépt. : D68 - N° Club : C2485  
Pdt et Cce : GOSSMANN Barbara - 19 rue de Kembs 68440 HABSHEIM  
Tél. : 03.89.64.03.71 - e-mail : barbaragossmann@gmail.com

## Vosges (88)

### Comité Départemental Motocycliste des Vosges - D88 - L33

Président : POIROT Joël - 22 D route du Droit 88250 LA BRESSE  
Tél. : 07.83.37.85.91 - e-mail : joelpoirot.moto@gmail.com

**AM. DE MOTO-CROSS DE GIRONCOURT SUR VRAINE** LMR : L33 - Dépt. : D88 - N° Club : C3278  
Pdt et Cce : THOMAS Dominique - 5 Grande rue 88260 SANS VALLOIS  
e-mail : dominique.thomas@fenwick-linde.fr

**ECOLE DE TRIAL DE LA BRESSE** LMR : L33 - Dépt. : D88 - N° Club : C2210  
Pdt et Cce : TOUSSAINT Roger - 7 Traverse des Grand Viaux 88250 LA BRESSE  
Tél. : 03.29.25.58.46 - e-mail : contact@motos88.com

**MIDREVAUX MOTO CLUB** LMR : L33 - Dépt. : D88 - N° Club : C3102  
Pdt : BRAQUIER Arnaud - 8 rue du Ruisseau 88350 GRAND - Tél. : 03.29.06.60.39 - e-mail : ent.hpb88@orange.fr  
Cce : RICHAUME Denis - 2 Chemin du Rendez Vous 88630 MIDREVAUX  
Tél. : 03.29.06.79.15 - e-mail : richaume.denis@neuf.fr

**MOTO CLUB GRANGES SUR VOLOGNE** LMR : L33 - Dépt. : D88 - N° Club : C1175  
Pdt et Cce : SOMARE Frederic - 14 Route de Frambenil 88640 GRANGES SUR VOLOGNE  
Tél. : 0329575356 - e-mail : fred.somare@orange.fr

**MOTO CLUB R.N. 66** LMR : L33 - Dépt. : D88 - N° Club : C1429  
Pdt et Cce : DIEUDONNE David - 1 A rue de Noiregoutte 88560 ST MAURICE SUR MOSELLE  
Tél. : 03.29.24.23.69 - e-mail : pollux88160@gmail.com

**MOTO CLUB SAINT DIE DES VOSGES** LMR : L33 - Dépt. : D88 - N° Club : C0806  
Pdt et Cce : DIDIER Yannick - 165 rue de Bruyères 88600 LAVAL SUR VOLOGNE - e-mail : 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. : 03.29.31.00.33 - e-mail : tony.manrique@wanadoo.fr

## **MOTO VERTE DES HAUTES VOSGES** **LMR : L33 - Dépt. : D88 - N° Club : C0428**

Pdt et Cce : CUNAT Jérôme - 19 Paquis des Cailles 88120 BASSE SUR LE RUPT

Tél. : 03.29.23.89.74 - e-mail : cunat.jerome@orange.fr

## **MOTO VERTE HAUTES-VOSGES ENDURO** **LMR : L33 - Dépt. : D88 - N° Club : C2992**

Pdt et Cce : FRANCOIS Regis - Le Paquis des Cailles N58 - 88120 BASSE SUR LE RUPT

Tél. : 03.29.24.85.20 - e-mail : rfrancois2@wanadoo.fr

## **SECTION MOTO LA BRESSAUDE** **LMR : L33 - Dépt. : D88 - N° Club : C0469**

Pdt : ANTOINE Damien - 10 rue de la Distillerie 88310 CORNIMONT

Tél. : 03.55.22.07.65 - e-mail : damienantoine2@aol.fr

Cce : CLAUDEL Grégory - 2 rue du Souvenir 88250 LA BRESSE

Gsm : 07.86.45.54.49 - e-mail : gregory-claudel@wanadoo.fr

## **TEAM LT 75** **LMR : L33 - Dépt. : D88 - N° Club : C3482**

Pdt et Cce : TRITHARDT Lionel - 6C Route de Senones 88210 BAN DE SAPT

Tél. : 03.29.56.57.96 - e-mail : lionel.trithardt441@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 - Fax : 03.23.76.21.48 - e-mail : liguemotocycliste.hautsdefrance@orange.fr

**Correspondance** : Au siège social

**Président** : STADLER Patrick - 2 rue du Mont du Crocq 02300 SELENS

Mobile : 06.62.37.28.47 - e-mail : patrickstadler@wanadoo.fr

**Vice-Président Délégué responsable de la Zone Nord** :

Frédéric SCHOTS - Route Nationale 39 - 62128 WANCOURT

Mobile : 06.08.51.15.01 - email : liguemotocycliste.hautsdefrance@orange.fr

**Vice-Président Zone Sud** : LEBLANC Michel - 101 rue Verte 02140 HARY

Tél. : 03.23.98.57.95 - Fax : 03.23.20.59.95 - Mobile : 06.19.85.87.80 - e-mail : president@motocrossplomion.com

**Vice-Président Zone Nord** : POTEAUX Erick - 44 rue Paul Vaillant Couturier 59292 ST HILAIRE LEZ CAMBRAI

Tél : 06.61.13.15.94 - e-mail : erick.poteaux@nordnet.fr

**Secrétaire général** : Romuald SEELS - 325 rue du Général Koenig 60280 VENETTE

Tél : 03.44.83.35.45 ou 06.86.10.75.28 - e-mail : romualdseels@orange.fr

**Trésorier** : COUPIN Pierre - Les Terrasses du Mail Résidence Claudel A. 02880 CUFFIES

e-mail : liguemotocycliste.hautsdefrance@orange.fr

**Trésorière-Adjointe** : COURCY Sylvie - Les Terrasses du Mail Résidence Claudel A. - 02880 CUFFIES

e-mail : liguemotocycliste.hautsdefrance@orange.fr

**Délégué aux AG FFM** : Frédéric SCHOTS - Route Nationale 39 - 62128 WANCOURT

Mobile : 06.08.51.15.01 - email : liguemotocycliste.hautsdefrance@orange.fr

### **PRÉSIDENTS OU RESPONSABLES DES COMMISSIONS :**

Motocross : Zone Nord : Président : LETEVE Pierre - 9 rue Aristide Briand 62217 BEAURAINS

Mobile : 06.75.27.08.37 - e-mail : leteve.pierre@free.fr

**Responsable Motocross Zone Sud** : GAILLARD Jacky - 8, rue de la Barre 60120 BONNEUIL LES EAUX

Tél : 03.44.80.56.20 - Mobile : 06.08.49.34.90 - e-mail : jackygaillard51@gmail.com

**Enduro, Rallyes TT & Trial, Président** : DANCOURT Bruno - 65 rue Royale 60138 CHIRY OURSCAMPS

Tél. : 03.60.45.91.64 - Mobile: 06.21.04.07.04 - email : endupicarddancourt@yahoo.fr ou dundyam@outlook.fr

**Chronométrage, Présidente** : STADLER Sophie - 2 rue du Mont du Crocq 02300 SELENS

Mobile : 06.09.71.39.95 - e-mail : patrickstadler@wanadoo.fr

**Formation Dir/Off, Président** : POTEAUX Erick - 44 rue Paul Vaillant Couturier 59292 ST HILAIRE LEZ CAMBRAI

Mobile : 06.61.16.15.94 - e-mail : poteaux-erick@bbox.fr

**Médical** : CAMIN Bernard - 6 boulevard Garibaldi 80000 AMIENS

Tél. : 03.22.91.68.15 - Mobile : 06.22.34.17.18 - e-mail : bernard.camin@wanadoo.fr

**Technique Zone Nord, Président** : DELESCAUT Stéphane - 130 rue du Gras Bœuf 59163 CONDE SUR L'ESCAUT

Mobile : 06.60.40.81.51 - e-mail : stephane.delescaut@wanadoo.fr

**Responsable Technique Zone Sud** : GAILLARD Jacky - 8 rue de la Barre 60120 BONNEUIL LES EAUX  
Tél. : 03.44.80.56.20 - Mobile : 06.08.49.34.90 - e-mail : jackygaillard51@gmail.com

**Discipline & Arbitrage** : LEBLANC Michel - 101 rue Verte 02140 HARY  
Tél. : 03.23.98.57.95 - Fax: 03.23.20.59.95 - Mobile : 06.19.85.87.80 - e-mail : leblancmichel02@gmail.com

**CLUBS AFFILIÉS****Aisne (02)****Comité Départemental Motocyclisme de l'Aisne - D02 - L22**

Correspondant : LEBLANC Michel - se reporter à l'adresse de correspondance de la ligue

**ASSOCIATION TEAM CONDE M.V.** LMR : L34 - Dépt. : D02 - N° Club : C1786  
Pdt et Cce : VERDOOLAE GHE Georges - 2 Route de Pargny la Dhuis 02330 MONTIGNY LES CONDE  
Tél. : 03.23.82.44.57 - e-mail : gINETTE.verdoolaeGHE@orange.fr

**LAON MOTO VERTE** LMR : L34 - Dépt. : D02 - N° Club : C1589  
Pdt et Cce : PINTA Matthieu - Ferme de Mennejean 02880 NANTEUIL LA FOSSE - e-mail : matthieu.pinta@me.com

**MC DU PAYS DE LA SERRE** LMR : L34 - Dépt. : D02 - N° Club : C2019  
Pdt et Cce : BRIATTE Thomas - 5 Bis Cité du Bois Dhote 02000 CLACY-ET-THIERRET  
Tél. : 03.23.98.28.64 - e-mail : th.briatte@orange.fr

**MOTO CLUB DE L OMOIS** LMR : L34 - Dépt. : D02 - N° Club : C0293  
Pdt et Cce : PAUGET Daniel - avenue Gustave Eiffel - Zi de Chateau Thierry 02400 CHATEAU THIERRY  
Tél. : 03.23.83.34.56 - e-mail : daniel.pauget@gmail.com

**MOTO CLUB MARLE ET VOHARIES** LMR : L34 - Dépt. : D02 - N° Club : C0549  
Pdt et Cce : LEBLANC Michel - 101 rue Verte 02140 HARY  
Tél. : 03.23.98.57.95 - e-mail : president@motocrossplomion.com

**MX LANDRICOURT** LMR : L34 - Dépt. : D02 - N° Club : C3360  
Pdt et Cce : MOLIN David - 3 rue du Moulin 02880 CUFFIES  
Tél. : 03.23.53.40.85 - e-mail : david.molin837@orange.fr

**MX NIZY LE COMTE** LMR : L34 - Dépt. : D02 - N° Club : C3539  
Pdt et Cce : COSSUS Jimmy - 2 rue de la Garenne 10300 MONTGUEUX  
Tél. : 03.25.78.01.43 - e-mail : mxnizylecomte@gmail.com

**MX PARK CLASTRES 02** LMR : L34 - Dépt. : D02 - N° Club : C3433  
Pdt : MOUSSE Jean-Claude - 119 rue rue du Bout d'Airon 62155 MERLIMONT - e-mail : jcm8@ymail.com  
Cce : CHRETIEN Jody - 75 avenue de la Victoire 02480 JUSSY - Tél. : 07.50.20.66.85 - e-mail : jodytassin@gmail.com

**PLANETE QUAD** LMR : L34 - Dépt. : D02 - N° Club : C3220  
Pdt et Cce : GONNIN Sydney - 17 rue de Capelle 02110 BRANCOURT LE GRAND  
e-mail : gregory.foreste@orange.fr

**PLUS RACE FOLEMBRAY** LMR : L34 - Dépt. : D02 - N° Club : C3454  
Pdt et Cce : VITALI Franck - Batiment B App1D - 30 Route de Champigny 94350 VILLIERS SUR MARNE  
e-mail : vitali.franck@gmail.com

**ROZOY MOTO QUAD PASSION** LMR : L34 - Dépt. : D02 - N° Club : C3017  
Pdt et Cce : BERNAILLE Patrick - 102 rue du Pont du Rieux 02360 ROZOY SUR SERRE  
Tél. : 03.64.15.16.03 - e-mail : patrick.bernaill66@gmail.com

**SPORT MECANIQUE A CRAMPONS** LMR : L34 - Dépt. : D02 - N° Club : C3073  
Pdt : GOIRE Laurent - 8 rue St Saulve 02690 ESSIGNY LE GRAND  
Tél. : 03.23.63.26.12 - e-mail : laurentgoire@orange.fr  
Cce : LENGEELE Gérard - 21 rue du Cimetière 02410 ST GOBAIN  
Gsm : 06.85.36.55.68 - e-mail : amignycross@gmail.com

**TEAM LH RACING** LMR : L34 - Dépt. : D02 - N° Club : C3506  
Pdt et Cce : HANON Ludovic - 2 Chemin Ferme Rouge 02380 JUMENCOURT - e-mail : Lh1racing34@aol.com

**Nord (59)****Comité Départemental Motocyclisme du Nord - D59 - L22**

Se reporter à l'adresse de correspondance de la ligue

**ASS. DEVELOPPEMENT ACTIVITE SPORT MECANIKUES** LMR : L34 - Dépt. : D59 - N° Club : C2728  
Pdt et Cce : GONSSE Franck - 10 Place de la Petite Chapelle 59140 DUNKERQUE  
Tél. : 06.32.24.59.04 - e-mail : franck.gonsse.adasm@gmail.com

**AZIMUT ENDURO** LMR : L34 - Dépt. : D59 - N° Club : C1588  
Pdt et Cce : WATERLOT Philippe - 273 rue du Retour 59840 PREMESQUES  
Tél. : 06.45.88.69.48 - e-mail : waterlotph@gmail.com

# LIGUES, CDM & CLUBS FFM

## **CARDINAL ENDURO** **LMR : L34 - Dépt. : D59 - N° Club : C3361**

Pdt et Cce : BOUTILLIER Daniel - 567 rue de Secmont 59246 MONS EN PEVELE - e-mail : bea.boutillier@gmail.com

## **CASSEL MOTO CLUB** **LMR : L34 - Dépt. : D59 - N° Club : C0207**

Pdt et Cce : POTISEK Rudy - 2297 Sentier de Kerck Of 59670 CASSEL

Tél. : 03.28.42.40.03 - e-mail : mapotisek@orange.fr

## **FLANDRE MOTO VERTE** **LMR : L34 - Dépt. : D59 - N° Club : C1580**

Pdt et Cce : STRUYS Jean-Marie - 745 Route Nationale 59190 PRADELLES

e-mail : jean-marie.struys@wanadoo.fr

## **LIGNY RACING TEAM** **LMR : L34 - Dépt. : D59 - N° Club : C3107**

Pdt et Cce : COENEN Rafael - 4 rue de Lesdain 59127 ESNES

Tél. : 06.26.53.87.34 - e-mail : rafael.coenen@skynet.be

## **MAXX RACING** **LMR : L34 - Dépt. : D59 - N° Club : C2831**

Pdt et Cce : VANDERBECQ Franck - 738 rue Edouard Vaillant 59184 SAINGHIN EN WEPPEES

Tél. : 03.20.06.63.53 - e-mail : francky@dedoncker.com

## **MOTO CLUB CAPPELLOIS** **LMR : L34 - Dépt. : D59 - N° Club : C2864**

Pdt et Cce : VERNIEUWE Francis - avenue du Général de Gaulle - Bp51 - 59180 CAPPELLE LA GRANDE

Tél. : 09.70.03.24.13 - e-mail : motoclubcappellois@outlook.fr

## **MOTO CLUB DE BAILLEUL** **LMR : L34 - Dépt. : D59 - N° Club : C3135**

Pdt et Cce : PETITPREZ Thierry - 3709 rue Plumstraete - Le Steent Je 59270 BAILLEUL

Tél. : 03.28.41.26.96 - e-mail : garagedelhuile@free.fr

## **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 - e-mail : easybike@hotmail.fr

## **MOTO CLUB DE L'AVESNOIS** **LMR : L34 - Dépt. : D59 - N° Club : C0085**

Pdt et Cce : TRAISNEL Arnaud - 29 rue du Moulin 59530 VILLEREAU

Tél. : 06.38.62.41.96 - e-mail : traisnel.arnaud@gmail.com

## **MOTO CLUB DU LITTORAL 59** **LMR : L34 - Dépt. : D59 - N° Club : C1776**

Pdt : ANDRIEUX Isabelle - 67 rue de la Gare 59170 CROIX - e-mail : isabelle.andrieux@hotmail.fr

Cce : MADDELEIN Christophe - 23 rue du 8 Mai 1945 - 59273 FRETIN

Tél. : 03.20.59.88.15 - Gsm : 06.10.24.08.45 - e-mail : c.maddelein@wanadoo.fr

## **MOTO CLUB DU NORD DE LA FRANCE** **LMR : L34 - Dépt. : D59 - N° Club : C0651**

Pdt et Cce : JEANSOU Marc - Residence Les Cascades N 1 - 329 rue Verte 59170 CROIX

Tél. : 03.20.89.99.69 - e-mail : motoclubdnord@hotmail.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

Tél. : 03.27.92.50.15 - e-mail : motocrossarlex@orange.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. : 03.28.40.84.12 - e-mail : mcmerville@yahoo.fr

## **MOTO CLUB PECQUENCOURT** **LMR : L34 - Dépt. : D59 - N° Club : C1283**

Pdt et Cce : OSZYWA Christian - 961 rue du Bois de la Chaussée 59146 PECQUENCOURT

e-mail : mc.oszywa@free.fr

## **RACING TOUT TERRAIN** **LMR : L34 - Dépt. : D59 - N° Club : C1856**

Pdt et Cce : OBERT Vincent - 28 rue du Maréchal Leclerc 59147 GONDECOURT - e-mail : racingtoutterrain@gmail.com

## **TEAM MX CHRONO** **LMR : L34 - Dépt. : D59 - N° Club : C3233**

Pdt et Cce : DARCOURT Marc - Route des Dunes - Circuit Bernard Gouvert - 59279 LOON PLAGE

Tél. : 07.71.94.21.46 - e-mail : marcdarcourt@gmail.com

## Oise (60)

### **Comité Départemental Motocyclisme de l'Oise - D60 - L22**

Correspondant : LMR Picardie - Les Terrasses du Mail - Résidence Claudel A - 02880 CUFFIES

## **AM PISSELEU** **LMR : L34 - Dépt. : D60 - N° Club : C3311**

Pdt et Cce : CHEVRIER Daniel - 10 rue Saint Sulpice 60390 AUTEUIL

Tél. : 06.74.94.60.42 - e-mail : chevrier.daniel60@gmail.com

## **BEAUVAIS MOTO CLUB** **LMR : L34 - Dépt. : D60 - N° Club : C0122**

Pdt et Cce : LEMOINE Loïc - 15 rue de Grandvilliers 60210 BEAUDEUIT

Tél. : 03.44.13.05.21 - e-mail : lemoine.loicbmc@icloud.com

**C M 2** **LMR : L34 - Dépt. : D60 - N° Club : C2035**

Pdt et Cce : JOINVILLE Géraldine - 1 Ter rue du Mesnil 60350 CUISE LA MOTTE

Tél. : 03.44.20.84.93 - e-mail : gegethierry@free.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. : 06.83.02.82.98 - e-mail : delajckr@free.fr

**MOTO CLUB BRETEUIL SUR NOYE** **LMR : L34 - Dépt. : D60 - N° Club : C0171**

Pdt et Cce : HEMERY Jérôme - 6 rue du Marais 80500 GRATIBUS

Tél. : 06.10.01.37.85 - e-mail : hrs.jh@orange.fr

**MOTO CLUB DE BLARGIES** **LMR : L34 - Dépt. : D60 - N° Club : C0149**

Pdt et Cce : LETELLIER Jean-Pierre - 3 rue Fernand Braudel 60000 BEAUVAIS

Tél. : 03.44.02.33.65 - e-mail : jean-pierre.letellier0190@orange.fr

**MOTO CLUB DE LA PICARDIE VERTE** **LMR : L34 - Dépt. : D60 - N° Club : C2660**

Pdt et Cce : GRATIEN Alain - 38 rue des Chevrefoilles - Hennicourt 60220 ABANCOURT

Tél. : 03.44.82.34.57 - e-mail : gratien-alain@orange.fr

**MOTO CLUB DE THELLE** **LMR : L34 - Dépt. : D60 - N° Club : C0898**

Pdt et Cce : FURA André - 1 rue de la Chapelle - Cavillon 60730 ULLY ST GEORGES

Tél. : 03.44.27.81.00 - e-mail : richardfura.fsb@gmail.com

**MOTO CLUB DES HAUTES VALLEES** **LMR : L34 - Dépt. : D60 - N° Club : C2567**

Pdt et Cce : DE CLERCQ Olivier - Mairie de Crisolles - Place de la Mairie 60400 CRISOLLES

Tél. : 09.54.63.59.22 - e-mail : olivier.declercq@icloud.com

**MOTO CLUB MERUVIEN** **LMR : L34 - Dépt. : D60 - N° Club : C0571**

Pdt et Cce : ALVAREZ Javier - 2 Bis rue du Temple de la Raison 60570 MORTEFONTAINE EN THELLE

Tél. : 03.44.22.50.57 - e-mail : javier.alvarez431@orange.fr

**MOTO CLUB ZAMATTIO** **LMR : L34 - Dépt. : D60 - N° Club : C3310**

Pdt et Cce : ABEELE Steven - G - 149 rue Aristide Briand 60170 RIBECOURT DRESLINCOURT

Tél. : 06.03.42.35.73 - e-mail : bbl60170@hotmail.fr

**MOTO TRIAL DE CAISNES 60** **LMR : L34 - Dépt. : D60 - N° Club : C1451**

Pdt et Cce : HELWASER Jean - 104 rue du Château 60400 CAISNES

Tél. : 03.44.09.77.44 - e-mail : tc\_caisnes@me.com

**MOTO/QUAD PLAINVILLE** **LMR : L34 - Dépt. : D60 - N° Club : C3519**

Pdt et Cce : VESTIEL Julien - 11 rue Marcel Dassault 60120 PLAINVILLE

Tél. : 06.80.48.23.79 - e-mail : vestiel.julien@orange.fr

**RANDO TRAILS COMPIEGNE** **LMR : L34 - Dépt. : D60 - N° Club : C2816**

Pdt et Cce : SEELS Romuald - 325 rue du Général Koenig 60280 VENETTE

Tél. : 03.44.83.35.45 - e-mail : romualdseels@orange.fr

**UNION SPORTIVE CREPYNOISE MOTO** **LMR : L34 - Dépt. : D60 - N° Club : C0294**

Pdt et Cce : MAILLARD Anthony - 480 Hameau Le Voisin 60123 BONNEUIL EN VALOIS

Tél. : 03.44.88.41.40 - e-mail : 42anthony222@gmail.com

**WHEELING CLUB SAINT JUSTOIS** **LMR : L34 - Dépt. : D60 - N° Club : C0814**

Pdt : COLLERY Pierre - 1 rue Rocq Pasquette 60130 WAVIGNIES

Tél. : 06.27.06.60.74 - e-mail : riderpenchak@hotmail.fr

Cce : TRIOUX Isabelle - 10 Chaussée Brunehaut 60510 LITZ

Gsm : 06.63.79.64.51 - e-mail : wheelingclub@hotmail.com

**Pas de Calais (62)****Comité Départemental Motocyclisme du Pas de Calais - D62 - L22**

Se reporter à l'adresse de correspondance de la ligue

**A.S.M. DE CROIX EN TERNOIS** **LMR : L34 - Dépt. : D62 - N° Club : C2175**

Pdt : DUQUESNOY Patrick - 9 Bis Route Nationale 62140 REGNAUVILLE

Tél. : 03.21.05.57.64 - e-mail : patrick@circuitdecroix.com

Cce : KOWALSKI Eléonore - 43 rue Principale 62270 BLANGERMONT

Tél. : 03.21.03.99.51 - e-mail : contact@circuitdecroix.com

**ARRAS QUAD ORGANISATION** **LMR : L34 - Dépt. : D62 - N° Club : C2170**

Pdt et Cce : SEBERT Benoit - 41 rue de L'Espérance 62123 BEAUMETZ-LES-LOGES - e-mail : benoit.sebert@sfr.fr

**BERCK MOTO CLUB** **LMR : L34 - Dépt. : D62 - N° Club : C2367**

Pdt et Cce : DUMINIL Christian - 156 Parc de la Frenaise 62600 BERCK

Tél. : 06.35.34.78.43 - e-mail : christianduminil61@gmail.com

**CALAIS SPORTS MECANIKES LMR : L34 - Dépt. : D62 - N° Club : C2771**

Pdt et Cce : HAMY Bruno - 60 rue Emile Dumont 62137 COULOGNE - Tél. : 03.21.17.59.64 - e-mail : andy82@live.fr

**ENDUROPALE LE TOUQUET PAS DE CALAIS ORGANISATION LMR : L34 - Dépt. : D62 - N° Club : C2819**

Pdt et Cce : HAUQUIER David - avenue des Essarts - B.P. 70 - 59360 LE CATEAU CAMBRESIS

Tél. : 03.27.84.54.33 - e-mail : david.hauquier@wanadoo.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. : 03.21.06.30.78 - e-mail : brodbeckjm@wanadoo.fr

**MOTO CLUB CANCHE AUTHIE LMR : L34 - Dépt. : D62 - N° Club : C2622**

Pdt et Cce : FIQUET Jean Michel - 1036 Route de Tournes 62360 ECHINGHEN

Tél. : 06.50.67.37.49 - e-mail : fiquet.jm@gmail.com

**RC MX GOUY SERVINS LMR : L34 - Dépt. : D62 - N° Club : C1740**

Pdt et Cce : LHERBIER Jérôme - 12 rue du Four 62530 SERVINS

Tél. : 06.30.97.34.90 - e-mail : rcmx.gouyservins@gmail.com

**MOTO CLUB DE GOUY EN ARTOIS LMR : L34 - Dépt. : D62 - N° Club : C2582**

Pdt et Cce : SCHOTS Frédéric - 3 rue Neuve Saint Etienne 62000 ARRAS

Tél. : 03.21.55.93.33 - e-mail : liguemotoflandres@wanadoo.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. : 03.21.07.08.92 - e-mail : celine.allard175@orange.fr

**MOTO CLUB DE SERVINS LMR : L34 - Dépt. : D62 - N° Club : C0859**

Pdt et Cce : DUMONT Eric - 4 Hameau de Maisnil 62530 SERVINS

Tél. : 06.45.87.87.57 - e-mail : eric.dumont2@technomecanic.com

**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. : 03.21.40.68.46 - e-mail : mcetangs@sfr.fr

**Somme (80)****Comité Départemental Motocyclisme de la Somme - D80 - L22**

Correspondant : LMR Picardie - Les Terrasses du Mail - Résidence Claudel A - 02880 CUFFIES

**ASS. SPORTIVE DE MARICOURT LMR : L34 - Dépt. : D80 - N° Club : C2525**

Pdt et Cce : BINAN Patrick - 2 rue desHottes 80360 MARICOURT

Tél. : 09.84.02.01.96 - e-mail : binan.patrick@gmail.com

**ASS. SPORTIVE HARDECOURT AUX BOIS LMR : L34 - Dépt. : D80 - N° Club : C2074**

Pdt et Cce : LAGUILLIER Paul - 2 Grande rue 80360 GINCHY

Tél. : 03.22.85.01.44 - e-mail : p-laguillier@wanadoo.fr

**HOLESHOT MOTO CLUB LMR : L34 - Dépt. : D80 - N° Club : C3409**

Pdt et Cce : DEBURE Angelique - 2 ruelle du Bois du Parc 80290 CROIXRAULT

Tél. : 03.22.90.75.10 - e-mail : holeshot.blangy@free.fr

**LES WHOOPS FLIXECOURTOIS LMR : L34 - Dépt. : D80 - N° Club : C3114**

Pdt et Cce : CHARPENTIER Walter - 4 rue Louis Pasteur 80420 VILLE LE MARCLET

Tél. : 03.22.51.71.47 - e-mail : walchar@free.fr

**MAT- RACING TEAM AIRAINES LMR : L34 - Dépt. : D80 - N° Club : C3324**

Pdt et Cce : TOUZARD Bruno - 4 rue des Pré Notre Dame 80270 AIRAINES

Tél. : 06.04.53.36.76 - e-mail : bruno.touzard@sfr.fr

**MOTO CLUB DOULLENNAIS LMR : L34 - Dépt. : D80 - N° Club : C3266**

Pdt et Cce : QUILLIE Romain - 12 rue du Collège 80600 DOULLENS - e-mail : romainquillie@orange.fr

**MC MUNICIPAL AILLY SUR NOYE LMR : L34 - Dépt. : D80 - N° Club : C2168**

Pdt et Cce : DESSEAUX Gérard - 18 rue de la Carrière 80250 CHAUSSOY EPAGNY

Tél. : 03.22.41.12.31 - e-mail : desseaux.gerard@gmail.com

**MOTO CLUB PICARD LMR : L34 - Dépt. : D80 - N° Club : C0696**

Pdt et Cce : BOIDIN Maurice - 8 rue Jeanne Natiere 80000 AMIENS

Tél. : 03.22.91.56.46 - e-mail : m.boidin@wanadoo.fr

**MOTO CLUB SX CONCEPT LMR : L34 - Dépt. : D80 - N° Club : C3244**

Pdt et Cce : SERVANTON Jean Philippe - 1 Bis Impasse du Forchat 74200 THONON LES BAINS

Tél. : 06.07.09.95.07 - e-mail : sarl-jean-michel.dobel@orange.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. : 03.22.61.32.25 - e-mail : mermerbernard@aol.com

**MUSTANG MOTOCROSS CLUB 1984** LMR : L34 - Dépt. : D80 - N° Club : C3530

Pdt et Cce : HANIFI Abdelhak - Appt 179 - 2 rue Stendhal 80080 AMIENS

Tél. : 07.82.28.03.82 - e-mail : mustang.80@hotmail.com

**MX 15 MOTO CLUB** LMR : L34 - Dépt. : D80 - N° Club : C3452

Pdt et Cce : CAILLOUET Sebastien - 1 rue de Grivesnes 80250 MALPART

Tél. : 06.45.53.66.64 - e-mail : caillouet.sebastien@orange.fr

**PRO-STAGE** LMR : L34 - Dépt. : D80 - N° Club : C2991

Pdt et Cce : LANGUE Nicolas - 1 la ruelle 80200 ASSEVILLERS

Tél. : 03.22.85.15.93 - e-mail : nicolaslangue@gmail.com

**VMX INITIATION ET PERFECTIONNEMENT** LMR : L34 - Dépt. : D80 - N° Club : C3521

Pdt : BONNEMAISON Corinne - 3 rue du Bois de la Dessous 80290 LIGNIERES-CHATELAIN

e-mail : corinne-bonnemaison@orange.fr

Cce : VANDERGHOTE Simon - 13 rue Notre Dame 80290 CROIXRAULT

Tél. : 06.45.87.70.13 - Gsm : 06.45.87.70.13 - e-mail : simon.vanderghote@orange.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)

Site Web : [www.liguemoto-idf.org](http://www.liguemoto-idf.org)**Siège Social** : 6, rue du 8 mai 1945 - 91470 LIMOURS - Tél : 01.64.90.48.45 - e-mail : [liguemoto.idf@wanadoo.fr](mailto:liguemoto.idf@wanadoo.fr)**Correspondance** : Au siège social**Président** : DIEUDONNÉ Fernand - 6, rue du 8 mai 1945 - 91470 LIMOURS - Tél : 01.64.90.48.45e-mail : [liguemoto.idf@wanadoo.fr](mailto:liguemoto.idf@wanadoo.fr)**1er Vice-président** : MAINDRON Jean-Luc - 6 rue du Moulin de Grais 91370 VERRIERES LE BUISSONMobile : 06.08.49.86.60 - e-mail : [maindrongjl@hotmail.com](mailto:maindrongjl@hotmail.com)**Vice-présidents** : KRAJKA Charles - 98 Boulevard de Verdun 94120 FONTENAY SOUS BOISTél/Fax : 01.48.76.17.39 - Mobile : 06.71.96.31.61 - e-mail : [krace@wanadoo.fr](mailto:krace@wanadoo.fr)

RENOUARD Noël - 63 ter rue Richard Vian 91530 SAINT CHERON

Mobile : 06.15.10.02.93 - e-mail : [renouel.no@free.fr](mailto:renouel.no@free.fr)**Trésorier** : LE PIT Philippe - Lieu dit Moureau 46310 ST GERMAIN DU BEL AIRMobile : 06.82.43.65.01 - e-mail : [philippe.le.pit@gmail.com](mailto:philippe.le.pit@gmail.com)**Délégués aux A.G.** : DIEUDONNÉ Fernand - MAINDRON Jean-Luc**PRESIDENTS OU RESPONSABLES DES COMMISSIONS SPORTIVES :****Motocross** : FARAIN Jacky - 2, rue des Sablons 91790 BOISSY SOUS SAINT YONTél : 06.12.40.34.92 - e-mail : [mxidf.fjarain@gmail.com](mailto:mxidf.fjarain@gmail.com)**Enduro & Rallyes TT** : MAINDRON Jean-Luc à 6 rue du Moulin de Grais 91370 VERRIERES LE BUISSONMobile : 06.08.49.86.60 - e-mail : [maindrongjl@hotmail.com](mailto:maindrongjl@hotmail.com)**Vitesse** : DIEUDONNÉ Dany - 4, rue Emile Zola 91460 MARCOUSSISFax : 01.64.49.74.58 - Mobile : 06.31.14.78.10 - e-mail : [danydieudonne@wanadoo.fr](mailto:danydieudonne@wanadoo.fr)**Pratique Educative** : DIEUDONNÉ Dany - 4, rue Emile Zola 91460 MARCOUSSISFax : 01.64.49.74.58 - Mobile : 06.31.14.78.10 - e-mail : [danydieudonne@wanadoo.fr](mailto:danydieudonne@wanadoo.fr)**Trial** : APARICIO Gérard - 3, domaine de la Barre 77150 FEROLLES ATTILLYTél : 01.60.02.18.72 - Mobile : 06.14.43.19.50 - e-mail : [gerard.aparicio@gmail.com](mailto:gerard.aparicio@gmail.com)**Rallyes Routiers & Tourisme** : GAULTIER Thierry - 17 rue Edmond Nocard 94700 MAISONS ALFORTTél. : 09.51.15.79.19 - Fax : 09.56.15.79.19 - Mobile : 06.07.06.49.45 - e-mail : [thierrygaultier@free.fr](mailto:thierrygaultier@free.fr)**Formation Dir/Off** : ROUET Lionel - 31 rue du Bois 78320 LA VERRIERETél. : 01.39.38.00.57 - Mobile : 06.08.92.93.37 - e-mail : [rouet.lionel@neuf.fr](mailto:rouet.lionel@neuf.fr)**Technique** : KRAJKA Charles - 98 Boulevard de Verdun 94120 FONTENAY SOUS BOISTél/Fax : 01.48.76.17.39 - Mobile : 06.71.96.31.61 - e-mail : [krace@wanadoo.fr](mailto:krace@wanadoo.fr)**Discipline & Arbitrage** : COUSSET Bernard - la Petite Ferme, Chemin des Gonds 17100 SAINTESMobile : 06.43.44.93.80 - e-mail : [bernard.cousset-17@orange.fr](mailto:bernard.cousset-17@orange.fr)

**CLUBS AFFILIÉS****Paris (75)****Comité Motocycliste Départemental de Paris - D75 - L03**

Président et Correspondant : LESCURE Jean - 2 rue de la Croix Rouge 95300 HEROUVILLE

Mobile : 06.33.21.73.47 - e-mail : lescure.jean@free.fr

**BMW MOTO CLUB FRANCE****LMR : L03 - Dépt. : D75 - N° Club : C3208**

Pdt et Cce : MALOU Claude - 10 rue de la Pommeraie 34130 CANDILLARGUES

Tél. : 04.67.15.16.05 - e-mail : claude.malou@bmwmcf.com

**CMC - CAROLE MOTO CLUB****LMR : L03 - Dépt. : D75 - N° Club : C1829**

Pdt et Cce : CHAUVEAU Jean-Paul - 16 rue de la Cerisaie 75004 PARIS

Tél. : 06.85.01.92.11 - e-mail : cmc@carolemotoclub.fr

**LNCMPNDA****LMR : L03 - Dépt. : D75 - N° Club : C0718**

Pdt : DURAND Eric - 2 Route de la Planchette 35510 CESSON SEVIGNE

Tél. : 02.99.67.81.70 - e-mail : eric.durand@interieur.gouv.fr

Cce : WILLERY Frederic - B31 - 346 avenue Georges Clemenceau 92000 NANTERRE

Gsm : 06.60.35.67.39 - e-mail : frederic.willery@interieur.gouv.fr

**ON TRIAL****LMR : L03 - Dépt. : D75 - N° Club : C3358**

Pdt et Cce : MASSON Florent - 1 rue des Grandes Brières 25400 AUDINCOURT

Tél. : 03.81.93.65.65 - e-mail : fmasson@axone-montbelliard.fr

**PARIS MOTO CLUB****LMR : L03 - Dépt. : D75 - N° Club : C2732**

Pdt et Cce : LESCURE Jean - 2 rue de la Croix Rouge 95300 HEROUVILLE

Tél. : 09.80.39.25.22 - e-mail : lescure.jean@free.fr

**Seine et Marne (77)****Comité Motocycliste Départemental de la Seine et Marne - D77 - L03**

Président : CAILLE Laurent - Correspondance : 6, rue du 8 mai 1945 91470 LIMOURS

Tél. : 01.64.90.48.45 - Mobile : 06.47.31.02.75 - e-mail : comitemoto77@orange.fr

**A.S.M. FUBLAINES****LMR : L03 - Dépt. : D77 - N° Club : C1870**

Pdt et Cce : CAILLE Laurent - Les Bois de la Plaine de Moras - Route des Bondons 77640 JOUARRE

Tél. : 01.64.90.48.45 - e-mail : laurent.c114@hotmail.com

**CLUB SPORTIF ET DE LOISIR D'ECOLE DE GENDARMERIE LMR : L03 - Dépt. : D77 - N° Club : C2941**

Pdt et Cce : BERNIER David - 7 rue Massenet 77300 FONTAINEBLEAU

Tél. : 09.83.36.77.52 - e-mail : dsbernier@gmail.com

**GIRONVILLE 77****LMR : L03 - Dépt. : D77 - N° Club : C3070**

Pdt et Cce : MANGIN Gerard - 12 Bis rue Grande 77890 GIRONVILLE

Tél. : 01.64.28.77.50 - e-mail : gironville77@orange.fr

**INITIATION ET PERFECTIONNEMENT AU SUPER MOTARD LMR : L03 - Dépt. : D77 - N° Club : C3345**

Pdt et Cce : LAMY Maud - 11 rue des Blés d'Or 77230 DAMMARTIN EN GOELE

Tél. : 01.60.03.73.27 - e-mail : ipsm.ipsm@outlook.com

**MOTO CLUB BALORY****LMR : L03 - Dépt. : D77 - N° Club : C0093**

Pdt et Cce : BINET Michel - rue 5 C - St Laurent 77167 BAGNEAUX SUR LOING

Tél. : 06.10.71.47.17 - e-mail : michelbinet2@yahoo.fr

**MOTO CLUB BRIE 77****LMR : L03 - Dépt. : D77 - N° Club : C0173**

Pdt et Cce : GIROUD Franck - 06 Chemin des Profondis 77410 PRECY SUR MARNE

e-mail : full-power77@hotmail.fr

**MOTO CLUB DE SENART****LMR : L03 - Dépt. : D77 - N° Club : C2335**

Pdt et Cce : SOUQUIERE Philippe - 8 rue du Lavoir - Pouilly Le Fort 77240 VERT ST DENIS

e-mail : mx.land@wanadoo.fr

**MOTO CLUB ESPACE TOUT TERRAIN****LMR : L03 - Dépt. : D77 - N° Club : C1290**

Pdt et Cce : TIPHAIGNE Jérôme - 66 Grande rue 77163 DAMMARTIN SUR TIGEAX

Tél. : +336.10.31.89.25 - e-mail : prez@espacell.org

**MOTO CLUB NORD SEINE MARNAIS****LMR : L03 - Dépt. : D77 - N° Club : C0653**

Pdt et Cce : MIGNOT Daniel - 12 rue Emmanuel Grévin 77400 LAGNY SUR MARNE

Tél. : 01.64.02.81.61 - e-mail : daniel.mignot6@free.fr

**MOTO CLUB RIDING SENSATION****LMR : L03 - Dépt. : D77 - N° Club : C3392**

Pdt et Cce : FREMY Laury - 3 C rue Pasteur 77700 CHESSY - Tél. : 01.60.43.90.73 - e-mail : lfriding54@gmail.com

**MOTO CLUB SOISY BOUY LMR : L03 - Dépt. : D77 - N° Club : C0865**

Pdt et Cce : KISTNER Claude - 1 Bis Route du Truisy 77390 ANDREZEL

Tél. : 01.64.06.32.31 - e-mail : sieib@orange.fr

**UNION MOTO NEMOURIENNE LMR : L03 - Dépt. : D77 - N° Club : C0638**

Pdt et Cce : BONNET Philippe - 9 rue Bordes 91610 BALLANCOURT SUR ESSONNE

Tél. : 06.16.58.78.07 - e-mail : bonnet.pn@neuf.fr

**UNIVERS MOTO 77 LMR : L03 - Dépt. : D77 - N° Club : C3502**

Pdt et Cce : HALTER Jeremy - 9 rue Saint Geroche 77320 DAGNY - e-mail : jeremy@universtoutterrain.fr

**Yvelines (78)****Comité Motocycliste Départemental des Yvelines - D78 - L03**

Président : TILLIER Cyrille

Correspondance : Ligue Moto Ile de France 6, rue du 8 mai 1945 91470 LIMOURS

Mobile : 06.11.68.22.37 - e-mail : cyrille.tillier@netcourrier.com

**AM VERSAILLES RAIDERS 78 LMR : L03 - Dépt. : D78 - N° Club : C0978**

Pdt et Cce : PORTAL Francois - 11 Passage Voltaire 78420 CARRIERES SUR SEINE - e-mail : freeskyer@yahoo.fr

**ASS MOTO SPORT LMR : L03 - Dépt. : D78 - N° Club : C2793**

Pdt et Cce : SAUVAGE Alexis - 60 Place Claude Monet 78955 CARRIERES-SOUS-POISSY

Tél. : 01.83.57.26.02 - e-mail : alexis.sauvage.as@gmail.com

**ASSOCIATION PRO CLASSIC LMR : L03 - Dépt. : D78 - N° Club : C2034**

Pdt et Cce : FREON Philippe - 5 rue du Harnais 78120 RAMBOUILLET

Tél. : 01.30.59.86.53 - e-mail : proclassic@neuf.fr

**EXTREME MOTO CLUB LMR : L03 - Dépt. : D78 - N° Club : C1974**

Pdt et Cce : BOIS Alain - 1 rue des Crons 78520 LIMAY - Tél. : 01.30.92.39.60 - e-mail : adjudant.alain@free.fr

**MC V.E.R.O LMR : L03 - Dépt. : D78 - N° Club : C3104**

Pdt et Cce : MONDY Veronique - 29 rue de Rambouillet 78120 CLAIREFONTAINE EN YVELINES

Tél. : 06.82.64.86.18 - e-mail : events.vero@gmail.com

**OXYGENE PSA LMR : L03 - Dépt. : D78 - N° Club : C2543**

Pdt et Cce : COMBES Emmanuel - 21 rue de Bandeville 91410 SAINT CYR SOUS DOURDAN

Tél. : 01.60.81.22.04 - e-mail : emmanuel.combes@laposte.net

**PASSION TT 78 LMR : L03 - Dépt. : D78 - N° Club : C2852**

Pdt et Cce : QUENOLLE Olivier - 37 rue du Président Wilson 78230 LE PECQ

e-mail : quenolle.trial@orange.fr

**PLUSRACE LMR : L03 - Dépt. : D78 - N° Club : C2572**

Pdt et Cce : ALEXANDRE Vianney - 7 rue du Renard 78600 MAISONS LAFFITTE

Tél. : 06.13.37.31.56 - e-mail : vianney.alexandre@plusrace.com

**SPORTING MOTO CLUB DES MUREAUX LMR : L03 - Dépt. : D78 - N° Club : C2065**

Pdt et Cce : DUCHENE Francois - 18 rue Mesnil 75116 PARIS e-mail : spoitou@noos.fr

**TEAM 6EME AVENUE LMR : L03 - Dépt. : D78 - N° Club : C2473**

Pdt et Cce : VAUGELADE Michel - 1 rue de la Justice Orange 95000 CERGY

e-mail : mvaugelade@outlook.fr

**Essonne (91)****Comité Motocycliste Départemental de l'Essonne - D91 - L03**

Présidente et Correspondance : Mme DIEUDONNE Dany - 4, rue Emile Zola 91460 MARCOUSSIS

Tél. : 06.31.14.78.10 - e-mail : danydieudonne@wanadoo.fr

**BMW MOTO CLUB D'ILE DE FRANCE LMR : L03 - Dépt. : D91 - N° Club : C3240**

Pdt et Cce : FISCHER Christian - 8 rue des Bois Blancs 91630 CHEPTAINVILLE

Tél. : 06.84.31.99.09 - e-mail 5@yahoo.fr

**C.O.S.R.L SECTION MOTO LMR : L03 - Dépt. : D91 - N° Club : C3071**

Pdt et Cce : TASSEAU Yann - 12 rue au Comte 91150 MORIGNY CHAMPIGNY

Tél. : 06.80.30.60.80 - e-mail : yann.tasseau@gmail.com

**D JACK MOTO FAMILY LMR : L03 - Dépt. : D91 - N° Club : C3074**

Pdt : AUFFRET Christophe - 46 Bis rue du Docteur Babin 91470 FORGES LES BAINS

Tél. : 09.54.63.92.77 - e-mail : christophe.auffret@live.fr

Cce : MAURICE Francois - 7 avenue Av du Général Warabiot 91420 MORANGIS

Tél. : 01.69.34.01.98 - Gsm : 06.12.13.49.76 - e-mail : francois.rismo799@gmail.com

**ENDURO CLUB DE VERRIERES** **LMR : L03 - Dépt. : D91 - N° Club : C2471**

Pdt et Cce : MAINDRON Jean-Luc - 6 rue rue du Moulin de Grais 91370 VERRIERES LE BUISSON  
Tél. : 06.08.49.86.60 - e-mail : maindronjl@hotmail.com

**LC'S CLUB DE FRANCE** **LMR : L03 - Dépt. : D91 - N° Club : C3132**

Pdt et Cce : ROCHEFORT Claude - 71 Route de Leuville 91180 ST GERMAIN LES ARPAJON  
Tél. : 06.84.38.79.67 - e-mail : clauderochefort@aol.com

**LES TONTONS CHICANEURS** **LMR : L03 - Dépt. : D91 - N° Club : C2575**

Pdt : PAWCZAK Michel - 7 rue du Président Doumer 92340 BOURG LA REINE - e-mail : michel.pawczak@free.fr  
Cce : LE PINVIDIC Yann - 81 rue Guynemer 91360 EPINAY SUR ORGE  
Tél. : 01.69.34.95.87 - Gsm : 06.83.99.26.10 - e-mail : y.lepinvidic@gmail.com

**MC CHATILLONNAIS BOUTIGNY** **LMR : L03 - Dépt. : D91 - N° Club : C0244**

Pdt : PAJOT Cedric - 235 rue Henri Barbusse 94500 CHAMPIGNY-SUR-MARNE - e-mail : bvauzelle@yahoo.fr  
Cce : MONSINJON Bertrand - 8 Bis avenue Guillemain 92600 ASNIERES SUR SEINE  
Gsm : 07.85.39.96.54 - e-mail : yonath@msn.com

**MOTO CLUB ACCELERATION** **LMR : L03 - Dépt. : D91 - N° Club : C1490**

Pdt et Cce : DIEUDONNE Dany - 4 rue Emile Zola 91460 MARCOUSSIS - e-mail : danydieudonne@wanadoo.fr

**MOTO CLUB DE LINAS MONTLHERY** **LMR : L03 - Dépt. : D91 - N° Club : C2905**

Pdt et Cce : LAVRENTIEFF Pierre - 26 rue des Prés 91620 LA VILLE DU BOIS  
Tél. : 06.15.40.66.38 - e-mail : lavrentieff@free.fr

**MOTO CLUB DE YERRES** **LMR : L03 - Dépt. : D91 - N° Club : C1009**

Pdt et Cce : FLOURE Alain - 3 rue des Provinces 77176 SAVIGNY LE TEMPLE  
Tél. : 0160636247 - e-mail : alain.floure@free.fr

**MOTO CLUB MOTORS EVENTS** **LMR : L03 - Dépt. : D91 - N° Club : C2740**

Pdt et Cce : MOTHRE Marc - 14 rue Cauchy 75015 PARIS - e-mail : marc-motors-events@orange.fr

**MOTO CLUB ST CHERON ET SA REGION** **LMR : L03 - Dépt. : D91 - N° Club : C0798**

Pdt et Cce : PRONO Gilles - 03 rue du Coteau Nord 91530 SAINT CHERON  
Tél. : 09.63.35.47.37 - e-mail : g.prono@orange.fr

**MOTO CLUB SAINTE GENEVIEVE SPORT** **LMR : L03 - Dépt. : D91 - N° Club : C1056**

Pdt et Cce : SAUVAGE Philippe - 4 rue de Soisy 45330 MALESHERBES  
Tél. : 02.38.32.17.81 - e-mail : philippe.sauvage9@wanadoo.fr

**MOTO TEAM RACING** **LMR : L03 - Dépt. : D91 - N° Club : C3062**

Pdt et Cce : NAUD Steffie - 70 rue Jean Jaurès 91310 LEUVILLE SUR ORGE  
Tél. : 06.71.69.55.11 - e-mail : naudsteffie@aol.com

**MOUTARS CLUB MOTOCROSS** **LMR : L03 - Dépt. : D91 - N° Club : C1717**

Pdt et Cce : CLERQUIN Henry - 6 Impasse du Moulin à Vent 91640 BRIIS SOUS FORGES  
Tél. : 01.64.90.54.74 - e-mail : clerquin.h@free.fr

**MX 911** **LMR : L03 - Dépt. : D91 - N° Club : C2472**

Pdt et Cce : AGUETTAZ Jean-Francois - 10 Chemin des ruelles - Machery 91640 VAUGRIGNEUSE  
Tél. : 01.64.58.82.59 - e-mail : mx911@orange.fr

**TRIAL CLUB DE MARCOUSSIS** **LMR : L03 - Dépt. : D91 - N° Club : C0546**

Pdt et Cce : CHASSAGNE Laurent - 3 Clos du Houssay 91460 MARCOUSSIS  
Tél. : 01.69.80.78.04 - e-mail : laurent.chassagne@laposte.net

**Hauts de Seine (92)****Comité Départemental Motocycliste des Hauts de Seine - D92 - L03**

Président et Correspondance : Ligue Moto Ile de France - 6, rue du 8 mai 1945 - 91470 LIMOURS  
Tél. : 01.64.90.48.45 - e-mail : liguemoto.idf@wanadoo.fr

**A.M.C. DE FRANCE** **LMR : L03 - Dépt. : D92 - N° Club : C0369**

Pdt : CASASNOVAS Patrick - Editions Larivière - 12 rue Mozart 92587 CLICHY CEDEX  
Tél. : 01.41.40.32.19 - e-mail : pascal.auberty@editions-lariviere.com  
Cce : ETIENNE Claire - Editions Larivière - 12 rue Mozart 92587 CLICHY CEDEX  
Tél. : 01.41.40.31.28 - Gsm : 06.74.65.55.02 - e-mail : claire.etienne@editions-lariviere.com

**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. : 01.47.99.26.16 - e-mail : president@rg500.org

**CLUB 14** **LMR : L03 - Dépt. : D92 - N° Club : C0736**

Pdt et Cce : MORELLI Serge - 87 avenue Francois Arago 92022 NANTERRE CEDEX  
Tél. : 01.55.69.61.01 - e-mail : valerie.robinet@club14.asso.fr

**CLUB TRAJECTOIRE** **LMR : L03 - Dépt. : D92 - N° Club : C1673**  
 Pdt et Cce : PERRIN Aurélie - 21 rue du MI Oudinot 55000 LISLE EN RIGAUTL - e-mail : clubtrajectoire@hotmail.fr

**COUELLE RACING TEAM** **LMR : L03 - Dépt. : D92 - N° Club : C2503**  
 Pdt et Cce : COUELLE Stéphane - 4 Impasse Ronsard 11160 RIEUX MINERVOIS  
 Tél. : 06.08.55.37.98 - e-mail : telcou@club-internet.fr

**ECOLE DE PILOTAGE MONNERET - SECURITE D'ABORD** **LMR : L03 - Dépt. : D92 - N° Club : C2715**  
 Pdt et Cce : MONNERET Philippe - 11 Allée des Jockeys 92380 GARCHES  
 Tél. : 01.69.80.89.11 - e-mail : circuit.montlhery@monneret.com

**MOTO CLUB DU PARIS DAKAR** **LMR : L03 - Dépt. : D92 - N° Club : C0679**  
 Pdt : LAVIGNE Etienne - 2 rue Marguerite 92100 BOULOGNE BILLANCOURT  
 Tél. : 01.41.33.14.00 - e-mail : elavigne@aso.fr  
 Cce : QUENTEL Andre - 4 rue de Montbuisson 78430 LOUVECIENNES

## Seine Saint Denis (93)

**Comité Départemental Motocycliste de la Seine St Denis - D93 - L03**  
 Président et Correspondance : BERNARD Rolland  
 RD 40 - TREMBLAY EN FRANCE 95934 ROISSY CHARLES DE GAULLE CEDEX  
 Tél. : 01.48.63.73.54 - e-mail : afmcc@circuit-carole.com

**ASS. SPORTIVE MOTOCYCLISTE DU CIRCUIT CAROLE** **LMR : L03 - Dépt. : D93 - N° Club : C3090**  
 Pdt et Cce : BERNARD Roland - RD 40 - Tremblay en France 95934 ROISSY CHARLES DE GAULLE CEDEX  
 Tél. : 01.48.63.73.54 - e-mail : rbernard@circuit-carole.com

**MOTO SPORT COURNEUVIEN 93** **LMR : L03 - Dépt. : D93 - N° Club : C0290**  
 Pdt et Cce : CASCARINO Pierre - 49 rue Emile Zola 93120 LA COURNEUVE  
 Tél. : 01.48.36.15.15 - e-mail : msc93@wanadoo.fr

**TEAM ALLIANCE MOTOS** **LMR : L03 - Dépt. : D93 - N° Club : C3529**  
 Pdt et Cce : FAURE Jean - C1 - 13 avenue de la République 93800 EPINAY SUR SEINE  
 Tél. : 06.28.46.56.14 - e-mail : teamalliancemotos@gmail.com

## Val de Marne (94)

**Comité Départemental Motocycliste du Val de Marne - D94 - L03**  
 Président et Correspondance : Ligue Moto Ile de France - 6, rue du 8 mai 1945 - 91470 LIMOURS  
 Tél. : 01.64.90.48.45 - e-mail : liguemoto.idf@wanadoo.fr

**ASSOCIATION MOTOCROSS VIGNEUSIEN** **LMR : L03 - Dépt. : D94 - N° Club : C1945**  
 Pdt et Cce : DONGE Aurelien - B1 38 - 12 rue Saint Martin 94290 VILLENEUVE LE ROI  
 Tél. : 06.52.48.57.31 - e-mail : amcv91270@gmail.com

**GUYOT MOTORCYCLE TEAM 94** **LMR : L03 - Dépt. : D94 - N° Club : C2163**  
 Pdt et Cce : GUYOT Christophe - 9 rue des Chalets 94200 IVRY SUR SEINE - e-mail : guyot@gmt.fr

**LA MAIN AU PANIER** **LMR : L03 - Dépt. : D94 - N° Club : C3131**  
 Pdt et Cce : PIETU Odile - 9 rue des Jonquilles 94440 VILLECRESNES  
 Tél. : 09.53.30.44.90 - e-mail : pietus@wanadoo.fr

**MOTO CLUB DE TOURISME DU SUD PARISIEN** **LMR : L03 - Dépt. : D94 - N° Club : C1912**  
 Pdt et Cce : GAULTIER Thierry - 17 rue Edmond Nocard 94700 MAISONS ALFORT  
 Tél. : 09.51.15.79.19 - e-mail : thierygaultier@free.fr

**MOTO CLUB DE VINCENNES** **LMR : L03 - Dépt. : D94 - N° Club : C0991**  
 Pdt et Cce : ADJADJ Serge - 271 avenue Victor Hugo 93100 MONTREUIL  
 Tél. : 01.49.35.93.91 - e-mail : moto-club-de-vincennes@wanadoo.fr

**PISTE LIBRE** **LMR : L03 - Dépt. : D94 - N° Club : C3047**  
 Pdt et Cce : FRITSCH Jean-Paul - 23 Impasse du Verger 94800 VILLEJUIF - e-mail : pistelibre@hotmail.fr

**PLV RACING** **LMR : L03 - Dépt. : D94 - N° Club : C3509**  
 Pdt : BERNIER William - 19 rue du 11 Novembre 1918 94400 VITRY SUR SEINE  
 Tél. : 01.77.20.78.82 - e-mail : patouwilly@hotmail.com  
 Cce : LERAT Evelyne - 11 Chemin de L'Aumonerie - 14170 SAINT PIERRE EN AUGES  
 Tél. : 06.95.62.58.76 - e-mail : plvracing@aliceadsl.fr

## Val d'Oise (95)

**Comité Départemental Motocycliste du Val d'Oise - D95 - L03**  
 Président : M. TILLIER Fabrice  
 Correspondance : Ligue Moto Ile de France - 6, rue du 8 mai 1945 - 91470 LIMOURS  
 Tél. : 01.64.90.48.45 - Mobile : 06.86.49.21.99 - e-mail : cmd95@orange.fr

**A.M. VALDOISIENNE** **LMR : L03 - Dépt. : D95 - N° Club : C0956**

Pdt et Cce : VERNIEUX Serge - 36 Av Jules Verne 95190 GOUSSAINVILLE

Tél. : 01.39.88.92.71 - e-mail : amvserge@gmail.com

**ASSOCIATION AVENIR MOTO** **LMR : L03 - Dépt. : D95 - N° Club : C1907**

Pdt et Cce : HIROUX Mickael - 24 rue Auguste Polissard 93140 BONDY

Tél. : 06.83.21.94.85 - e-mail : mickael\_hiroux@hotmail.fr

**DUCATI PERFORMANCE CLUB** **LMR : L03 - Dépt. : D95 - N° Club : C3468**

Pdt et Cce : DURAND Philippe - 20 Les Bocages Oranges 95300 PONTOISE

e-mail : president@ducatiperformanceclub.fr

**ELITE MOTOCROSS** **LMR : L03 - Dépt. : D95 - N° Club : C2735**

Pdt et Cce : ZAOUI Karim - 54 Grande rue 95470 FOSSES - Tél. : 01.30.29.04.88 - e-mail : motoetmotive@orange.fr

**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. : 09.53.69.49.58 - e-mail : zumpicchiatw@yahoo.fr

**MOTO TEAM 95** **LMR : L03 - Dépt. : D95 - N° Club : C2308**

Pdt et Cce : HERBILLON William - 14 rue Jacques Lambert 95800 COURDIMANCHE

Tél. : 01.34.42.58.70 - e-mail : herbillon.william@neuf.fr

**X-TREM RACING** **LMR : L03 - Dépt. : D95 - N° Club : C3405**

Pdt et Cce : PICOT Sebastien - 1 rue rue du Président Wilson 95450 LONGUESSE

Tél. : 06.82.69.13.01 - e-mail : 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 : Allée du Grand Cerf 27230 THIBERVILLE

Site Web : <http://lmn-ffm.org>**Correspondance** : VEILLEUX Marie-Christine - 2, rue des Artisans 14470 COURSEULLES-SUR-MER

Tél. 02.31.25.61.90 - e-mail : secretariat@lmn-ffm.org

**Président** : DURAND Philippe - 6, résidence Hauzey 14590 MOYAX

Tél. : 02.31.63.14.37 - Fax : 02.31.63.62.52 - Mobile : 06.81.73.55.31 - e-mail : president@lmn-ffm.org

**1er Vice-président** : HEBERT Philippe - 95 impasse de la Cavée 27230 BAZOQUES

Tél. : 02.77.09.67.88 - Mobile : 06.64.19.03.37 - e-mail : philippe.hebert@lmn-ffm.org

**Vice-présidents** : CATROS Alain - 29, allée du Mont Plante 27190 GLISSOLES

Tél. : 02.32.37.12.32 - Mobile : 06.71.21.85.17 - e-mail : alain.catros@lmn-ffm.org

PINEL Jean-Claude - 20 rue du Grand Quesnay 50460 QUERQUEVILLE

Tél. : 02.33.03.50.12 - Mobile : 06.17.86.70.80 - e-mail : jean-claude.pinel@lmn-ffm.org

POTTIER Joël - rue des Artisans 14470 COURSEULLES-SUR-MER

Tél. : 02.31.37.70.37 - Mobile : 06.60.67.37.10 - e-mail : joel.pottier@lmn-ffm.org

**Secrétaire générale** : VEILLEUX Denise - 11 résidence Paul Pichon 27620 GASNY

Tél. : 02.32.52.68.02 - Mobile : 06.15.05.60.77 - e-mail : denise.veilleux@lmn-ffm.org

**Trésorier** : CAUCHARD Pascal - 13 rue Arsène Delavigne 14570 CLECY

Tél. : 02.31.66.49.14 - Fax : 02.31.68.39.28 - Mobile : 06.03.79.81.43 - e-mail : pascal.cauchard@lmn-ffm.org

**Délégué aux A.G.** : HEBERT Philippe

### PRESIDENTS OU RESPONSABLES DES COMMISSIONS SPORTIVES

**Motocross** : HEBERT Philippe - 95 impasse de la Cavée 27230 BAZOQUES

Tél. : 02.77.09.67.88 - Mobile : 06.64.19.03.37 - e-mail : philippe.hebert@lmn-ffm.org

**Enduro & Rallyes TT** : VAUDEQUIN Jean-Paul - 8 rue du Docteur Duval 95780 LA ROCHE-GUYON

Mobile : 06.86.05.24.69 - e-mail : recf.jpv@wanadoo.fr

**Pratique Educative** : BLANCHEMAIN Christian - 6 rue Urbain Le Verrier 76360 BARENTIN

Mobile : 06.09.66.17.01 - e-mail : christ.blanchemain@bbox.fr

**Trial** : BONNEMAINS Maurice - 121, chemin des Cachettes 50110 TOURLAVILLE

Tél. : 02.33.20.14.79 - Mobile : 06.74.78.57.67 - e-mail : maurice.bonnemains@vinci-construction.fr

**Courses sur Piste, 50 cc** : GILLES Gilbert - 1 rue du 19 mars 1962 - 14370 ARGENCES

Tél. : 09.62.12.55.75 - Mobile : 06.80.24.93.85 - e-mail : gilbert.gilles01@orange.fr

**Moto-Ball** : DAOULAS Agnès - 569, chemin de l'Eglise 14510 HOULGATE  
Mobile : 06.50.11.38.88 - e-mail : agnes.vatinel@orange.fr

**Tourisme** : DERRIEN Daniel - 4 rue des Prés 80460 OUST MAREST  
Tél. : 03.22.25.94.94 - Mobile : 06.78.77.05.94 - e-mail : mc.emt@laposte.net

**Chronométrage** : CAUCHARD Pascal - 13 rue Arsène Delavigne 14570 CLECY  
Tél. : 02.31.66.49.14 - Fax : 02.31.68.39.28 - Mobile : 06.03.79.81.43 - e-mail : pascal.cauchard@lmn-ffm.org

**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 - e-mail : lionelmulot@wanadoo.fr

**Technique** : PINEL Jean-Claude - 20 rue du Grand Quesnay 50460 QUERQUEVILLE  
Tél. : 02.33.03.50.12 - Mobile : 06.17.86.70.80 - e-mail : jean-claude.pinel@lmn-ffm.org

## **CLUBS AFFILIÉS**

### **Calvados (14)**

#### **Comité Départemental Motocyclisme du Calvados - D14 - L02**

Correspondant : se reporter à l'adresse de correspondance de la Ligue

#### **ESF ANIMATION MOTOCYCLISME FALAISIENNE LMR : L02 - Dépt. : D14 - N° Club : C1675**

Pdt et Cce : LECUYER Francois - 9 avenue du 2ème Corps Canadien 14190 ST GERMAIN LE VASSON  
Tél. : 06.17.35.72.53 - e-mail : mcfalaise14@gmail.com

#### **MOTO CLUB BASLY LMR : L02 - Dépt. : D14 - N° Club : C0100**

Pdt : FLAMBARD Eric - 3 Route de Fontaine Henry 14610 BASLY - e-mail : 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. : 02.31.08.16.61 - e-mail : 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. : 02.31.69.95.25 - e-mail : ph.letournel@orange.fr

#### **MOTO CLUB DE ROTS LMR : L02 - Dépt. : D14 - N° Club : C3375**

Pdt et Cce : AUBIN Philippe - 16 Chemin de Colombelles 14980 ROTS  
Tél. : 02.31.26.98.77 - e-mail : philippe.aubin@hotmail.fr

#### **MOTO CLUB PIERREFITTE EN CINGLAIS LMR : L02 - Dépt. : D14 - N° Club : C0699**

Pdt et Cce : POSTEL Patrick - 4 rue des Sycomores 14320 CLINCHAMPS SUR ORNE  
e-mail : odileguyot@hotmail.fr

#### **MOTOBALL CLUB HOULGATAIS LMR : L02 - Dépt. : D14 - N° Club : C0439**

Pdt et Cce : OUZOUF Patrick - 18 rue Jules Verne 14160 DIVES SUR MER  
Tél. : 02.31.93.55.19 - e-mail : lechevalier.alexandra@orange.fr

#### **MOTOS ACTIVES 14 LMR : L02 - Dépt. : D14 - N° Club : C2312**

Pdt : JOSSE Daniel - 7 rue Jules Guesdes 14270 MEZIDON CANON  
Tél. : 02.31.20.00.99 - e-mail : josse.daniel@neuf.fr

#### **PMS17 LMR : L02 - Dépt. : D14 - N° Club : C3441**

Pdt et Cce : GIABBANI Gwen - 14 rue Robert Sarrazin 14830 LANGRUNE SUR MER  
Tél. : 02.31.97.29.92 - e-mail : gwen\_7sbk@hotmail.fr

#### **PONT D'OUILLY MOTO CLUB LMR : L02 - Dépt. : D14 - N° Club : C1753**

Pdt et Cce : GROSSE David - Le Bourg 61220 CRAMENIL - e-mail : theshet@hotmail.fr

### **Eure (27)**

#### **Comité Départemental Motocyclisme de l'Eure - D27 - L02**

Correspondant : Jean-Paul VAUDEQUIN - Tél. 06.86.05.24.69 - e-mail : recf.jpv@wanadoo.fr

#### **AS CHATEAU GAILLARD LMR : L02 - Dépt. : D27 - N° Club : C3336**

Pdt et Cce : LERATE Regis - 34 rue Maréchal Leclerc 27700 LES ANDELYS - e-mail : rls@laposte.net

#### **ASSOCIATION MOTO CLUB BARROIS LMR : L02 - Dépt. : D27 - N° Club : C3145**

Pdt et Cce : PAGET Pierre - 2 Impasse du Vignoble 27550 FONTAINE LA SORET  
e-mail : pagetpierre@aol.com

#### **ASSOCIATION NORMANDE DE SPORTS MOTORISES LMR : L02 - Dépt. : D27 - N° Club : C3544**

Pdt : COUASNON Stéphane - Hameau Le Bellou 27820 ARMENTIERES SUR AVRE  
Tél. : 02.32.37.64.42 - e-mail : couasnon.sylvie@wanadoo.fr  
Cce : BINARD Quentin - 42 Allée des Marronniers 27190 LA BONNEVILLE SUR ITON  
Gsm : 06.23.33.16.61 - e-mail : ansm27820@gmail.com

**BRIONNE MOTO VERTE** **LMR : L02 - Dépt. : D27 - N° Club : C1644**

Pdt et Cce : COUREL Bruno - 5 Route de Calleville 27800 BRIONNE

Tél. : 02.32.44.11.81 - e-mail : courel.bruno@orange.fr

**CLUB MOTO THIBERVILLAIS** **LMR : L02 - Dépt. : D27 - N° Club : C0899**

Pdt et Cce : LEDUCQ Philippe - 629 rue de l'Eglise 27230 FONTAINE LA LOUVET

Tél. : 02.32.46.80.80 - e-mail : philipeleducq@orange.fr

**CLUB MOTOCYCLISTE KICK 2000** **LMR : L02 - Dépt. : D27 - N° Club : C2090**

Pdt et Cce : COQUARD Bernard - 11 rue du 11 Novembre 27400 AMFREVILLE SUR ITON

Tél. : 06.83.00.27.49 - e-mail : bernard-coquard@orange.fr

**ICI RAIL D'OR NORMANDIE** **LMR : L02 - Dépt. : D27 - N° Club : C3286**

Pdt et Cce : SELLIER Laurent - 4 Lieu-dit Lugerat 17210 BUSSAC FORET

Tél. : 05.46.04.69.43 - e-mail : launi17@sfr.fr

**MC BERTHOUVILLAIS** **LMR : L02 - Dépt. : D27 - N° Club : C2142**

Pdt et Cce : BENARD Noël - 480 Le Mont Foucard 27800 BERTHOUVILLE

Tél. : 02.32.46.35.90 - e-mail : noel.benard0217@orange.fr

**MOTO CLUB DE GASNY** **LMR : L02 - Dépt. : D27 - N° Club : C0381**

Pdt et Cce : SANCHEZ Emmanuel - 7 rue des Moulins 95510 AMENUCOURT

Tél. : 06.79.92.84.89 - e-mail : emmanuel-sanchez721@orange.fr

**MOTO CLUB DE PONT AUDEMER** **LMR : L02 - Dépt. : D27 - N° Club : C1994**

Pdt et Cce : PIERRE Benoit - 17 Route de la Vallée 27680 ST SAMSON DE LA ROQUE

e-mail : benoit.garagemarie@wanadoo.fr

**MOTO CLUB LES LEOPARDS D'EVREUX** **LMR : L02 - Dépt. : D27 - N° Club : C0348**

Pdt et Cce : DE SAN NICOLAS Bruno - 13 rue Albert Schweitzer 27000 EVREUX

Tél. : 06.11.11.78.48 - e-mail : bruno.desannicolas@gmail.com

**MOTO CLUB TEAM-MX 78** **LMR : L02 - Dépt. : D27 - N° Club : C3447**

Pdt et Cce : DEQUEHEN Remi - 21 rue Saint Vincent 78200 MANTES LA JOLIE

Tél. : 06.44.10.14.18 - e-mail : mc.teammx78@gmail.com

**MOTO CLUB THOMER LA SOGNE** **LMR : L02 - Dépt. : D27 - N° Club : C0903**

Pdt et Cce : PERRIN Christophe - 505 rue Jacquard 27000 EVREUX

Tél. : 02.32.28.27.57 - e-mail : 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 - e-mail : peyronroyer@yahoo.fr

**MOTO CLUB VERNOLIEN** **LMR : L02 - Dépt. : D27 - N° Club : C0975**

Pdt et Cce : MARTIN Patrick - 7 avenue de Bretagne 17000 LA ROCHELLE - e-mail : pmartin17000@bbox.fr

**MOTOR CLUB ANDELYSIEN C.S.A.** **LMR : L02 - Dépt. : D27 - N° Club : C0035**

Pdt : RICARD Thierry - 22 Residence Paul Fort 27700 LES ANDELYS - e-mail : thierry.ricard0868@orange.fr

Cce : SAURET Celine - 52 rue Saint Maur - 27150 ETREPAGNY

Gsm : 06.60.77.73.43 - e-mail : rsauret.mca@orange.fr

**RETRO ENDURO CLUB DE FRANCE** **LMR : L02 - Dépt. : D27 - N° Club : C1989**

Pdt et Cce : VEAUDEQUIN Jean Paul - 8 rue du Docteur Duval 95780 LA ROCHE GUYON

Tél. : 01.34.79.73.23 - e-mail : recf.jpv@wanadoo.fr

**RIDER CO** **LMR : L02 - Dépt. : D27 - N° Club : C3520**

Pdt et Cce : GUILLOU Margot - 13 Passage Antoine Riou 92000 NANTERRE - e-mail : guilloum666@gmail.com

**Manche (50)****Comité Départemental Motocyclisme de la Manche - D50 - L02**

Correspondant : Alain TRUFAUT - Tél. 06.10.63.36.81 - e-mail : alain.trufaut@wanadoo.fr

**BAIE MOTOCLUB - BMC** **LMR : L02 - Dépt. : D50 - N° Club : C3329**

Pdt et Cce : PACILLY Jonas - 24 rue rue de Blon 14500 VIRE - e-mail : pacillyjonas@gmail.com

**CMC - CHAULIEU MOTO CLUB** **LMR : L02 - Dépt. : D50 - N° Club : C0929**

Pdt et Cce : PAUL Emile - 4 Allée des Hautes Landes 14200 HEROUVILLE ST CLAIR

Tél. : 09.52.73.97.67 - e-mail : emilypaul@free.fr

**COTENTIN MOTO SPORT** **LMR : L02 - Dépt. : D50 - N° Club : C1125**

Pdt : RENET Xavier - 62 rue Montebello 50100 CHERBOURG - Tél. : 02.33.93.47.79 - e-mail : montebellomfx@orange.fr

Cce : LENGRONNE Olivier - 6 Route des Heleines 50440 ACQUEVILLE

Tél. : 02.50.79.26.77 - Gsm : 06.88.29.66.32 - e-mail : grogne@club-internet.fr

**HAGUE RACING CLUB JUNIORS** **LMR : L02 - Dépt. : D50 - N° Club : C2211**  
 Pdt et Cce : LAINE Jacques - 6 Hameau Es Fours 50440 DIGULLEVILLE  
 Tél. : 02.33.94.84.28 - e-mail : apijamy@free.fr

**MOTO CLUB DE L'AY** **LMR : L02 - Dépt. : D50 - N° Club : C1224**  
 Pdt : LE ROCH Serge - La Cointerie 50490 MUNEVILLE LE BINGARD  
 Tél. : 02.33.07.97.02 - e-mail : leroch.2010@orange.fr  
 Cce : LAGACHE Mickaël - 37 Route de la Haye du Puits 50250 MONTSENELLE  
 Tél. : 06.81.31.24.32 - Gsm : 06.81.31.24.32 - e-mail : micmac50@orange.fr

**MOTO CLUB DU VAL D'OUVE** **LMR : L02 - Dépt. : D50 - N° Club : C1183**  
 Pdt et Cce : TRUFAUT Alain - 2 la Ligue 50390 RAUVILLE LA PLACE  
 Tél. : 02.33.21.36.88 - e-mail : alain.trufaut@sfr.fr

**MOTO CLUB LES CONDORS DE FERMENVILLE** **LMR : L02 - Dépt. : D50 - N° Club : C3320**  
 Pdt et Cce : CAILLERETZ Fabien - 22 la Judée 50840 FERMENVILLE  
 Tél. : 02.33.54.49.63 - e-mail : fabien.cailleretz@sfr.fr

**MOTO CLUB LES PIEUX** **LMR : L02 - Dépt. : D50 - N° Club : C3327**  
 Pdt et Cce : HERAUVILLE Damien - 1 Route du Moulin 50340 LE ROZEL  
 Tél. : 06.37.17.00.19 - e-mail : mclespieux@laposte.net

**MOTO CLUB MILLIERES** **LMR : L02 - Dépt. : D50 - N° Club : C0574**  
 Pdt et Cce : BASSET Jacky - 79 rue Le Grand Haut d'Y 50710 CREANCES  
 Tél. : 02.33.46.22.79 - e-mail : paysant.annie@gmail.com

**MOTO CLUB SAINT LOIS LA LICORNE** **LMR : L02 - Dépt. : D50 - N° Club : C0816**  
 Pdt et Cce : JOUBIN Jean - Monceaux 50000 SAINT-LO - Tél. : 02.33.57.64.85 - e-mail : jean.joubin@yahoo.fr

**OUVILLE MOTO CLUB** **LMR : L02 - Dépt. : D50 - N° Club : C1858**  
 Pdt et Cce : DESMONTS Franck - 22 Place de la Gare - Résidence les Tropiques 14500 VIRE  
 Tél. : 06.45.70.01.75 - e-mail : franck.desmonts@orange.fr

**PRESQU'ILE TOUT TERRAIN** **LMR : L02 - Dépt. : D50 - N° Club : C2325**  
 Pdt et Cce : LECOFFRE Jean Francois - 16 rue du Grand Pré 50130 OCTEVILLE  
 Tél. : 02.33.94.51.09 - e-mail : jf.lecoffre@orange.fr

**SOURDEVAL MOTO CLUB** **LMR : L02 - Dépt. : D50 - N° Club : C3319**  
 Pdt et Cce : RENARD Samuel - Linsinière 50150 CHAULIEU - Tél. : 06.11.64.08.88 - e-mail : samuelrenard@sfr.fr

**SP. LOIS. MEC. DE COTENTIN** **LMR : L02 - Dépt. : D50 - N° Club : C1380**  
 Pdt et Cce : DELACOUR Francois - Le Bas du Costil 50270 SORTOSVILLE EN BEAUMONT  
 Tél. : 02.33.53.85.44 - e-mail : francoisdelacour50@gmail.com

**TEAM NORMANDIE CHALLENGE ONE** **LMR : L02 - Dépt. : D50 - N° Club : C2591**  
 Pdt et Cce : CHARRAULT Gerard - 505 rue de la Barritte 50620 TRIBEHOUE - e-mail : gerardcharrault@gmail.com

## Orne (61)

### Comité Départemental Motocyclisme de l'Orne - D61 - L02

Correspondance : se reporter à l'adresse de la Ligue

**ESPOIRSQUAD** **LMR : L02 - Dépt. : D61 - N° Club : C3040**  
 Pdt et Cce : QUINCE-LEGER Leslie - Le Bas Buisson 61210 PUTANGES PONT ECREPIN  
 Tél. : 02.33.39.56.70 - e-mail : leslie.quince.espoirsquad@live.fr

**HOULME MOTO VERTE** **LMR : L02 - Dépt. : D61 - N° Club : C3270**  
 Pdt et Cce : LANGLIN Romain - 15 rue de Varenne 61450 LE CHATELLIER  
 Tél. : 06.73.05.59.22 - e-mail : romain.langlin@hotmail.fr

**MOTO CLUB BELLEMOIS** **LMR : L02 - Dépt. : D61 - N° Club : C0127**  
 Pdt : MONTULE Sebastien - 9 rue du Tertre 61400 MORTAGNE AU PERCHE - e-mail : mcbellemois@gmail.com  
 Cce : SONNET Antoine - Maison Rouge 61400 PARFONDEVAL  
 Tél. : 02.33.25.30.37 - Gsm : 06.77.40.56.39 - e-mail : antoine.sonnet@hotmail.fr

**MOTO CLUB DE BRETHEL** **LMR : L02 - Dépt. : D61 - N° Club : C3299**  
 Pdt et Cce : HUBERT Francoise - la Foulnerie 61270 RAI  
 Tél. : 02.33.84.97.62 - e-mail : jmbochauffage61@orange.fr

**MOTO CLUB DES SOURCES** **LMR : L02 - Dépt. : D61 - N° Club : C3384**  
 Pdt et Cce : BOUIN Cédric - Augre 53370 ST PIERRE DES NIDS - Tél. : 02.43.30.36.58 - e-mail : cedbouin@aol.com

**MOTO CLUB LA GACEENNE** **LMR : L02 - Dépt. : D61 - N° Club : C0377**  
 Pdt et Cce : BOIS Gerard - Hameau la Brousse 61310 ST PIERRE LA RIVIERE  
 Tél. : 02.33.35.77.94 - e-mail : mc-la.gaceenne@laposte.net

**TRIAL CLUB DE CORBON** **LMR : L02 - Dépt. : D61 - N° Club : C1751**  
Pdt et Cce : MAUGIRARD Emeline - Le Chataigner 61360 PERVENCHERES - e-mail : mimi-manu@live.fr

## Seine Maritime (76)

### Comité Départemental Motocyclisme de la Seine Maritime - D76 - L02

Correspondant : Josiane LEVREUX - Tél. 06.12.84.78.22 - e-mail : nathalie.levreux@wanadoo.fr

### DUCS DE NORMANDIE CHAPTER **LMR : L02 - Dépt. : D76 - N° Club : C3412**

Pdt : CAVE Jérôme - 16 rue des Magnolias 76330 NOTRE DAME DE GRAVENCHON

e-mail : tresorierhd@gmail.com

Cce : VIGER Daniel - 363 rue des 4 Amis 76230 BOIS-GUILLAUME

Gsm : 06.86.78.30.76 - e-mail : tresorierhd@gmail.com

### ESPRIT PADDOCK ORGANISATION **LMR : L02 - Dépt. : D76 - N° Club : C2986**

Pdt et Cce : BINDELLI Roberto - Appt 106 Résidence Venezia - 126 Route de Darnetal 76230 BOIS GUILLAUME

Tél. : 09.81.75.86.87 - e-mail : robert@espritpaddock.org

### JIM SHOW **LMR : L02 - Dépt. : D76 - N° Club : C3352**

Pdt et Cce : QUETEL Alain - 278 rue de l'Ancienne Sucrierie 76890 ST DENIS SUR SCIE

Tél. : 06.50.58.61.53 - e-mail : bigjim76@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. : 02.35.33.16.10 - e-mail : hurotmcaustr@orange.fr

### MOTO CLUB DE BOSVILLE **LMR : L02 - Dépt. : D76 - N° Club : C0160**

Pdt et Cce : LEVREUX Josiane - 34 rue Ferdinand Roy 76140 LE PETIT QUEVILLY

Tél. : 02.35.63.45.42 - e-mail : nathalie.levreux@wanadoo.fr

### MOTO CLUB DES TROIS VALLEES **LMR : L02 - Dépt. : D76 - N° Club : C1997**

Pdt et Cce : PARRET Richard - 19 Résidence Clair Soleil 76590 SAINT-HONORE

Tél. : 02.76.17.95.13 - e-mail : richard.parret@asteelflash.com

### MOTO CLUB DU VAL DE SEINE **LMR : L02 - Dépt. : D76 - N° Club : C0955**

Pdt et Cce : LERETOUR Didier - 28 rue des Moulins 76290 MANNEVILLETTE

Tél. : 02.35.55.91.56 - e-mail : didmcdvs@yahoo.fr

### MOTO CLUB EU-MERS-LE TREPORT **LMR : L02 - Dépt. : D76 - N° Club : C0346**

Pdt : GILLARD Daniel - 22 avenue Camille St Saens 76470 LE TREPORT

Tél. : 02.35.50.29.99 - e-mail : mc.emt@laposte.net

Cce : DERRIEN Marie Helene - 4 rue des Prés 80460 OUST MAREST

Tél. : 03.22.25.94.94 - e-mail : mc.emt@laposte.net

### MOTO CLUB GRAVENCHONNAIS **LMR : L02 - Dépt. : D76 - N° Club : C0405**

Pdt : NIEL Denis - 238 rue Maryse Bastie 76330 NOTRE DAME DE GRAVENCHON - e-mail : denis.niel@orange.fr

Cce : SEHIER Catherine - 289 Route du Parc Languet 76160 ST AUBIN EPINAY

Tél. : 02.35.08.08.44 - Gsm : 06.82.37.05.63 - e-mail : csehier@aol.com

### MOTO CLUB SOTTEVILLE SUR MER **LMR : L02 - Dépt. : D76 - N° Club : C2412**

Pdt et Cce : LEGOIS Thierry - 222 rue Maréchal 76740 SOTTEVILLE SUR MER

Tél. : 02.35.57.09.25 - e-mail : legois.thierry@neuf.fr

### 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

e-mail : lionel.maraiss@orange.fr

### MOTO SPORT 76 **LMR : L02 - Dépt. : D76 - N° Club : C2133**

Pdt et Cce : WORMSER Marc - 4 Résidence du Petit Château 76380 MONTIGNY

Tél. : 02.32.83.05.35 - e-mail : marc.wormser@free.fr

### MOTOCROSS LONDINIÈRES **LMR : L02 - Dépt. : D76 - N° Club : C2212**

Pdt : ROELANTS Walter - Troon 12 - 02280 GROBBENDONK

Tél. : 02.35.94.45.34 - e-mail : mxlondinieres@hotmail.com

Cce : VERHAGEN Werner - 16 Route de Neufchat Route - 76660 LONDINIÈRES

Tél. : 02.35.94.45.34 - e-mail : mxlondinieres@hotmail.com

### NORMANDIE MX CLUB **LMR : L02 - Dépt. : D76 - N° Club : C3391**

Pdt et Cce : LECLERCQ Sophie - 3 Les Hagues 76890 BUTOT - e-mail : normandiemxclub@laposte.net

### ROUEN MOTO CRAMPONS **LMR : L02 - Dépt. : D76 - N° Club : C1301**

Pdt : SAINT ETIENNE Jérôme - 107 Route de Rouen 76520 BOOS

Tél. : 02.35.80.21.05 - e-mail : j-saintetienne@wanadoo.fr

Cce : YASTREMSKY Marc - 82 rue du Calvaire 76520 GOUY

Tél. : 02.35.02.00.17 - Gsm : 06.64.04.65.28 - e-mail : marc.yastremsky@wanadoo.fr

**SAINT VALERY MOTO CROSS****LMR : L02 - Dépt. : D76 - N° Club : C1091**

Pdt et Cce : MESNARD Dominique - 8 rue du Stade 76560 DOUDEVILLE

Tél. : 02.35.95.31.01 - e-mail : domi.mesnard@wanadoo.fr

**TRACK NORMANDY TEAM****LMR : L02 - Dépt. : D76 - N° Club : C3318**

Pdt et Cce : GILLES Rodolphe - 13 rue de Sygogne - Résidence du Haras 76550 SAINT-AUBIN-SUR-SCIE

Tél. : 06.21.38.67.47 - e-mail : tracknormandyteam@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** : la Roquette 47350 ESCASSEFORT - Tél : 05.53.88.87.33 - e-mail : ligue.moto@wanadoo.fr**Site Web** : <http://www.liguemotonouvelleaquitaine.org>**Correspondance** : Au siège social**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 - e-mail : patrick@lamoureux-mail.fr

**1er Vice-président** : THOLLAS Patrick - 79 rue de Rigoulet 33000 BORDEAUX

Mobile : 06.26.92.20.26 - e-mail : patrickthollas@gmail.com

**Vice-président** : BONNAUDIN Thierry - rue de la Bourbonnerie 16360 TOUVERAC

Tél : 05.45.98.90.04 - Mobile : 06.16.93.19.61 - e-mail : ets.bonnaudin@orange.fr

**Secrétaire** : BONNEAU Jean-Pierre - 457 route de Plaisance 16170 ST CYBARDEAUX

Tél : 05.45.96.57.89 - Mobile : 06.16.98.10.65 - e-mail : jean-pierrebouneau@orange.fr

**Trésorier** : VILLENEUVE - Gérard 25 route de la Croix 19310 BRIGNAC

Tél : 05.55.85.19.21 - Mobile : 06.26.10.10.27 - e-mail : josette.villeneuve@sfr.fr

**Délégué aux AG FFM** : THOLLAS Patrick, BONNAUDIN Thierry**PRESIDENTS OU REPRESENTANTS DES COMMISSIONS SPORTIVES :****Motocross** : VILLENEUVE Gérard - 25 route de la Croix 19310 BRIGNAC

Tél : 05.55.85.19.21 - Mobile : 06.26.10.10.27 - e-mail : josette.villeneuve@sfr.fr

**Enduro & Rallyes TT** : DUBOIS Didier - 42 avenue des Sables 33220 PINEUILH

Tél : 05.57.40.76.96 - Mobile : 06.88.64.95.95 - e-mail : didier.dubois48@wanadoo.fr

**Vitesse** : BOUYSSONIE Didier - Moulin de Chauzeix 19150 LAGARDE ENVAL

Mobile : 07.50.31.88.16 - e-mail : didier.bouyssonie@gmail.com

**Trial** : PERNOT Christian - 27 chemin des Barthes 64200 BASSUSSARRY

Mobile : 06.07.34.90.58 - e-mail : christian.pernot@wanadoo.fr

**Courses sur Piste** : MEOULE Catherine - 24 rue de la Franchise 33000 BORDEAUX - Mobile : 06.88.55.13.13**Comité Educatif** : CHEYPE Vivien - 5 route de Bellegarde la Feuille 23200 ST AMAND

Tél : 05.55.66.29.98 - Mobile : 06.82.80.52.57 - e-mail : vivien.cheype@sfr.fr

**Collège Officiels et Formation** : CHAUMOND Bernard - 1 chemin des Hospitaliers, Les Andrivaux

24650 CHANCELADE - Mobile : 06.16.47.80.23 - e-mail : bernard.chaumond@neuf.fr

**Collège Technique** : MARTIN Jean-Paul - 12 rue des Ecoles 79100 STE VERGE

Tél : 05.49.66.28.93 - Mobile : 06.08.53.46.82 - e-mail : jean.m.martin@orange.fr

**Collège Chronométrage** : VIGNOLLE Catherine - 72 route des Brocards 33125 LOUCHATS

Tél : 05.56.88.57.05 - Mobile : 06.30.49.85.07 - e-mail : vignollecathy@orange.fr

**Comité Communication** : LAMOUREUX Marty - 2 rue Mr Dubois 33240 ST GENES DE FRONSAC

Mobile : 06.98.55.18.55 - e-mail : marty@lamaroux-mail.fr

**Comité Féminin** : CHEYPE Vivien - 5 route de Bellegarde la Feuille 23200 ST AMAND

Tél : 05.55.66.29.98 - Mobile : 06.82.80.52.57 - e-mail : vivien.cheype@sfr.fr

**Commission Courses sur Sable** : VIGNOLLE Catherine - 72 route des Brocards 33125 LOUCHATS

Tél : 05.56.88.57.05 - Mobile : 06.30.49.85.07 - e-mail : vignollecathy@orange.fr

**CLUBS AFFILIÉS****Charente (16)****Comité Motocycliste Départemental de la Charente - D16 - L35**

Président & Correspondant : DUPUIS Thierry - 183 rue de Nigronde - Fontenelle 16170 ST AMANT DE NOUERE  
Tél : 05.45.25.34.26 - Mobile : 06.71.52.80.39 - e-mail : tarzasp@yahoo.fr

**AM. DES SPORTS MECANIKES CHARENTEAISE LMR : L35 - Dépt. : D16 - N° Club : C3373**

Pdt et Cce : BORDRON Olivier - Le Pin 16250 CHADURIE - Tél. : 05.45.23.96.52 - e-mail : obtp16@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. : 05.45.91.74.23 - e-mail : michel.baro16@orange.fr

**BRIGUEUIL MX CLUB LMR : L35 - Dépt. : D16 - N° Club : C3337**

Pdt et Cce : GERVAIS Hervé - la Brouterie 16500 ST MAURICE DES LIONS - e-mail : sebdebiais@hotmail.fr

**CHAMPNIERS COOL RIDERS LMR : L35 - Dépt. : D16 - N° Club : C2918**

Pdt et Cce : ROUYER Benjamin - 7 rue des Althaeas 16430 CHAMPNIERS  
Tél. : 05.45.68.41.32 - e-mail : lebinj@hotmail.fr

**COGNAC LOISIR MOTO LMR : L35 - Dépt. : D16 - N° Club : C3250**

Pdt et Cce : BARRET Jacky - 2 rue Paul Verlaine 16100 COGNAC  
Tél. : 05.17.22.13.18 - e-mail : 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  
Tél. : 06.71.52.80.39 - e-mail : tarzasp@yahoo.fr

**LA COURONNE LOISIR MOTO LMR : L35 - Dépt. : D16 - N° Club : C3453**

Pdt : BARRET Jacky - 2 rue Paul Verlaine 16100 COGNAC  
Tél. : 05.17.22.13.18 - e-mail : barretjacky@gmail.com  
Cce : BOURON Nathalie - 2 rue Paul Verlaine 16100 COGNAC  
Gsm : 06.81.62.77.38 - e-mail : nathalie.gendron13@orange.fr

**MOTO CLUB BOUTEVILLE LMR : L35 - Dépt. : D16 - N° Club : C2153**

Pdt et Cce : CHARBONNIER David - Chez Guignard 16120 ANGEAC CHARENTE  
Tél. : 06.12.48.83.35 - e-mail : charbo.d@wanadoo.fr

**MOTO CLUB CHALAIS LMR : L35 - Dépt. : D16 - N° Club : C0226**

Pdt : DUQUERROUX Denis - 71 Le Petit Croiset 33230 LES EGLISOTTES ET CHALAURES  
Tél. : 05.57.69.55.76 - e-mail : d.duquerroux@sfr.fr  
Cce : CAMUS Kevin - rue - Chez Tabuteau 16480 BERNEUIL - Tél. : 06.60.90.97.04 - e-mail : vuillemin16@orange.fr

**MC COGNAC VAL DE CHARENTE LMR : L35 - Dépt. : D16 - N° Club : C2102**

Pdt et Cce : CHEVALLON Eric - 12 rue de Ste Sévère 16200 REPARSAC  
Tél. : 05.45.82.11.10 - e-mail : erichevallon@hotmail.fr

**MOTO CLUB DES ORCHIDEES LMR : L35 - Dépt. : D16 - N° Club : C1926**

Pdt et Cce : VOUDON Fabrice - 35 Route du Boursillout 16110 ST PROJET ST CONSTANT  
e-mail : fabrizioktm16@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. : 05.45.92.15.40 - e-mail : alexandra.andre16@orange.fr

**MOTO CLUB VOUHARTE LMR : L35 - Dépt. : D16 - N° Club : C1187**

Pdt et Cce : MASFRAND Cedric - 320 rue de la Fontaine 16330 VOUHARTE  
Tél. : 07.70.63.55.87 - e-mail : ceceleao41@gmail.com

**MOTOR S CLUB ANGOUMOISIN LMR : L35 - Dépt. : D16 - N° Club : C0039**

Pdt et Cce : JEANNIN Frederic - 3 rue des Rosiers - Le Magnou 79190 LORIGNE  
Tél. : 05.49.07.69.59 - e-mail : jeannin.frederic0006@orange.fr

**SEGONZAC MOTO LOISIRS LMR : L35 - Dépt. : D16 - N° Club : C0852**

Pdt et Cce : BARRET Tony - 1 Village - Le Canon 17770 SAINT-CESAIRE - e-mail : barrettony23@gmail.com

**Charente Maritime (17)****Comité Motocycliste Départemental de la Charente Maritime - D17 - L35**

Président : CARTA Bernard - 1 rue des Lauriers 17290 THAIRE D'AUNIS  
Tél : 05.46.56.35.41 - Mobile : 06.84.56.37.74 - e-mail : b.b.carta@orange.fr  
Correspondant : 1 rue des Lauriers 17290 THAIRE D'AUNIS - Mobile : 06.84.41.85.79 - e-mail : Cdmoto17@free.fr

# LIGUES, CDM & CLUBS FFM

## **AMICALE MOTO DE SURGERES** LMR : L35 - Dépt. : D17 - N° Club : C0884

Pdt et Cce : MORIN Didier - 21 rue du Transformateur - Le Petit Breuil 79210 MAUZE SUR LE MIGNON  
Tél. : 09.82.53.13.41 - e-mail : didier.morin79@laposte.net

## **AMICALE MOTO SAINTAISE** LMR : L35 - Dépt. : D17 - N° Club : C0839

Pdt et Cce : LEBON Jean Marc - 5 - Chez Gautrau 17100 LE DOUHET  
Tél. : 06.28.57.82.33 - e-mail : jmlebon17@gmail.com

## **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. : 05.46.90.14.83 - e-mail : patrice.dourson@orange.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. : 05.46.39.24.63 - e-mail : ragonnaud.daniel@orange.fr

## **LES ZIGS LOUPS** LMR : L35 - Dépt. : D17 - N° Club : C2780

Pdt et Cce : DROUILLARD Michel - 3 avenue de Pons 17800 ST SEURIN DE PALENNE  
Tél. : +335.46.91.63.20 - e-mail : michel.drouillard0349@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. : 06.73.39.75.58 - e-mail : jm.boissonnot@wanadoo.fr

## **MOTO CLUB BOUGNEAU** LMR : L35 - Dépt. : D17 - N° Club : C3146

Pdt et Cce : RODHES Joel - 74 Route de Cognac 17800 BOUGNEAU  
Tél. : 05.46.96.15.26 - e-mail : rodhes.joel@orange.fr

## **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. : 05.46.34.37.38 - e-mail : marceleveque@wanadoo.fr

## **MOTO CLUB DE HAUTE SAINTONGE** LMR : L35 - Dépt. : D17 - N° Club : C2922

Pdt : BURAUD Sylvain - 13 Route du Vert Logis 17270 CERCOUX  
Tél. : 06.51.02.28.63 - e-mail : sylvain17520@gmail.com  
Cce : LAMBERT Noel - 18 avenue de la Republique 17270 MONTGUYON  
Tél. : 05.46.04.19.39 - e-mail : latonnelledebacchus@orange.fr

## **MOTO CLUB DE MONS** LMR : L35 - Dépt. : D17 - N° Club : C2843

Pdt : FAURE Félix - 5 rue du Four 17160 MONS - Tél. : 05.46.26.98.51 - e-mail : felixfaure.ff@gmail.com  
Cce : GIREAUD Thomas - 33 Route des Contants - 17770 MIGRON  
Tél. : 05.46.97.19.13 - Gsm : 06.64.32.23.04 - e-mail : belette3327@hotmail.fr

## **MOTO CLUB DES GROIES** LMR : L35 - Dépt. : D17 - N° Club : C3431

Pdt et Cce : DEPEUX Emmanuel - 30 Chez Geoffroy 17260 GEMOZAC  
Tél. : 05.46.92.20.93 - e-mail : emmanuel.depeux@wanadoo.fr

## **MOTO CLUB JONZACAIS** LMR : L35 - Dépt. : D17 - N° Club : C0454

Pdt et Cce : FERCHAUD Alain - Chez Gonin 17520 ST MAIGRIN  
Tél. : 05.46.70.01.18 - e-mail : alainferchaud@orange.fr

## **MOTO CLUB KIDS 17** LMR : L35 - Dépt. : D17 - N° Club : C2482

Pdt et Cce : HEMERIT Sebastien - 6 rue du Maine 17770 BRIZAMBOURG - e-mail : seb.hemerit@laposte.net

## **MOTO CLUB MEURSAIS** LMR : L35 - Dépt. : D17 - N° Club : C1025

Pdt et Cce : ETCHEPAR Jean Michel - 202 Route de Royan 17132 MESCHERS SUR GIRONDE  
Tél. : 05.46.02.55.56 - e-mail : etchepar.jeanmichel@orange.fr

## **MOTO CLUB MONTENDRAIS** LMR : L35 - Dépt. : D17 - N° Club : C1118

Pdt et Cce : SEGUIN Freddy - 7 Le Bois Bernard 17500 VILLEXAVIER - Tél. : 05.46.48.01.04 - e-mail : ludoseguin@sfr.fr

## **MOTO CLUB PRESQU'ILE D'ARVERT** LMR : L35 - Dépt. : D17 - N° Club : C1253

Pdt et Cce : HAUTIER Robert - 8 avenue de la Palmyre 17570 LES MATHES  
Tél. : 05.46.22.59.19 - e-mail : moto-club.parvert@orange.fr

## **MOTO CLUB ROCHELAIS** LMR : L35 - Dépt. : D17 - N° Club : C0778

Pdt : CARTA Bernard - 1 rue des Lauriers 17290 THAIRE - Tél. : 05.46.56.35.41 - e-mail : b.b.carta@orange.fr  
Cce : BAKONYI Jean Luc - 1 rue de Mouillepieud - 17139 DOMPIERRE SUR MER  
Tél. : 05.46.37.63.04 - e-mail : jeanluc.bakonyi@orange.fr

## **MX SCHOOL 17** LMR : L35 - Dépt. : D17 - N° Club : C2238

Pdt : COUVERTIER Philippe - Impasse Fief du Prêtre - Ecole de Pilotage Za Les Beaux Vallons  
17540 ST SAUVEUR D'AUNIS - Tél. : 06.85.82.12.29 - e-mail : mxschool17@yahoo.fr  
Cce : FLEURISSON Eric - Za de Beaux Vallons - Ecole de Pilotage 17540 ST SAUVEUR D'AUNIS  
Gsm : 06.85.82.12.29 - e-mail : contact@sport-meca-system.com

**SPORT MOTO KIDS 17** **LMR : L35 - Dépt. : D17 - N° Club : C3174**  
Pdt et Cce : DELTREUIL Vincent - 13 rue du Moulin Bp 10007 - 17310 ST PIERRE D OLERON  
e-mail : vincent.deltreuil@wanadoo.fr

## Corrèze (19)

**AM. MOTOCYCLISTE ALLASSACOISE** **LMR : L35 - Dépt. : D19 - N° Club : C2942**  
Pdt et Cce : CHOUFFIER Michel - 8 rue Jean Moulin 19240 ALLASSAC  
Tél. : 05.55.84.99.05 - e-mail : amallassac@sfr.fr

**AMICALE SIDE CAR TULLISTE** **LMR : L35 - Dépt. : D19 - N° Club : C2611**  
Pdt et Cce : PLAS Pierre - Maure 19000 TULLE - Tél. : 05.55.26.89.61 - e-mail : pierre.plas19@orange.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. : 05.55.23.56.19 - e-mail : bernard-evelyne@wanadoo.fr

**EMSE ENTENTE MOTO SPORT ESTIVAUX** **LMR : L35 - Dépt. : D19 - N° Club : C2282**  
Pdt et Cce : LACOMBE Cyril - Pouch 19410 ESTIVAUX - Tél. : 05.55.98.71.76 - e-mail : cyril.lacombe.19@orange.fr

**FOYER RURAL DE CONCEZE** **LMR : L35 - Dépt. : D19 - N° Club : C3171**  
Pdt : COMBY Laurence - Les Bruyères 19350 JUILLAC - e-mail : comby.p.l@orange.fr  
Cce : MERI Caroline - Le Champ 19350 CONCEZE - Tél. : 06.07.35.25.71 - e-mail : meri.caroline@orange.fr

**MOTO CLUB DE REYGADES** **LMR : L35 - Dépt. : D19 - N° Club : C2197**  
Pdt : CHAZELAS Eric - Les Combes 19460 NAVES - Tél. : 05.55.29.98.62 - e-mail : stef.5@neuf.fr  
Cce : POEYDEMENGE Mathias - Lacombe 46130 CAHUS - Gsm : 06.71.59.80.70 - e-mail : poyszone@orange.fr

**MOTO CLUB DES PUYs** **LMR : L35 - Dépt. : D19 - N° Club : C0734**  
Pdt et Cce : VILLENEUVE Gérard - 25 Route de la Croix 19310 BRIGNAC LA PLAINE  
Tél. : 05.55.85.19.21 - e-mail : josette.villeneuve@sfr.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. : 05.55.72.38.16 - e-mail : vayssier.d@wanadoo.fr

**MOTO CLUB HAUTE CORREZE** **LMR : L35 - Dépt. : D19 - N° Club : C0422**  
Pdt et Cce : GORSE Florian - Theillac 19300 PERET BEL AIR - Tél. : 05.55.93.31.40 - e-mail : flobam19@gmail.com

**MOTO CLUB MEYMACOIS** **LMR : L35 - Dépt. : D19 - N° Club : C2347**  
Pdt et Cce : DELUCHEY Francis - 1 rue des Romarins 47600 NERAC  
Tél. : 05.53.97.38.86 - e-mail : francis.deluchey@yahoo.fr

**MOTO CLUB TREIGNAC** **LMR : L35 - Dépt. : D19 - N° Club : C3508**  
Pdt et Cce : CHANCY Jérôme - Route de Tulle 19450 CHAMBOULIVE  
Tél. : +336.80.36.93.62 - e-mail : jerome.chancy@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. : 05.55.23.26.50 - e-mail : odyraid@free.fr

**MX SERIES** **LMR : L35 - Dépt. : D19 - N° Club : C3173**  
Pdt et Cce : POUX Philippe - 5 Impasse St Just 19100 BRIVE LA GAILLARDE  
Tél. : 05.55.18.97.50 - e-mail : poux.s@hotmail.fr

## Creuse (23)

**A.T.C. 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. : 05.55.52.77.73 - e-mail : atc.stchristophe@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. : 05.55.62.77.35 - e-mail : j-claudeparrot@orange.fr

**ASS VASSIVIERE CLUB TT** **LMR : L35 - Dépt. : D23 - N° Club : C3130**  
Pdt et Cce : BORD Jean Jacques - rue Jean Moulin 23460 ROYERE DE VASSIVIERE  
Tél. : 05.55.64.75.33 - e-mail : vcttr@wanadoo.fr

**ASSOCIATION I-RONDELLES** **LMR : L35 - Dépt. : D23 - N° Club : C2847**  
Pdt : GERBAUD Olivier - 1 rue de la Fontaine 23200 ST AMAND  
Tél. : 09.83.28.69.93 - e-mail : gerbaud.23200@hotmail.fr  
Cce : MEAUME Corinne - 8 la Mazière 23200 BOSROGER  
Tél. : 05.55.83.30.96 - e-mail : meaume.thierry@neuf.fr

**ENDURO CLUB AUBUSSONNAIS LMR : L35 - Dépt. : D23 - N° Club : C2486**

Pdt et Cce : VADIC Noé - 27 - Courcelles 23480 ST MICHEL DE VEISSE - Tél. : 06.28.56.07.13 - e-mail : noevadic@gmail.com

**MOTO CLUB BOUSSAQUIN LMR : L35 - Dépt. : D23 - N° Club : C0166**Pdt et Cce : RAFFINAT Hervé - 8 rue rue de la Zone Industrielle 23600 BOUSSAC  
Tél. : 05.55.65.88.61 - e-mail : raffinat@orange.fr**MOTO CLUB DES DEUX CREUSES LMR : L35 - Dépt. : D23 - N° Club : C0306**Pdt et Cce : ALABRE Vincent - 26 rue Lily Jean Javal 03100 MONTLUCON  
Tél. : 06.62.15.82.89 - e-mail : vincent.alabre@gmail.com**TEAM ENDURO X-TREM LMR : L35 - Dépt. : D23 - N° Club : C2388**Pdt et Cce : BAUDRY Julien - la Forêt 23400 MONTBOUCHER  
Tél. : 05.55.54.94.79 - e-mail : julien.baudry23@wanadoo.fr**WOMEN ACTIVE LMR : L35 - Dépt. : D23 - N° Club : C3527**Pdt et Cce : CARCAUD Annette - Le Daraud 23270 BETETE - Tél. : 06.73.48.06.30 - e-mail : womenactive@gmail.com  
Cce : BORG Anne Marie - Sagnas Soubrenas 23200 BLESSAC  
Tél. : 06.60.85.08.12 - e-mail : annemarie.borg05@gmail.com**Dordogne (24)****Comité Départemental Motocycliste de la Dordogne - D24 - L17**Président et Correspondant : CHAUMOND Bernard  
1 Chemin des Hospitaliers les Andrivaux 24650 CHANCELADE  
Tél. : 05.53.04.76.51 - Mobile : 06.16.47.80.23 - e-mail : bernard.chaumond@neuf.fr**BELVES MOTO CLUB LMR : L35 - Dépt. : D24 - N° Club : C0130**Pdt et Cce : FERREIRA Herve - 64 Boulevard Bd de la Résistance 24440 BEAUMONT DU PERIGORD  
e-mail : ferreira\_h@orange.fr**CHANTERAC TOUT TERRAIN LMR : L35 - Dépt. : D24 - N° Club : C3253**Pdt et Cce : GOUSSARD Jonathan - Impasse de Lacaud Basse 24110 MONTREM  
Tél. : 06.25.10.08.78 - e-mail : joarbo@yahoo.fr**EVASION NATURE LMR : L35 - Dépt. : D24 - N° Club : C2983**Pdt et Cce : SOULIE Patrice - Combe du Rat 24510 ST FELIX DE VILLADEIX  
Tél. : 05.53.23.76.32 - e-mail : 1-2-4rm@orange.fr**LA GRAPPE DE CYRANO LMR : L35 - Dépt. : D24 - N° Club : C1514**Pdt : GAUTHIER Pierre - Vilotte 24170 BELVES - Tél. : 06.76.93.34.21 - e-mail : pierre.gauthier@cario.fr  
Cce : LAFON GAUTHIER Patricia - Vilotte 24170 BELVES**MILHAC MOTO CLUB LMR : L35 - Dépt. : D24 - N° Club : C3129**Pdt et Cce : VIBIEN Bruno - Route de la Barde 24430 RAZAC SUR L'ISLE  
Tél. : 06.23.08.14.55 - e-mail : bv@cegetel.net**MOTO CLUB CANTONAL MONTIGNACOIS LMR : L35 - Dépt. : D24 - N° Club : C2692**Pdt et Cce : CHANET Jean Pierre - Route de Sarlat 24290 AUBAS  
Tél. : 05.53.51.95.35 - e-mail : contact@atse-chanet.fr**MOTO CLUB DE LEYSSARTROUX LMR : L35 - Dépt. : D24 - N° Club : C2910**Pdt et Cce : ROCHE Christian - Leyssartoux 24160 ST JORY LAS BLOUX  
Tél. : 05.53.05.04.01 - e-mail : fa.mc.leyssartoux@orange.fr**MOTO CLUB DE SAINT POMPON LMR : L35 - Dépt. : D24 - N° Club : C1515**Pdt et Cce : FAUCHIER Pierre - Combe Feyssole 24170 ST POMPON  
Tél. : 05.53.28.46.37 - e-mail : renee.fauchier@wanadoo.fr**MOTO CLUB DES DEUX RIVES LMR : L35 - Dépt. : D24 - N° Club : C1654**Pdt : PASQUET Alain - Pinsac 24330 BASSILLAC - Tél. : 05.53.04.98.17 - e-mail : mpracing24@live.fr  
Cce : MARCHIVE Thierry - 6 rue Colonel Fabien 24660 COULOUNIEUX CHAMIERES  
Tél. : 09.50.22.52.21 - Gsm : 06.95.45.44.10 - e-mail : thierry.marchive@free.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. : 05.53.59.38.76 - e-mail : chaumeilguillaumeperigord@yahoo.fr**MOTO CLUB DU PIC DE LA GARDE LMR : L35 - Dépt. : D24 - N° Club : C0694**Pdt et Cce : COQUARD Amaury - Pech Montegot 24370 CARLUX  
Tél. : 06.83.02.94.88 - e-mail : picdelagarde24@hotmail.fr**MOTO CLUB ONE-STAGE LMR : L35 - Dépt. : D24 - N° Club : C3096**Pdt et Cce : GUERARD Emeric - 16 rue de la Fontaine Bleue 19100 BRIVE LA GAILLARDE  
Tél. : 06.26.83.64.68 - e-mail : info@one-stage.fr

**MOTO CLUB PAR CHEMINS** **LMR : L35 - Dépt. : D24 - N° Club : C2352**

Pdt : GUIGNARD Jean Pascal - 1 - Le Mas 24320 VERTEILLAC  
Tél. : 06.04.17.77.10 - e-mail : jpascal-chrisguignard@orange.fr  
Cce : LENEUTRE Jérôme - Francoiseau 24320 CHAPDEUIL - Gsm : 06.70.19.32.55 - e-mail : valerie.leneutre@sfr.fr

**MOTO CLUB SAINT CYBRANET** **LMR : L35 - Dépt. : D24 - N° Club : C0803**

Pdt et Cce : PECAL Jérôme - Le Carlat 24250 ST CYBRANET - e-mail : aurelie.berisset@orange.fr

**MOTO CLUB TOUT TERRAIN 24** **LMR : L35 - Dépt. : D24 - N° Club : C3179**

Pdt et Cce : LOUGRAT Cedric - Fombois 24240 RIBAGNAC  
Tél. : 05.53.57.34.45 - e-mail : lougrat.cedric@orange.fr

**MOTO CLUB VERNOIS** **LMR : L35 - Dépt. : D24 - N° Club : C3230**

Pdt et Cce : BRUNEAU David - Le Castenet 24380 ST MICHEL DE VILLADEIX  
Tél. : 06.89.75.81.63 - e-mail : elodieche21@gmail.com

**MOTO CLUB VILLAMBLARDAIS** **LMR : L35 - Dépt. : D24 - N° Club : C2430**

Pdt et Cce : CANTELAUBE Stephane - 255 rue du Parc 24140 VILLAMBLARD - e-mail : csteph24@yahoo.fr

**MOTO LIBRE BERGERAISOISE** **LMR : L35 - Dépt. : D24 - N° Club : C0134**

Pdt et Cce : DARIGNAC Jean-Paul - Le Portugal 24560 ST AUBIN DE LANQUAIS  
Tél. : 06.12.85.15.35 - e-mail : jean-paul.darignac@orange.fr

**PAYS D'ANS MOTO SPORT LOISIRS** **LMR : L35 - Dépt. : D24 - N° Club : C2779**

Pdt et Cce : FEVRIER Jacques - Landrevie - Le Change 24640 BASSILLAC ET AUBEROCHE  
Tél. : 05.53.35.22.77 - e-mail : jacques.fevrier254@orange.fr

**PEYRI QUAD EVASION** **LMR : L35 - Dépt. : D24 - N° Club : C2782**

Pdt et Cce : ROULAND Alain - 15 Route de Chatres 24210 PEYRIGNAC  
Tél. : 05.53.50.64.83 - e-mail : alain.arletterouland@laposte.net

**RIDE ON** **LMR : L35 - Dépt. : D24 - N° Club : C2328**

Pdt et Cce : ROUSSEAU Gregory - rue du Moulin 24190 ST VINCENT DE CONNEZAC - e-mail : rideonmx@hotmail.fr

**TEAM MX 24** **LMR : L35 - Dépt. : D24 - N° Club : C2970**

Pdt : COUDERC Joël - 12 Impasse de Bosbarreau 24430 RAZAC SUR L'ISLE  
Tél. : 05.53.04.04.71 - e-mail : couderc.joel@gmail.com  
Cce : LABROUSSE Mathilde - 77 Route de Campagne 24260 LE BUGUE  
Gsm : 07.86.33.64.65 - e-mail : labroussemathilde@gmail.com

**Gironde (33)****Comité Départemental Motocycliste de la Gironde - D33 - L17**

Président et Correspondant : Mme MEOULE Catherine - 24 rue de la Franchise 33000 BORDEAUX  
Tél : 05.56.81.40.45 - Mobile : 06.88.55.13.13

**ALHOA MOTO CLUB** **LMR : L35 - Dépt. : D33 - N° Club : C1864**

Pdt et Cce : CRISTOL Gerald - 92 rue de la Croix Blanche 33000 BORDEAUX  
Tél. : 05.56.79.20.77 - e-mail : alhoa@free.fr

**ASSOCIATION 3 T** **LMR : L35 - Dépt. : D33 - N° Club : C3439**

Pdt et Cce : TROCHON Jacques - Beaumont 14400 BLAY  
Tél. : 02.31.10.03.03 - e-mail : jacques.trochon@wanadoo.fr

**BORDEAUX ACCELERATION** **LMR : L35 - Dépt. : D33 - N° Club : C1905**

Pdt et Cce : SAINT GEORGE Bruno - 20 rue Charles Martin 33300 BORDEAUX  
Tél. : 05.56.50.60.85 - e-mail : bsgeorge@balquerie.com

**CAGUILLE RAGEUSE** **LMR : L35 - Dépt. : D33 - N° Club : C0193**

Pdt : RAYNE Philippe - 12 Paillet 33760 SAINT GENIS DU BOIS - Tél. : 06.03.04.03.35 - e-mail : ets.rayne@orange.fr  
Cce : LEVESQUE Marc - 6 rue Mozart 33140 VILLENAVE D'ORNON  
Tél. : 06.32.21.87.83 - e-mail : marclevesquedu33@gmail.com

**DEUX QUATRE SIX ROUES ILLAT** **LMR : L35 - Dépt. : D33 - N° Club : C1547**

Pdt et Cce : SKRZYPCZYK Robert - 1 Quartier Lionne 33720 ILLATS  
Tél. : 05.56.27.17.84 - e-mail : sallechampetre@hotmail.fr

**DRAG RACING TEAM** **LMR : L35 - Dépt. : D33 - N° Club : C3176**

Pdt et Cce : LALAGUE Romain - 16 Chemin de Terrefort 33480 MOULIS EN MEDOC  
e-mail : dragracingteam33@gmail.com

**DYNAMIC MOTO CLUB LAMOTHAIS** **LMR : L35 - Dépt. : D33 - N° Club : C2097**

Pdt et Cce : GORET Patrick - la Garenne 33190 LAMOTHE LANDERRON  
Tél. : 05.56.61.72.94 - e-mail : dynamic.motoclub@gmail.com

**ESPACE MOTO VERTE** **LMR : L35 - Dépt. : D33 - N° Club : C1373**

Pdt et Cce : ELLIAS Eric - 2 Thibaud 33620 ST MARIENS  
Tél. : 05.57.68.17.22 - e-mail : espacesmotive33@orange.fr

**HOURTIN MOTO CLUB** **LMR : L35 - Dépt. : D33 - N° Club : C1135**

Pdt et Cce : BOURMAUD Sylvain - 19 rue Buffon 33990 HOURTIN  
Tél. : 06.89.95.16.94 - e-mail : bouniet33@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. : 05.56.18.91.10 - e-mail : frederic.chartier8@wanadoo.fr

**MC BEAUTIRAN** **LMR : L35 - Dépt. : D33 - N° Club : C1578**

Pdt : SCHUSTER Axel - Chateau Montlau 33420 MOULON - Tél. : 05.57.84.50.71 - e-mail : axel.schuster@hotmail.fr  
Cce : LEPAGE Paul - 20 Chemin de Saint Front 33880 ST CAPRAIS DE BORDEAUX  
Gsm : 06.86.76.39.61 - e-mail : popaul13@hotmail.com

**MC OLF** **LMR : L35 - Dépt. : D33 - N° Club : C3537**

Pdt et Cce : LEMEUNIER Frédéric - 6 rue du Docteur Beziau 33470 GUJAN MESTRAS  
Tél. : 06.08.60.54.80 - e-mail : fred.lemeunier@orange.fr

**MOTO CLUB ARESIEN** **LMR : L35 - Dépt. : D33 - N° Club : C1251**

Pdt et Cce : FENDRICH Frédéric - 12 rue de l'Escourte 33980 AUDENGE  
e-mail : controletechniqueaudengeois@hotmail.fr

**MOTO CLUB CARTELEGUE** **LMR : L35 - Dépt. : D33 - N° Club : C3386**

Pdt et Cce : ROBIN Stéphane - 6 Impasse Pied Sec 17130 COUX  
Tél. : 06.74.35.38.87 - e-mail : amelie.chasseloup17@orange.fr

**MOTO CLUB COUSTRILLON** **LMR : L35 - Dépt. : D33 - N° Club : C1217**

Pdt et Cce : GIRARD Corinne - 9 la Gourbelle 33230 LAGORCE  
Tél. : 06.12.43.34.07 - e-mail : mc-coustrillon@sfr.fr

**MOTO CLUB DE FORT MEDOC** **LMR : L35 - Dépt. : D33 - N° Club : C1123**

Pdt et Cce : DESHAYES Marc - 6 Chemin du Neurin 33460 CUSSAC FORT MEDOC  
Tél. : 05.56.58.90.98 - e-mail : lauma4@wanadoo.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  
Tél. : 06.11.89.84.33 - e-mail : neau-eric@orange.fr

**MOTO CLUB DE LA VALLEE DU ROC** **LMR : L35 - Dépt. : D33 - N° Club : C1551**

Pdt et Cce : NADAL Olivier - 194 Barelille 33760 ESCOUSSANS  
Tél. : 06.29.65.07.63 - e-mail : labrande@orange.fr

**MOTO CLUB DE TAYAC** **LMR : L35 - Dépt. : D33 - N° Club : C1418**

Pdt et Cce : VERGEZ BICAT Benoit - 12 la Berrine 33910 BONZAC  
Tél. : 05.57.74.22.59 - e-mail : benoit.vergezbicat@gmail.com

**MOTO CLUB DES AS DU GUIDON** **LMR : L35 - Dépt. : D33 - N° Club : C3028**

Pdt : DESMARTIN Herve - Le Lac des Lepreux 24140 BEAUREGARD ET BASSAC  
Tél. : 05.53.80.23.35 - e-mail : anita.v@wanadoo.fr  
Cce : NOEL Fabienne - 4 - Les Etangs 33230 ST CHRISTOPHE DE DOUBLE  
Tél. : 07.84.33.59.43 - Gsm : 07.84.33.59.43 - e-mail : fabienne.noel430@orange.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. : 05.56.41.64.73 - e-mail : demougeot.cmc@orange.fr

**MOTO CLUB DU PIGNADA** **LMR : L35 - Dépt. : D33 - N° Club : C0702**

Pdt et Cce : LAURENT Roger - Route de Cazaux 33260 LA TESTE DE BUCH  
Tél. : 05.56.54.15.42 - e-mail : locationquad@wanadoo.fr

**MOTO CLUB HEXAGON 33** **LMR : L35 - Dépt. : D33 - N° Club : C0435**

Pdt et Cce : CESTARET Philippe - 2 rue Sicard 33000 BORDEAUX  
Tél. : 06.72.80.74.78 - e-mail : ph.hexagon@laposte.net

**MOTO CLUB LANGONNAIS** **LMR : L35 - Dépt. : D33 - N° Club : C0485**

Pdt et Cce : RIVAULT Laurent - 72 Route des Brocards 33125 LOUCHATS  
Tél. : 05.56.88.57.05 - e-mail : rivaultlaurent@wanadoo.fr

**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. : 05.56.54.21.78 - e-mail : didierbottazzini@orange.fr

**MOTO CLUB MORIZES** **LMR : L35 - Dépt. : D33 - N° Club : C0605**

Pdt et Cce : BOUIN Christian - 14 Le Bourg 33190 BOURDELLES

Tél. : 05.56.61.76.79 - e-mail : christian.bouin@gmx.fr

**MOTO CLUB PORGEAIS - MCP** **LMR : L35 - Dépt. : D33 - N° Club : C3088**

Pdt et Cce : DEYRES Guillaume - Ysatis B 05 - 298 avenue du Medoc 33320 EYSINES

Tél. : 06.85.32.47.61 - e-mail : guillaume033@hotmail.fr

**MOTO CLUB REOLAIS** **LMR : L35 - Dépt. : D33 - N° Club : C0760**

Pdt et Cce : DUBRANA Philippe - Lieu-dit Hourquet 33490 SAINT ANDRE DU BOIS

Tél. : 06.82.37.12.34 - e-mail : motoclubreolais@wanadoo.fr

**MOTO START CLUB MACARIEN** **LMR : L35 - Dépt. : D33 - N° Club : C0533**

Pdt et Cce : LACOSTE Jacques - 45 rue Bergeoing 33490 ST MACAIRE

Tél. : 05.56.63.22.98 - e-mail : mscm@sfr.fr

**MRC ARTIGUES DE LUSSAC** **LMR : L35 - Dépt. : D33 - N° Club : C0069**

Pdt et Cce : GASSION Serge - 47 Route de Lyon - Rn 89 - 33910 ST DENIS DE PILE

Tél. : 06.16.79.67.11 - e-mail : mrc.gassion@orange.fr

**MX MOTO CLUB 33** **LMR : L35 - Dépt. : D33 - N° Club : C3175**

Pdt et Cce : MAURY Stephane - 37 Route des Marerats 33820 ETAULIERS

Tél. : 06.03.95.90.56 - e-mail : maury.stephane33@orange.fr

**PARGADE OFF ROAD** **LMR : L35 - Dépt. : D33 - N° Club : C3535**

Pdt et Cce : GACHASSIN Pierre - 715 Pargade 33760 SOULIGNAC - e-mail : lgachassin@orange.fr

**VITESSE-PERFORMANCE** **LMR : L35 - Dépt. : D33 - N° Club : C2998**

Pdt et Cce : PINARDON Loic - 452 Chemin du Port des Places 33140 CADAUJAC

Tél. : 06.44.05.06.99 - e-mail : vp@vitesse-performance.com

**Landes (40)****Comité Départemental Motocycliste des Landes - D40 - L17**

Président et Correspondant : MENTAVERRI Robert - 575 chemin de Campas 40300 PEYREHORADE

Mobile : 06.13.69.52.06 - e-mail : mentaverri.robert@wanadoo.fr

**BUD RACING TRAINING CAMP** **LMR : L35 - Dépt. : D40 - N° Club : C3507**

Pdt et Cce : DASSE Stéphane - 172 avenue Tiatic 40150 SOORTS-HOSSEGOR

Tél. : 05.58.41.99.00 - e-mail : info@bud-racing.com

**GELoux SPORT SECTION MOTOCROSS** **LMR : L35 - Dépt. : D40 - N° Club : C3247**

Pdt : PERSIN Pierre - 4 Lotissement Larroude 40280 HAUT MAUCO

Tél. : 06.62.07.09.29 - e-mail : peiopersin@gmail.com

Cce : FALLET Thomas - 1663 Route de Grenade 40280 BRETAGNE-DE-MARSAN

Tél. : 06.51.93.96.08 - e-mail : peiopersin@gmail.com

**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 LADOUR

Tél. : 05.58.52.23.03 - e-mail : dimitri.agez@gmail.com

**MOTO CLUB DE LA COTE D'ARGENT** **LMR : L35 - Dépt. : D40 - N° Club : C3246**

Pdt et Cce : ARENAS Jean Louis - 4 avenue Woolsack 40200 MIMIZAN

Tél. : 06.48.70.78.25 - e-mail : ptit.flipper@hotmail.fr

**MOTO CLUB DE SORE** **LMR : L35 - Dépt. : D40 - N° Club : C2265**

Pdt et Cce : CLARET Daniel Bernard - 4071 Route de Belhade - Quartier Perricq 40410 MOUSTEY

Tél. : 05.58.08.18.79 - e-mail : florence.rivet0164@orange.fr

**MOTO CLUB DES PLAGES** **LMR : L35 - Dépt. : D40 - N° Club : C1367**

Pdt et Cce : BOIZIEAU Cedric - 603 Chemin de Lhommidarmes 40140 MAGESCO

e-mail : mcdesplages40@live.fr

**MOTO KIDS DES SABLES** **LMR : L35 - Dépt. : D40 - N° Club : C3503**

Pdt et Cce : VOYEMANT Gilles - 8 Lotissement Trounques 40200 MIMIZAN

Tél. : 06.29.53.63.20 - e-mail : motokidsdessablesmezoz@gmail.com

**POLE MECANIQUE DE BISCARROSSE** **LMR : L35 - Dépt. : D40 - N° Club : C3112**

Pdt et Cce : CRUZ David - Chemin D En Hill 40600 BISCARROSSE

Tél. : 06.18.75.78.22 - e-mail : contact@karting-biscarrosse.com

**STADE MONTOIS** **LMR : L35 - Dépt. : D40 - N° Club : C3494**

Pdt et Cce : GOMES Hugo - 1 avenue Henri Farbos 40000 MONT-DE-MARSAN

Tél. : 06.41.02.22.80 - e-mail : stademontoismotoclub@gmail.com

**UNION SPORTIVE CAUNELLE** **LMR : L35 - Dépt. : D40 - N° Club : C0214**

Pdt : MENTAVERRI Robert - 575 Chemin de Campas 40300 PEYREHORADE

Tél. : 05.58.73.13.85 - e-mail : mentaverri.robert@wanadoo.fr

Cce : CASTERA David - 521 Route de Bigalette 40180 HEUGAS

Gsm : 06.61.30.83.38 - e-mail : david.casteraa@gmail.com

**Lot et Garonne (47)****Comité Départemental Motocycliste du Lot et Garonne - D47 - L17**

Correspondant : BESCHI Christiane - 225 route de Cazalet 47240 BON ENCONTRE

Mobile : 06.76.35.11.55 - e-mail : beschi.daniel@orange.fr

**AGEN MOTO VERTE** **LMR : L35 - Dépt. : D47 - N° Club : C0007**

Pdt et Cce : SOULACROIX Didier - Estieu 47340 LAROQUE TIMBAUT

Tél. : 06.41.42.68.78 - e-mail : carole.soulacroix@orange.fr

**BEAUVILLE MOTO CLUB** **LMR : L35 - Dépt. : D47 - N° Club : C1438**

Pdt et Cce : DORDE Didier - Chemin - Bordeneuve 47470 BEAUVILLE

Tél. : 05.53.95.41.36 - e-mail : didier.dorde@orange.fr

**LA MOTO MIRAMONTAISE** **LMR : L35 - Dépt. : D47 - N° Club : C2641**

Pdt et Cce : COMBLON Guillaume - Bacou Bas 47350 SAINT-BARTHELEMY-D'AGENAIS

e-mail : comblon.g@gmail.com

**MOTO CLUB ANTAGNAC** **LMR : L35 - Dépt. : D47 - N° Club : C1366**

Pdt et Cce : BORDES Francis - Lieu-dit Pargas 47700 ANTAGNAC

Tél. : 05.53.93.05.38 - e-mail : f.bordes388@orange.fr

**MOTO CLUB D'ESCASSEFORT** **LMR : L35 - Dépt. : D47 - N° Club : C0343**

Pdt et Cce : DE BORTOLI Michel - Cante Lauzette 47350 ESCASSEFORT

Tél. : 05.53.20.08.38 - e-mail : debortoli.michel@wanadoo.fr

**MOTO CLUB DE L'AGENAIS** **LMR : L35 - Dépt. : D47 - N° Club : C0352**

Pdt et Cce : BESCHI Daniel - 225 Route de Cazalet 47240 BON ENCONTRE

Tél. : 05.53.47.24.03 - e-mail : beschi.daniel@orange.fr

**MOTO CLUB FUMEL BONAGUIL** **LMR : L35 - Dépt. : D47 - N° Club : C0375**

Pdt : DUMEAUX Alain - Les Bouyssettes 46700 ST MARTIN LE REDON

Tél. : 05.65.36.57.63 - e-mail : colombetceline47@gmail.com

Cce : COLOMBET Celine - Laville - Bonaguil 47500 ST FRONT SUR LEMANCE

Tél. : 05.53.40.61.95 - Gsm : 06.65.41.43.29 - e-mail : colombetceline47@gmail.com

**MOTO CLUB MARMANDAIS** **LMR : L35 - Dépt. : D47 - N° Club : C0550**

Pdt : BARES Jean-Noël - la Sablière 47350 ST BARTHELEMY D'AGENAIS

Tél. : 05.53.89.61.66 - e-mail : jnoel.bares@wanadoo.fr

Cce : FERRAND Karine - Résidence Domaine du Château - Batiment H - Appartement 56 - 47350 ESCASSEFORT

Tél. : 06.32.62.22.96 - e-mail : karife@hotmail.fr

**MOTO CLUB ROUBIGOU** **LMR : L35 - Dépt. : D47 - N° Club : C1335**

Pdt et Cce : PASTOR Michel - Granger - Savignac sur Leyze 47150 MONFLANQUIN

Tél. : 05.53.36.31.47 - e-mail : michel.pastor593@orange.fr

**MOTO CLUB TONNEINQUAIS** **LMR : L35 - Dépt. : D47 - N° Club : C0908**

Pdt et Cce : IOB Michel - 3 Chemin Labourdette 47400 TONNEINS

Tél. : 05.53.79.21.06 - e-mail : michel.iob47@gmail.com

**OBJECTIF ENDURO** **LMR : L35 - Dépt. : D47 - N° Club : C2789**

Pdt et Cce : LABAT Yannick - 3 Impasse de la Gravette 33490 SEMENS - e-mail : yannicklabat@hotmail.fr

**RIDE FOR FUN** **LMR : L35 - Dépt. : D47 - N° Club : C3020**

Pdt et Cce : LUCAS Cedric - Bouscaret - Montmares 47300 VILLENEUVE SUR LOT

Tél. : 06.72.71.07.87 - e-mail : cedriclucasevents@gmail.com

**Pyrenées Atlantiques (64)****Comité Départemental Motocycliste des Pyrenées Atlantiques - D64 - L17**

Président : MONJOIE Charles - 6268 avenue des Muriers « Aguerria » 64990 MOUGUERRE

Mob : 06.07.31.70.90 - e-mail : charlymoto@orange.fr

Correspondant : ETCHEVERRY Louise - 7 rue Jeanne d'Albret 64190 NAVARRENX

Mobile : 06.87.29.05.18 - Mob : 06.07.23.11.85 - e-mail : comitedepartementalmoto@yahoo.fr

**ASM DE PAU MOTO VERTE** **LMR : L35 - Dépt. : D64 - N° Club : C0681**

Pdt et Cce : BRETAGNE Bruno - Impasse du Moulin 64230 SIROS

Tél. : 05.59.68.66.65 - e-mail : bruno.bretagne@sfr.fr

**ASSOCIATION SPORTIVE DE KANTIA** **LMR : L35 - Dépt. : D64 - N° Club : C2989**

Pdt et Cce : FOURCADE Eric - 47 Chemin Pannecau 64250 ITXASSOU  
Tél. : 05.59.29.21.38 - e-mail : ffourcade@hotmail.fr

**BAB ET SUD LANDES** **LMR : L35 - Dépt. : D64 - N° Club : C2179**

Pdt et Cce : DESAEGHER Serge - 5 Lot Plaza Ondoa 64240 BRISCOUS  
Tél. : 05.59.31.74.78 - e-mail : desaegher.serge@neuf.fr

**CAP SUD PYRENEES SPORT AVENTURE** **LMR : L35 - Dépt. : D64 - N° Club : C2427**

Pdt et Cce : CHAGUE Gilles - 44 Bis avenue de la Trinité 64270 SALIES DE BEARN  
e-mail : capsudmotoclub@gmail.com

**CENTRE OFF-ROAD EVOLUTION** **LMR : L35 - Dépt. : D64 - N° Club : C3269**

Pdt et Cce : SAPHORES Sébastien - Au Bourg 64270 CASSABER  
Tél. : 06.62.22.34.71 - e-mail : teamsaphores@gmail.com

**EUSKAL MOTO CLUB** **LMR : L35 - Dépt. : D64 - N° Club : C3113**

Pdt et Cce : AROCENA Emmanuel - 225 Chemin Itsengabe 64122 URRUGNE - e-mail : mans-64@hotmail.fr

**EUSQUADI** **LMR : L35 - Dépt. : D64 - N° Club : C2538**

Pdt et Cce : JAURY Jean-Luc - Maison Etchartia 64130 AUSSURUCQ  
Tél. : 06.84.94.23.56 - e-mail : jljaury@gmail.com

**LES TACHOUS TOUT TERRAIN** **LMR : L35 - Dépt. : D64 - N° Club : C3126**

Pdt et Cce : BOUQUET Jérôme - Chemin de Lalanne 64450 ARGELOS - e-mail : jquetbou@gmail.com

**MOTO CLUB BUZY** **LMR : L35 - Dépt. : D64 - N° Club : C1314**

Pdt : GUEDOT Jean - 14 rue du Burguet 64260 BUZY - Tél. : 05.59.21.01.96 - e-mail : jean.guedot@orange.fr  
Cce : SIERRA Jo - 16 rue Frédéric Chopin 64230 LESCAR  
Tél. : 06.18.24.08.68 - e-mail : joachimsierra@aol.com

**MOTO CLUB D'ARETTE** **LMR : L35 - Dépt. : D64 - N° Club : C3415**

Pdt et Cce : UTECHT Benjamin - Le Moulin - Route du Col de Lie 64570 ARETTE - e-mail : garagemecatech@yahoo.fr

**MOTO CLUB DE LACQ** **LMR : L35 - Dépt. : D64 - N° Club : C3052**

Pdt et Cce : LEMERCIER Geoffroy - 1 Lotissement la Biorbe 64170 LABASTIDE CEZERACQ  
Tél. : 06.50.50.23.58 - e-mail : geoffroylemercier@wanadoo.fr

**MOTO CLUB DE LEES** **LMR : L35 - Dépt. : D64 - N° Club : C1583**

Pdt et Cce : LAGARRUE Michel - 6 Cami de Monge 64160 SEDZE MAUBECO  
Tél. : 05.59.81.51.74 - e-mail : matimiro@orange.fr

**MOTO CLUB DES DEUX GAVES** **LMR : L35 - Dépt. : D64 - N° Club : C1226**

Pdt et Cce : HARISPOURE Fabien - 635 Route Larramendia 64120 AICIRITS CAMOU SUHAST  
Tél. : 06.85.37.98.83 - e-mail : fharispoure@gmail.com

**MOTO CLUB ERROBI** **LMR : L35 - Dépt. : D64 - N° Club : C0342**

Pdt et Cce : GESLIN Eric - 30 avenue des Castors 64100 BAYONNE  
Tél. : 05.59.54.72.54 - e-mail : ericgeslin@sfr.fr

**MOTO CLUB MADIRANAIS** **LMR : L35 - Dépt. : D64 - N° Club : C3258**

Pdt et Cce : TUCOULET Mickael - 18 Bis Route de Crouzeilles 64350 ARROSES  
Tél. : 06.87.33.28.35 - e-mail : mike064@hotmail.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. : 05.62.32.73.00 - e-mail : olivier.hertrich@sfr.fr

**MOTO CLUB NAVARRAIS** **LMR : L35 - Dépt. : D64 - N° Club : C0636**

Pdt : MEUNIER Regis - 18 Chemin Benzy 64150 LAGOR - Tél. : 06.09.37.49.38 - e-mail : regis.meunier@yahoo.fr  
Cce : ETCHEVERRY Louise - 7 rue Jeanne d'Albret - 64190 NAVARENX  
Tél. : 05.59.66.55.85 - Gsm : 06.07.23.11.95 - e-mail : assmotoclubnavarrais@orange.fr

**MOTO CLUB PAU ARNOS** **LMR : L35 - Dépt. : D64 - N° Club : C1920**

Pdt et Cce : TEULE Bernard - Maison Montagut 64370 ARNOS  
Tél. : 05.59.77.18.70 - e-mail : bernard.teule@circuit-pau-arnos.fr

**MOTO PYRENEES SPORT** **LMR : L35 - Dépt. : D64 - N° Club : C3000**

Pdt et Cce : BIDAU Stéphane - 35 rue des Pyrénées 64160 ST LAURENT BRETAGNE  
Tél. : 06.19.16.05.59 - e-mail : contact@mps-organisation.fr

**TRIAL CLUB BASQUE** **LMR : L35 - Dépt. : D64 - N° Club : C0104**

Pdt et Cce : BEAUPIED Frédéric - Résidence Bolagaina Bat 1 N 05 Mende Alde - Chemin Bolagaina 64480 USTARITZ  
Tél. : 06.14.67.21.47 - e-mail : fredbeaupied@hotmail.com

**Deux Sèvres (79)****Comité Motocycliste Départemental des Deux Sèvres - D79 - L35**

Président : ANDRE Didier - BP 16 - 79230 PRAHECO

Tél. : 05.49.26.40.71 - Mobile : 06.09.79.41.32 - e-mail : didier.andre@sfr.fr

**AMICALE MOTO VERTE MELLOIS LMR : L35 - Dépt. : D79 - N° Club : C0569**

Pdt et Cce : PELLETIER Jean Pierre - la Grenouille 79500 ST LEGER DE LA MARTINIERE

Tél. : 05.49.27.09.37 - e-mail : jpcpelletier@orange.fr

**BRIOUX MOTO VERTE LMR : L35 - Dépt. : D79 - N° Club : C2040**

Pdt et Cce : CHAUVINEAU Didier - 12 Chemin des Gardelles - Le Petit Beauvais 79500 MAZIERES SUR BERONNE

Tél. : 05.49.07.17.52 - e-mail : chauvineau.didier@neuf.fr

**MOTO CLUB AIRVAUDAIS LMR : L35 - Dépt. : D79 - N° Club : C0014**

Pdt et Cce : MORIN Bernard - 1 Route de Soulièvre 79600 AIRVAULT

Tél. : 05.49.64.75.34 - e-mail : bmh.morin@orange.fr

**MOTO CLUB CELLOIS LMR : L35 - Dépt. : D79 - N° Club : C3543**

Pdt et Cce : GODI Vincent - 8 Route des Seigneuries - la Raterie 79230 BRULAIN

e-mail : godiv@hotmail.fr

**MOTO CLUB DE MASSAIS LMR : L35 - Dépt. : D79 - N° Club : C0560**

Pdt et Cce : BOISSIMON Claudine - Route de Mauze 79100 STE RADEGONDE

Tél. : 05.49.68.02.79 - e-mail : cl.boissimon@neuf.fr

**MOTO CLUB DES DEUX SEVRES LMR : L35 - Dépt. : D79 - N° Club : C0307**

Pdt et Cce : PETORIN Olivier - 22 Impasse Charles Vildrac 79000 NIORT

Tél. : 05.49.28.57.70 - e-mail : olivier.petorin@orange.fr

**MOTO CLUB DU LOUP-GAROU LMR : L35 - Dépt. : D79 - N° Club : C3238**

Pdt et Cce : GAILLARD Olivier - 8 - la Mauvaitiere 79120 LEZAY

Tél. : 05.49.07.96.71 - e-mail : mcloupgarou@hotmail.com

**MOTO CLUB T.R.A.C. LMR : L35 - Dépt. : D79 - N° Club : C3149**

Pdt et Cce : THORREE Richard - 51 rue de l'Abbaye 79160 VILLIERS EN PLAINE

Tél. : 05.49.35.69.60 - e-mail : fabric.thorree@orange.fr

**MOTO CLUB THOUARSAIS LMR : L35 - Dépt. : D79 - N° Club : C0904**

Pdt et Cce : SUHARD Baptiste - 6 rue Saint Exupery 79100 THOUARS

Tél. : 06.79.12.24.32 - e-mail : bsuhard@sothoferm.fr

**SPORT MECA 16.79.86 LMR : L35 - Dépt. : D79 - N° Club : C3252**

Pdt et Cce : ARDOUIN Hervé - 3 rue du Porche - Les Segeliers 79190 SAUZE VAUSSAIS

Tél. : 05.49.07.78.82 - e-mail : veroetrv@orange.fr

**Vienne (86)****Comité Motocycliste Départemental de la Vienne - D86 - L35**

Président &amp; Correspondant : AUGER Charly - 40 rue Magenta 86000 POITIERS

Mobile : 06.04.15.77.96 - e-mail : charly.auger@outlook.fr

**BEL AIR MOTO CLUB LMR : L35 - Dépt. : D86 - N° Club : C3150**

Pdt et Cce : VAILLIER William - Voie - Neuillet 86400 VOULEME - e-mail : oli-robin@orange.fr

**CROSS EXPERIENCE LMR : L35 - Dépt. : D86 - N° Club : C3401**

Pdt et Cce : RASSINOUX Danielle - 44 Ter rue de Saumur 86440 MIGNE AUXANCES

Tél. : 05.49.54.45.08 - e-mail : cxcrossexperience@hotmail.com

**IEM - INITIATION EDUCATION MOTOS LMR : L35 - Dépt. : D86 - N° Club : C2786**

Pdt et Cce : DESPLOBINS Delphine - 6 rue du Haut Medelle 86160 MARNAY

e-mail : iem.contacts@gmail.com

**MC DU VAL VERT DU CLAIN LMR : L35 - Dépt. : D86 - N° Club : C1941**

Pdt et Cce : AUGER Charly - 40 rue Magenta 86000 POITIERS

e-mail : charly.auger@outlook.fr

**MOTO CLUB CHAUVINOIS LMR : L35 - Dépt. : D86 - N° Club : C1925**

Pdt et Cce : BESSY Rodolphe - N4 Lieu-dit Le Terrier 86300 LEIGNES SUR FONTAINE

Tél. : 05.49.03.03.86 - e-mail : stip.bessy@orange.fr

**MOTO SPORTING CLUB LOUDUN LMR : L35 - Dépt. : D86 - N° Club : C0523**

Pdt et Cce : KOEGLER Adelaide - 20 rue du Martray 86200 LOUDUN

Tél. : 05.17.46.20.83 - e-mail : adelaide.koegler@gmail.com

**MOTO VERTE DU VAL DE VIENNE** LMR : L35 - Dépt. : D86 - N° Club : C3158

Pdt et Cce : MARTINS DOS SANTOS Emilien - Hameau Le Chêne A Richard 86160 MARNAY  
e-mail : dossantosemilien@orange.fr

**MOTOBALL CLUB NEUVILLOIS** LMR : L35 - Dépt. : D86 - N° Club : C0641

Pdt et Cce : SABOURIN Claude - 7 rue Champ Morin - Etabliescharrais 86170 SAINT MARTIN LA PALLU  
Tél. : 05.49.45.66.63 - e-mail : sabourinclaude86@wanadoo.fr

**TROPHEE GRAND OUEST SIDE CAR CROSS** LMR : L35 - Dépt. : D86 - N° Club : C3460

Pdt et Cce : MARCHAND Bastien - Hameau Saugour 86350 ST SECONDIN  
e-mail : bastienmarchand@orange.fr

**VAL DE VIENNE MOTO** LMR : L35 - Dépt. : D86 - N° Club : C2664

Pdt et Cce : COLLON Emmanuel - 4 Grand rue 86510 CHAUNAY  
Tél. : 05.49.53.58.76 - e-mail : ecolon@outlook.fr

**Haute Vienne (87)****A.S.S.J. VERTS CRAMPONS** LMR : L35 - Dépt. : D87 - N° Club : C1188

Pdt et Cce : COINDEAU Igor - Village - Le Paradis 87310 COGNAC LA FORET - e-mail : igorcoindeau@yahoo.fr

**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  
e-mail : jessicou.titi@orange.fr

**AMICALES DE MORTEROLLES** LMR : L35 - Dépt. : D87 - N° Club : C3323

Pdt et Cce : CLAUDOT Philippe - 1 Chemin de la Pierre Belle 87250 BESSINES SUR GARTEMPE  
Tél. : 05.55.76.19.65 - e-mail : philly.ducalot@wanadoo.fr

**C.M. PROMO** LMR : L35 - Dépt. : D87 - N° Club : C2923

Pdt et Cce : MEILLAT Christophe - Grande rue - Nepoulas 87140 COMPREIGNAC  
Tél. : 05.55.09.60.33 - e-mail : christophe.meillatpromo@wanadoo.fr

**CUSSAC MOTO CLUB** LMR : L35 - Dépt. : D87 - N° Club : C0504

Pdt et Cce : BRACHET Patrice - Le Theillol - 31 rue des Forges 87270 CHAPTELAT  
Tél. : 05.55.08.02.45 - e-mail : patricebrachet@orange.fr

**GROUPE CENTRE DE LOISIRS JEUNES DE LIMOGES** LMR : L35 - Dépt. : D87 - N° Club : C3487

Pdt et Cce : AMROUCHE Beramdane - Place Léon Betoulle 87000 LIMOGES  
e-mail : berambane-amrouche@ville-limoges.fr

**MOTO CLUB DE COMPREIGNAC** LMR : L35 - Dépt. : D87 - N° Club : C3472

Pdt et Cce : MILAN Marie Pierre - 40 rue de la Chabeaudie 87100 LIMOGES  
e-mail : mpmilan75@gmail.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  
e-mail : chevalierjeanmichel@sfr.fr

Cce : BAMBAGINI Philippe - l'Age 87190 MAGNAC LAVAL  
Tél. : 05.55.68.70.20 - Gsm : 0611739648 - e-mail : 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. : 05.55.39.88.34 - e-mail : mcdesmonts@outlook.fr

**MOTO CLUB HOULIEROIS** LMR : L35 - Dépt. : D87 - N° Club : C1566

Pdt et Cce : DELAGE Claude - 20 rue Gay Lussac 87240 AMBAZAC  
Tél. : 05.87.50.88.21 - e-mail : claudedelage@neuf.fr

**MOTO CLUB PAYS AREDIEN** LMR : L35 - Dépt. : D87 - N° Club : C3512

Pdt et Cce : ADAM Alain - la Lande du Bost 24630 JUMILHAC LE GRAND  
Tél. : 05.53.52.23.68 - e-mail : alain.adam064@orange.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. : 05.55.69.46.30 - e-mail : catherine.lalay@wanadoo.fr

**MOTOR CLUB LIMOUSIN** LMR : L35 - Dépt. : D87 - N° Club : C0505

Pdt et Cce : SOLNON Gilles - 37 rue Bernard de Ventadour 87000 LIMOGES  
Tél. : 05.55.31.25.22 - e-mail : chantals9@hotmail.fr

**QUAD ROCHECHOUART OLYMPIC MC** LMR : L35 - Dépt. : D87 - N° Club : C3515

Pdt et Cce : ROBIN Pierre Alain - 20 Route de la Pouge 87600 ROCHECHOUART  
e-mail : teammxa87@hotmail.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@lmc.fr

**Correspondance** : Au siège social

**Président** : GONTIER Gilbert - 77 rue des Graves Begoux 46000 CAHORS  
Mobile : 06.87.12.89.38 - e-mail : gilbert56@wanadoo.fr

**1er Vice-président** : MIVELAZ Guy - 8 rue des Terres bleues 48000 MENDE  
Mobile : 06.30.09.26.01 - e-mail : gmivelaz@lmc.fr

**Vice-président** : FERRER Serge - 1 impasse Paul Cézanne 30200 BAGNOLS SUR CEZE  
Mobile : 06.08.91.65.62 - e-mail : serge.ferrer@orange.fr

**Vice-président** : PASCOUOU René - 1 place du Foirail Résidence Plaza 65000 TARBES  
Mobile : 06.80.41.53.95 - e-mail : r.pascouou@neuf.fr

**Secrétaire général** : GUILLEM Jean-Louis - 24 rue Jules Dalou 66000 PERPIGNAN  
Mobile : 06.12.10.42.15 - e-mail : jlguillem@lmc.fr

**Secrétaire générale adjointe** : FUENTES Nicole - 249 rue du Roc - Résidence Saint Salvy 81000 ALBI  
Tél. : 05.63.54.71.55 - Mobile : 06.12.99.19.25 - e-mail : fuentes.nicole@orange.fr

**Trésorier** : ABADIE Guy - Le Syndic 32550 ST JEAN LE COMTAL  
Mobile : 06.82.18.37.53 - e-mail : gabadie@lmc.fr

**Délégués aux AG FFM** : GONTIER Gilbert - 77 rue des Graves Begoux 46000 CAHORS  
Mobile : 06.87.12.89.38 - e-mail : gilbert56@wanadoo.fr

MIVELAZ Guy - 8 rue des Terres bleues 48000 MENDE - Mobile : 06.30.09.26.01 - e-mail : gmivelaz@lmc.fr

GUILLEM Jean-Louis - 24 rue Jules Dalou 66000 PERPIGNAN - Mobile : 06.12.10.42.15 - e-mail : jlguillem@lmc.fr

**PRESIDENTS OU REPRESENTANTS DES COMMISSIONS SPORTIVES :**

**Motocross** : ABADIE Guy - Le Syndic 32550 ST JEAN LE COMTAL  
Mobile : 06.82.18.37.53 - e-mail : gabadie@lmc.fr

**Enduro & Endurance TT** : ANGELES Thomas - 25 rue des sources 34990 JUVIGNAC  
Mobile : 06.87.20.79.73 - e-mail : tangeles@lmc.fr

**Rallyes Routiers & Tourisme** : BOILLOT Bernard - 3 rue des Abimes 34880 LAVERUNE  
Mobile : 06.79.21.83.39 - e-mail : aeduparc@club-internet.fr

**Courses sur Route** : FUENTES Nicole - 249 rue du Roc - Résidence Saint Salvy 81000 ALBI  
Tél. : 05.63.54.71.55 - Mobile : 06.12.99.19.25 - e-mail : fuentes.nicole@orange.fr

**Trial** : BRUNEAU Alain - 5 rue de la Cersaie 30200 BAGNOLS SUR CEZE  
Mobile : 06.07.90.98.31 - e-mail : bruneau.lubrifiants@wanadoo.fr

**Collège Formation** : NAVARRO Joseph - 3 avenue du Docteur Rouanet 82200 MOISSAC  
Portable : 06.26.28.64.96 - jn.mx82@bbox.fr

**Collège Chronométrage** : DAJEAN Emmanuelle - 2172 route de la Bénéche 82300 CAUSSADE  
Mobile : 06.30.10.09.73 - e-mail : emmanuelle.dajean@gmail.com

**Collège technique** : DELPON Jean-Luc - 58 avenue Pasteur 12700 CAPDENAC GARE  
Tél. : 05.65.64.65.06 - Mobile : 06.14.98.47.00 - e-mail : jl.delpont@orange.fr

**Collège éducatif** : GUILLEM Jean-Louis - 24 rue Jules Dalou 66000 PERPIGNAN  
Mobile : 06.12.10.42.15 - e-mail : jlguillem@lmc.fr

**TRDA** : LAUR André - 3 Chemin des Vignes, le Py den Bas, 09100 LES PUJOLS  
Tél : 05.81.30.43.68 - Mobile : 06.67.30.34.44 - e-mail : anlaur@orange.fr

**CLUBS AFFILIÉS****Ariège (09)****Comité Départemental Motocycliste de l'Ariège - (09)**

Correspondant : se reporter à l'adresse de correspondance de la ligue

**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. : 05.61.02.89.76 - e-mail : 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. : 05.61.02.64.00 - e-mail : mc2s@laposte.net

**Aude (11)****Comité Départemental Motocycliste de l'Aude (11)**

Président et correspondant : Mickael FRANCOIS - 3 Chemin Pech Ratie 11600 CONQUES SUR ORBIEL  
06.14.22.72.68 - e-mail : francoismickael11@gmail.com

**FREE RIDE MOTO CLUB LMR : L36 - Dépt. : D11 - N° Club : C3183**

Pdt et Cce : DUMONTIER Cedric - 7 rue des Castors 11290 MONTREAL  
Tél. : 04.68.78.44.79 - e-mail : cedric.dumontier@wanadoo.fr

**MOTO CLUB CHAURIEN LMR : L36 - Dépt. : D11 - N° Club : C0250**

Pdt et Cce : VIGNAL Evelyne - rue - En Jourdy 31290 LAGARDE  
Tél. : 06.30.70.28.32 - e-mail : evelyne.vignal@laposte.net

**MOTO CLUB D ALAIRAC EN MALPERE LMR : L36 - Dépt. : D11 - N° Club : C1513**

Pdt : PERUZZETTO Robert - 13 Chemin Chemin du Til Grezes 11000 GREZES HERMINIS  
Tél. : 06.65.16.95.20 - e-mail : mcalairac@gmail.com  
Cce : FRANCOIS Mickael - 3 Chemin Pech Ratie 11600 CONQUES SUR ORBIEL  
Tél. : 06.14.22.72.68 - Gsm : 06.14.22.72.68 - e-mail : francoismickael11@gmail.com

**MOTO CLUB LIMOUXIN LMR : L36 - Dépt. : D11 - N° Club : C0509**

Pdt et Cce : GIOVANNANGELI Jean-Michel - 10 rue des Rosiers 11300 LIMOUX  
Tél. : 04.68.31.32.77 - e-mail : jmgiovan@gmx.fr

**TOUT TERRAIN CLUB DU CABARDES LMR : L36 - Dépt. : D11 - N° Club : C2845**

Pdt et Cce : BONNAFOUS Marc - Allée du Moulin à Vent 11390 FONTIERS CABARDES  
Tél. : 04.68.26.59.56 - e-mail : bonnafous.marc@wanadoo.fr

**VAL DE DAGNE TRIAL CLUB LMR : L36 - Dépt. : D11 - N° Club : C2994**

Pdt et Cce : ANDRE Lionel - 5 Impasse du Moureau 31140 PECHBONNIEU  
Tél. : 06.11.42.57.18 - e-mail : lionel.and@hotmail.fr

**Aveyron (12)****Comité Départemental Motocycliste de l'Aveyron (12)**

Président et correspondant : Sylvain EVANNO  
CDM de l'Aveyron, BP 5, 12160 Baraqueville - 06.30.83.34.44 - e-mail : sylvain.evanno@orange.fr

**DURENQUE MOTO VERTE LMR : L36 - Dépt. : D12 - N° Club : C0332**

Pdt et Cce : BEC Gregory - Chemin desBains 81340 TREBAS - e-mail : bec.gregory@neuf.fr

**MOTO CLUB 12 LMR : L36 - Dépt. : D12 - N° Club : C0324**

Pdt et Cce : IMBERT Agnes - St Martin de Mont Bon 12130 AURELLE VERLAC  
Tél. : 05.65.71.43.73 - e-mail : agnes.mc12@laposte.net

**MOTO CLUB DE LEVEZOU LMR : L36 - Dépt. : D12 - N° Club : C1307**

Pdt et Cce : HENRY Delphine - Lacassagne 12450 CALMONT - e-mail : delf\_919@hotmail.com

**MOTO CLUB DE VILLECOMTAL LMR : L36 - Dépt. : D12 - N° Club : C2404**

Pdt et Cce : BIEULAC Jean-Michel - 06 avenue Joseph Vidal 12580 VILLECOMTAL  
Tél. : 05.65.44.34.55 - e-mail : jean-michel.bieulac@orange.fr

**MOTO CLUB RIVIEROIS LMR : L36 - Dépt. : D12 - N° Club : C2797**

Pdt et Cce : BOYER Eric - la Source - 34 Route de Millau 12640 RIVIERE SUR TARN  
Tél. : 05.65.59.70.32 - e-mail : michele.boyer@wanadoo.fr

**MOTO CLUB ROUERGAT LMR : L36 - Dépt. : D12 - N° Club : C0787**

Pdt et Cce : LAGARRIGUE Benoit - 7 Lotissement Le Cun 12200 SANVENSA  
Tél. : 06.78.13.13.84 - e-mail : benoit12200@hotmail.fr

**MOTO CLUB ROUQUETOIS LMR : L36 - Dépt. : D12 - N° Club : C2101**

Pdt et Cce : BOUSQUET Francois - Causse de Bross 12200 LA ROUQUETTE  
Tél. : 05.65.29.63.86 - e-mail : universitymoto@hotmail.fr

**MOTO CLUB RUTHENOIS LMR : L36 - Dépt. : D12 - N° Club : C0791**

Pdt et Cce : CAUSSIGNAC Bernard - 102 Les Camps Sarrats 12740 SEBAZAC CONCOURES  
Tél. : 05.65.46.92.66 - e-mail : bernard.c.12@hotmail.fr

**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

e-mail : laurent.detremerie@groupepsimon.fr

**MOTO CLUB SEGALA LMR : L36 - Dépt. : D12 - N° Club : C3399**

Pdt et Cce : SERRES Axel - Lieu-dit Camalet 12440 TAYRAC

Tél. : 05.65.81.84.89 - e-mail : axel.serres.12@gmail.com

**MOTO NATURE D'OLT LMR : L36 - Dépt. : D12 - N° Club : C2294**

Pdt et Cce : BESOMBES Joël - Les Cazelles 12190 SEBRAZAC

Tél. : 06.01.34.35.75 - e-mail : joel.besombes12190@orange.fr

**NAUCELLE MOTO SPORT LMR : L36 - Dépt. : D12 - N° Club : C0635**

Pdt et Cce : SALINAS Veronique - la Batherie 12800 TAURIAC DE NAUCELLE

Tél. : 05.65.47.82.04 - e-mail : christian.bosc1@orange.fr

**REQUISTA MOTO SPORT LMR : L36 - Dépt. : D12 - N° Club : C1383**

Pdt et Cce : PAGES Kevin - Linas 12480 BROUSSE LE CHATEAU

Tél. : 06.72.27.68.67 - e-mail : kevin-pages@hotmail.fr

**Gard (30)****Comité Départemental Motocycliste du Gard (30)**

Président et correspondant : Bernard GANOZZI - 31 rue de la Mairie 30500 POTELIERES

Tél. : 04.66.24.82.08 / 06.76.52.36.86 - e-mail : bernard.ganozzi@gmail.com

**AMICALE GARDOISE OFFICIEL MOTO LMR : L36 - Dépt. : D30 - N° Club : C2731**

Pdt et Cce : CHIARELLI Philippe - Chemin des Combes 30120 ARRE

Tél. : 04.67.82.00.99 - e-mail : philippe.chiarelli@free.fr

**ASPI RACING LMR : L36 - Dépt. : D30 - N° Club : C2351**

Pdt et Cce : BERGERON Lionel - 276 rue Gustave Eiffel 30000 NIMES - e-mail : lionel@laspi-racing.com

**ASS. DES COMMISSAIRES DE PISTES LANGUEDOCIENS LMR : L36 - Dépt. : D30 - N° Club : C3289**

Pdt et Cce : DELAMARE Franck - 11 Bis Route de St Comes 30870 CLARENSAC

Tél. : 04.66.63.97.61 - e-mail : ass.commissaire@hotmail.com

**CAUSS QUAD LOISIRS LMR : L36 - Dépt. : D30 - N° Club : C3517**

Pdt et Cce : CHALUMEAU Patrick - Causse Quad Loisirs - la Jurade 30120 ROGUES

Tél. : 06.17.06.64.89 - e-mail : delphine.henry@nordnet.fr

**CEVENNES MOTO PISTE LMR : L36 - Dépt. : D30 - N° Club : C3003**

Pdt et Cce : EXPOSITO Samuel - L'Homme Mort 30430 RIVIERES

e-mail : samyelec@hotmail.fr

**CEVENNES OFF ROAD LMR : L36 - Dépt. : D30 - N° Club : C2765**

Pdt et Cce : FESQUET Patrice - 300 Chemin des Chênes 30610 ST JEAN DE CRIEULON

Tél. : 04.66.77.38.38 - e-mail : patricefesquet@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. : 04.66.58.13.39 - e-mail : f.fouert@gmail.com

**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. : 04.66.24.44.06 - e-mail : famille.perrut@orange.fr

**HOT ZONE TRIAL CLUB LMR : L36 - Dépt. : D30 - N° Club : C2144**

Pdt : FRANCOISE Bernard - 402 rue du Royal 30410 MEYRANNE

e-mail : nanardmontpellier@yahoo.fr

Cce : BIDON Vincent - 17 rue Roussy 30000 NIMES

Tél. : 04.66.21.12.84 - Gsm : 06.61.64.11.39 - e-mail : bidon.vincent@wanadoo.fr

**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. : 09.64.15.89.91 - e-mail : ncaussinus@hotmail.fr

**MOTO CLUB BAGNOLAIS LMR : L36 - Dépt. : D30 - N° Club : C0087**

Pdt et Cce : ESCANDE Marjorie - la Begude Cidex 6910 - 30330 SAINT-ANDRE-D'OLERARGUES

Tél. : 04.66.79.02.12 - e-mail : marjorie.escande@yahoo.fr

**MOTO CLUB BELLEGARDAIS LMR : L36 - Dépt. : D30 - N° Club : C1808**

Pdt et Cce : FLORES Francois - 87 Route de St Gilles 30127 BELLEGARDE

Tél. : 04.66.01.68.21 - e-mail : fabflores@hotmail.fr

**MOTO CLUB DE LEDENON** **LMR : L36 - Dépt. : D30 - N° Club : C2127**

Pdt et Cce : BONDURAND Marie - Circuit de Ledenon 30210 LEDENON

Tél. : 04.66.37.11.37 - e-mail : m.botella@ledenon.com

**MOTO CLUB DE ST JEAN DE SERRES - LEDIGNAN** **LMR : L36 - Dépt. : D30 - N° Club : C3514**

Pdt : BILLANGE Jean Michel - 20 B Route des Vignerons 30350 SAINT-JEAN-DE-SERRES

Tél. : 06.75.22.74.88 - e-mail : jmaspir@gmail.com

Cce : MARTY Gérald - Le Mas Dieu - 111 Chemin D'Arbousse 30340 SAINT-JULIEN-LES-ROSIERS

Gsm : 06.71.33.39.45 - e-mail : gerald111@outlook.fr

**MOTO CLUB DES COSTIERES** **LMR : L36 - Dépt. : D30 - N° Club : C0281**

Pdt et Cce : ROUX Michel - 17 rue de Jouvès 30640 BEAUVOISIN

Tél. : 04.90.49.17.31 - e-mail : michel.roux30@gmail.com

**MOTO CLUB DOMAZAN** **LMR : L36 - Dépt. : D30 - N° Club : C0316**

Pdt et Cce : ESPERANDIEU Norbert - 36 Route de Signargues 30390 DOMAZAN

Tél. : 04.66.57.15.83 - e-mail : n.esperandieu@gmail.com

**MOTO CLUB LES GAULOIS** **LMR : L36 - Dépt. : D30 - N° Club : C2128**

Pdt et Cce : PARANT Manuel - rue de L'Egalité - Nissan Garage 30190 MOUSSAC

Tél. : 06.11.52.34.19 - e-mail : manuelparant@sfr.fr

**MOTO CLUB PRIMEUR** **LMR : L36 - Dépt. : D30 - N° Club : C3355**

Pdt et Cce : DUFAUD Robert - la Grand rue 30330 LA BASTIDE D'ENGRAS

e-mail : robert.dufaud@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. : 04.66.24.82.08 - e-mail : bernard.ganozzi@gmail.com

**MOTO CLUB SOMMIEROIS** **LMR : L36 - Dépt. : D30 - N° Club : C0866**

Pdt et Cce : FORNER Gerard - 10 Allée de Fontbonne 30250 VILLEVEILLE

Tél. : 07.89.94.29.24 - e-mail : gerard.fornier@orange.fr

**MOTO CLUB WELCOME TT** **LMR : L36 - Dépt. : D30 - N° Club : C3051**

Pdt et Cce : FLORIN Gregory - Hameau Le Mas Dieu - la Ramadière 30110 LAVAL PRADEL

Tél. : 04.66.86.17.09 - e-mail : greg.florin@orange.fr

**MOTO SPORT NIMOIS** **LMR : L36 - Dépt. : D30 - N° Club : C0645**

Pdt et Cce : NOE Roland - 61 Impasse des Alpilles 30000 NIMES

Tél. : 04.66.28.18.79 - e-mail : roland.noe@wanadoo.fr

**POLE MECANIQUE MOTO CLUB** **LMR : L36 - Dépt. : D30 - N° Club : C3231**

Pdt et Cce : VOILLIOT Nelly - Vallon de Fontanès 30520 ST MARTIN DE VALGALGUES

Tél. : 07.87.84.13.07 - e-mail : nelly.voilliot@polemecanique-mc.com

**TEAM SONIC RACING** **LMR : L36 - Dépt. : D30 - N° Club : C2783**

Pdt et Cce : TADEO Adrien - 10 Chemin de la Depine 30250 AUBAIS

Tél. : 04.66.80.26.20 - e-mail : adrien.tadeo@gmail.com

**VILLENEUVE MOTO LOISIRS** **LMR : L36 - Dépt. : D30 - N° Club : C2131**

Pdt et Cce : CASSAR Alexandre - 469 Chemin de Carles 30400 VILLENEUVE LES AVIGNON

e-mail : v.m.l@free.fr

**Haute Garonne (31)****Comité Départemental Motocycliste de la Haute Garonne - (31)**

Correspondant : se reporter à l'adresse de correspondance de la ligue

**100% SUPERMOTARD CLUB** **LMR : L36 - Dépt. : D31 - N° Club : C3064**

Pdt et Cce : PERON Julien - 6 Route de Samatan - Laprade 31370 RIEUMES

e-mail : juliengsrxr.peron@laposte.net

**AIGNES MOTO SPORT** **LMR : L36 - Dépt. : D31 - N° Club : C3190**

Pdt et Cce : ROQUES Gérard - l'Albarde 31560 CALMONT

Tél. : 05.61.08.11.45 - e-mail : roquesfamily@aol.com

**AMICAL MOTO VERTE** **LMR : L36 - Dépt. : D31 - N° Club : C2192**

Pdt et Cce : MEUNIER Alain - 15 rue de l'Eglise 31330 ONDES

e-mail : alainmeunier1974@orange.fr

**AS7 PARK** **LMR : L36 - Dépt. : D31 - N° Club : C3004**

Pdt et Cce : ASSET Julien - 1 rue des Fleuristes 31290 VILLEFRANCHE DE LAURAGAIS

Tél. : 05.34.66.11.55 - e-mail : julien.asset156@gmail.com

**AURIBAIL MOTO SPORT PETAYRE LMR : L36 - Dépt. : D31 - N° Club : C1443**

Pdt : COUDERC Gilbert - Lieu-dit Rossignol 31190 AURIBAIL - e-mail : coudercgilbert@gmail.com  
 Cce : FELGINES Véronique - 16 Route du Bearn 31410 LAVERNOSE LACASSE  
 Tél. : 05.62.23.30.77 - Gsm : 07.81.18.21.29 - e-mail : veroniquefelgines@orange.fr

**BEAUMONT MOTO SPORT LASPLAGNE LMR : L36 - Dépt. : D31 - N° Club : C3042**

Pdt : REBOUIL Mathieu - 456 Chemin du Bayle A Mandil 31870 BEAUMONT SUR LEZE  
 Tél. : 05.61.08.72.81 - e-mail : m.reboul@hotmail.fr  
 Cce : ROURA FERRER Véronique - Chemin de Thesauque - Guissot - 31450 MONTESQUIEU LAURAGAIS  
 Gsm : 06.24.90.10.41 - e-mail : vero.ferrer31@gmail.com

**CANDIE MOTO CLUB LMR : L36 - Dépt. : D31 - N° Club : C3511**

Pdt et Cce : DAL-COL Cyrille - 74 Route de Tournefeuille 31270 CUGNAUX  
 Tél. : 06.86.95.78.22 - e-mail : cyrille.dal-col@wanadoo.fr

**GRENADE MOTOSPORTS LMR : L36 - Dépt. : D31 - N° Club : C3421**

Pdt et Cce : MAREY Loïc - 12 Chemin de Toumojouan 31330 GRENADE - e-mail : loicmarey@hotmail.fr

**HORIZONS ENDURO LMR : L36 - Dépt. : D31 - N° Club : C2762**

Pdt et Cce : GALLIOT Mathieu - Horizons Enduro Mairie - 12 Bd de la Magdeleine 31220 MARTRES TOLOSANE  
 e-mail : horizons.enduro@hotmail.fr

**LAMBERT MOTO CLUB LMR : L36 - Dépt. : D31 - N° Club : C3523**

Pdt et Cce : SOULA Daniel - 136 Route de Lavernose 31410 LONGAGES  
 Tél. : 05.61.87.49.76 - e-mail : anne.soula@orange.fr

**MOTO CLUB BRUGUIERES LMR : L36 - Dépt. : D31 - N° Club : C0181**

Pdt et Cce : MARTINS Fernand - 377 B Chemin Peyrot 31620 BOULOC  
 Tél. : 05.61.82.05.26 - e-mail : fernand.martin@wanadoo.fr

**MOTO CLUB DES COMMINGES LMR : L36 - Dépt. : D31 - N° Club : C0267**

Pdt et Cce : VIGNY Frédéric - 1 rue du Cascar 31510 SEILHAN - e-mail : frederic.vigny@wanadoo.fr

**MOTO CLUB DU LAC LMR : L36 - Dépt. : D31 - N° Club : C1952**

Pdt et Cce : PRUGNIERES Patrick - 161 Chemin de Cavale 82170 GRISOLLES  
 Tél. : 06.03.31.78.19 - e-mail : motoclubdulac@gmail.com

**MOTO CLUB DU LAURAGAIS LMR : L36 - Dépt. : D31 - N° Club : C0491**

Pdt : SALVY Sebastien - 12 rue des Cazalieres 31560 CALMONT  
 Tél. : 05.61.80.81.23 - e-mail : sebastien.salvy@gmail.com  
 Cce : LEPLAT Christian - 6 Chemin de Barat 31140 PECHBONNIEU  
 Tél. : 05.61.09.73.46 - Gsm : 07.69.44.35.42 - e-mail : christian.leplat@gmail.com

**MOTO CLUB XTREM TEST LMR : L36 - Dépt. : D31 - N° Club : C3396**

Pdt et Cce : GISQUET Christophe - 4 rue des Mousquetaires 31520 RAMONVILLE ST AGNE  
 Tél. : 05.61.51.3.718 - e-mail : chris@xtremridepark.com

**MOTO SPORT OCCITAN LMR : L36 - Dépt. : D31 - N° Club : C3156**

Pdt : ALIBERT Michel - 32 Chemin de Baranquet 31180 LAPEYROUSE FOSSAT - e-mail : alibert.jeanmichel@hotmail.fr  
 Cce : ARABEYRE Nelly - Hameau - Lieu-dit Coulzonne 09300 ROQUEFIXADE  
 Gsm : 06.48.06.77.28 - e-mail : nelly.arabeyre@yahoo.fr

**TOULOUSE MOTO SPORT LMR : L36 - Dépt. : D31 - N° Club : C0912**

Pdt et Cce : LAUR André - 3 Chemin des Vignes - Le Py d'en Bas 09100 LES PUJOLS  
 Tél. : 05.81.30.43.68 - e-mail : anlaur@orange.fr

**TOULOUSE TRIAL CLUB LMR : L36 - Dépt. : D31 - N° Club : C0913**

Pdt : JOLY Jean Francois - 10 rue Louis Pasteur 31240 ST JEAN - Tél. : 05.61.74.19.11 - e-mail : deuxj@orange.fr  
 Cce : CANZIAN Christian - Acacia - 9 Impasse du Général Harispe 31200 TOULOUSE

**Gers (32)****Comité Départemental Motocycliste du Gers (32)**

Président et correspondant : René PASCOUOU - Résidence Piazza, 1 Place du Foirail 65000 TARBES  
 Tél. : 06.80.41.53.95 - e-mail : r.pascouou@neuf.fr

**A.S.MOTO ARMAGNAC BIGORRE LMR : L36 - Dépt. : D32 - N° Club : C0065**

Pdt et Cce : DIVIES André - 43 rue Gavarni 65310 ODOS - BP 32110 NOGARO  
 Tél. : 05.62.09.02.49 - e-mail : cbergerot@circuit-nogaro.com

**GIMONT MOTO CLUB LMR : L36 - Dépt. : D32 - N° Club : C0392**

Pdt : MAMPRIN Laurent - Au Tucot 32490 CASTILLON SAVES - Tél. : 05.62.07.92.97 - e-mail : laurent.mamprin@hotmail.fr  
 Cce : PENA Jean-Paul - 525 Route Saint Germier - Lieu-dit Marroux 32430 ROQUELAURE ST AUBIN  
 Tél. : 06.25.31.32.18 - e-mail : jps32430@hotmail.fr

**MOTO CLUB CLERMONTOIS** **LMR : L36 - Dépt. : D32 - N° Club : C3321**

Pdt et Cce : DUCHATEL Arnaud - Au Village 32300 CLERMONT POUYGUILLES  
e-mail : patrick.balana@orange.fr

**MOTO CLUB DE L'ARMAGNAC** **LMR : L36 - Dépt. : D32 - N° Club : C0064**

Pdt : DUFFRECHOU Yvan - A Puntous 32260 LABARTHE - Tél. : 05.81.67.09.79 - e-mail : yvan.duffrechou@sfr.fr  
Cce : VALENTIN Laureen - Lotissement l'Enclos 32810 LAHITTE  
Gsm : 06.79.85.89.24 - e-mail : laureen.valentin@gmail.com

**MOTO CLUB DES MOUSQUETAIRES** **LMR : L36 - Dépt. : D32 - N° Club : C3141**

Pdt : MAURIAL Fredy - Saint Geny 32700 LECTOURE - Tél. : 06.78.48.75.53 - e-mail : maurial.fredy@gmail.com  
Cce : RENAULT Beatrice - 9 avenue de l'Armagnac 32100 CONDOM  
Tél. : 06.12.11.04.66 - e-mail : renaudt.bea@aliceadsl.fr

**RACING CLUB DE BEAUMARCHÈS** **LMR : L36 - Dépt. : D32 - N° Club : C3163**

Pdt et Cce : ROBIN Jean Philippe - Domaine de Baratte 32160 BEAUMARCHES  
Tél. : 06.11.08.59.52 - e-mail : jprobin.mx@gmail.com

**RACING CLUB DE FEZENZAC** **LMR : L36 - Dépt. : D32 - N° Club : C3214**

Pdt et Cce : SAINT-MARTIN Séverine - Espoudio 32190 DEMU  
Tél. : 05.62.09.22.83 - e-mail : severine.lafontan@orange.fr

**Hérault (34)****Comité Départemental Motocycliste de l'Hérault (34)**

Président et correspondant : Arnaud MASSET - 65 avenue Ferdinand de Lesseps, 34110 FRONTIGNAN  
Tél. : 06.18.99.32.33 - e-mail : arnaud.masset@ymail.com

**CM X RACER** **LMR : L36 - Dépt. : D34 - N° Club : C3242**

Pdt et Cce : MANNEVY Cedric - 7 Chemin de Lunel 34400 VILLETTELLE - e-mail : cmx.racer@gmail.com

**FRONTIGNAN LA CIBLE** **LMR : L36 - Dépt. : D34 - N° Club : C1689**

Pdt et Cce : MASSET Arnaud - 65 avenue Ferdinand de Lesseps 34110 FRONTIGNAN  
e-mail : arnaud.masset@ymail.com

**MOTO CLUB ASPIRANAIS** **LMR : L36 - Dépt. : D34 - N° Club : C1208**

Pdt et Cce : IMBERT Stephan - 9 rue Harlepiettes 34660 COURNONTERRAL  
Tél. : 04.67.25.34.50 - e-mail : fabriceitier@orange.fr

**MOTO CLUB DE POUSSAN** **LMR : L36 - Dépt. : D34 - N° Club : C2721**

Pdt et Cce : POYETON Paul - 1 Bis rue du Vieux Pont 34560 POUSSAN - e-mail : paul.poyeton@hotmail.fr

**MOTO CLUB DU DRAC** **LMR : L36 - Dépt. : D34 - N° Club : C2109**

Pdt et Cce : BOILLLOT Bernard - 3 rue des Abimes 34880 LAVERUNE  
Tél. : 04.67.85.03.03 - e-mail : aeduparc@club-internet.fr

**MOTO CLUB SAINT THIBERYEN** **LMR : L36 - Dépt. : D34 - N° Club : C0831**

Pdt : CARRIER Joel - la Grimaude - Route de Valros 34630 ST THIBERY  
Tél. : 04.67.77.73.85 - e-mail : joel.carrier34@gmail.com  
Cce : RINALDI Francis - Moto Cross - Domaine de la Viere 34630 ST THIBERY  
Gsm : 06.08.89.41.53 - e-mail : rinaldifm@msn.com

**MX CAZOULS** **LMR : L36 - Dépt. : D34 - N° Club : C3499**

Pdt : TOUTIN Pascal - 32 avenue Anatole France 34370 CAZOULS LES BEZIERS  
e-mail : pascalloutin@orange.fr  
Cce : REY Stéphane - 7 Chemin desEscondals 34370 CAZOULS LES BEZIERS  
Tél. : 06.23.01.28.51 - Gsm : 06.75.44.18.42 - e-mail : stephanerey34@free.fr

**TRIAL CLUB FABREGUOIS** **LMR : L36 - Dépt. : D34 - N° Club : C2515**

Pdt et Cce : PENA Eric - 42 rue Johann Strauss - 34690 FABREGUES  
Tél. : 04.67.85.23.03 - e-mail : penaeric@aol.com

**Lot (46)****Comité Départemental Motocycliste du Lot - (46)**

Correspondant : se reporter à l'adresse de correspondance de la ligue

**ATV ORGANISATIONS** **LMR : L36 - Dépt. : D46 - N° Club : C3205**

Pdt et Cce : SAHUC Christophe - Lacoste 46170 CASTELNAU MONTRATIER  
Tél. : 06.07.29.81.65 - e-mail : atvo@orange.fr

**CAHORS TRIAL CLUB** **LMR : L36 - Dépt. : D46 - N° Club : C1501**

Pdt et Cce : VALADE Didier - 416 Les Cajalous 46090 LE MONTAT  
Tél. : 05.65.21.06.32 - e-mail : didier.valade@sherco.com

**MOTO CLUB CADURCIEN LMR : L36 - Dépt. : D46 - N° Club : C0190**

Pdt et Cce : CAVALLIE Jean-Michel - 148 rue Joliot Curie 46000 CAHORS

Tél. : 05.81.70.54.19 - e-mail : cavalliejeanmichel@gmail.com

**MOTO CLUB DE LACAPELLE MARIVAL LMR : L36 - Dépt. : D46 - N° Club : C0479**

Pdt et Cce : LANDES Jean-Claude - Les Cauviacs 46120 LACAPELLE MARIVAL

Tél. : 05.65.40.90.18 - e-mail : jcm.landes@orange.fr

**MOTO CLUB DU HAUT QUERCY LMR : L36 - Dépt. : D46 - N° Club : C1882**

Pdt et Cce : BONNESSET Kevin - Le Gachou 46200 SOUILLAC - e-mail : bonnesset.kevin@hotmail.fr

**MOTO CLUB FIGEAC MOTO SPORTS LMR : L36 - Dépt. : D46 - N° Club : C3434**

Pdt et Cce : GONTIER Gilbert - 77 rue des Graves - Begoux 46000 CAHORS

Tél. : 05.65.22.04.48 - e-mail : gilbert56@wanadoo.fr

**MOTO SPORT 46 LMR : L36 - Dépt. : D46 - N° Club : C3161**

Pdt et Cce : VIGNAUD Hugues - 11 rue Baumelle 34110 FRONTIGNAN

Tél. : 05.65.22.10.21 - e-mail : huguesvignaud@orange.fr

**MOTOCROSS RUEYRES LMR : L36 - Dépt. : D46 - N° Club : C2877**

Pdt et Cce : PAULET Florent - Place Basse 46320 REYREVIGNES - e-mail : florent.paulet757@hotmail.fr

**Lozère (48)****Comité Départemental Motocycliste de la Lozère (48)**

Président et correspondant : Jean-Pierre DOMERGUE - 11 avenue du 8 Mai 1945 - 48000 MENDE

Tél : 06.74.88.83.07 - e-mail : jean-pierre.domergue@sec-conseil.com

**A.M.C.A. AUROUX LMR : L36 - Dépt. : D48 - N° Club : C0232**

Pdt et Cce : CONZE Nathalie - Moulin de Chirac 48600 LAVAL ATGER

Tél. : 04.66.46.46.05 - e-mail : nathalieconze@gmail.com

**ASS. JOE BAR TOUT TERRAIN LMR : L36 - Dépt. : D48 - N° Club : C3455**

Pdt et Cce : VALENTIN Stephane - Vareilles Hameau Vareilles 48230 CHANAC

Tél. : 04.66.32.73.45 - e-mail : pamphile.valentin@gmail.com

**MOTO CLUB DU MASSEGROS LMR : L36 - Dépt. : D48 - N° Club : C3334**

Pdt et Cce : DELABARRE Wolfgang - Lotissement Puech de la Combe 48500 LE MASSEGROS

Tél. : 06.75.90.39.61 - e-mail : vullo.delabarre@outlook.com

**MOTO CLUB LOZERIEEN LMR : L36 - Dépt. : D48 - N° Club : C0526**

Pdt et Cce : OSMONT Emilien - Chabrits 48000 MENDE

Tél. : 06.76.76.14.50 - e-mail : osmontemilien.mcl@gmail.com

**MOTO CLUB ST CHELY D'APCHER LMR : L36 - Dépt. : D48 - N° Club : C3224**

Pdt et Cce : GIMENEZ Sébastien - 12 Place du Foirail 48200 ST CHELY D'APCHER

e-mail : sebastien.gimenez@outlook.fr

**MOTO VERTE DE HAUTE LOZERE LMR : L36 - Dépt. : D48 - N° Club : C2823**

Pdt : LHERMET Daniel - Lous Plos - Saint Flour de Mercoire 48300 LANGOGNE

Tél. : 04.66.69.13.82 - e-mail : lhermet.daniel@wanadoo.fr

Cce : CHATEAUNEUF Patrice - rue des Sapins 48300 NAUSSAC

Tél. : 06.71.81.48.44 - e-mail : patrice.chateauneuf@gmail.com

**Hautes Pyrénées (65)****Comité Départemental Motocycliste des Hautes-Pyrénées (65)**

Président et correspondant : Olivier HERTRICH - 3 rue de la Gare 65380 OSSUN

Tél : 07.78.37.23.07 / 05.62.32.73.00 - e-mail : olivier.hertrich@sfr.fr

**MOTO CLUB DES COTEAUX LMR : L36 - Dépt. : D65 - N° Club : C3256**

Pdt et Cce : ABADIE Jeremy - 1 Chemin des Vignes 65350 CHELLE DEBAT - e-mail : jeremy.abadie@live.fr

**MOTO EVASION LMR : L36 - Dépt. : D65 - N° Club : C3265**

Pdt et Cce : CAMBOT Pascal - 64 avenue de la Gare 65290 JUILLAN

Tél. : 05.62.32.96.25 - e-mail : pascal.cambot@wanadoo.fr

**TARBES MOTO CLUB LMR : L36 - Dépt. : D65 - N° Club : C2681**

Pdt et Cce : POUEYTO Francis - 27 rue de l'Hippodrome 65310 LALOUBERE

Tél. : 05.62.45.07.72 - e-mail : francistmc@hotmail.com

**TRIAL CLUB LOURDAIS LMR : L36 - Dépt. : D65 - N° Club : C2595**

Pdt et Cce : IBOS Herve - 4 Chemin du Stade 65300 PINAS

Tél. : 06.79.80.02.88 - e-mail : herve.ibos@laposte.net

**Pyrénées Orientales (66)****Comité Départemental Motocycliste des Pyrénées-Orientales (66)**

Président et correspondant : Jean-Louis GUILLEM

Maison Départementale des Sports, rue Duguay-Trouin, 66000 PERPIGNAN

Tél : 06.12.10.42.15 - e-mail : cdm66@orange.fr

**AS SP MOTOS CORBERE LES CABANES LMR : L36 - Dépt. : D66 - N° Club : C2266**

Pdt et Cce : JIMENEZ Carlos - 1 rue Eugène Flachet 66000 PERPIGNAN

Tél. : 04.68.66.99.96 - e-mail : jicarlos@wanadoo.fr

**FIRST BIKE ACADEMY LMR : L36 - Dépt. : D66 - N° Club : C3541**

Pdt et Cce : GERMAIN Françoise - Hameau la Juillière - Chemin des Picards 84490 SAINT SATURNIN LES APT

e-mail : franegam84@gmail.com

**MC BOLQUERE PLEIN POT LMR : L36 - Dépt. : D66 - N° Club : C1759**

Pdt et Cce : CANJUZZAN Norbert - l'Edelweiss - Route Nationale 116 - 66210 LA CABANASSE

Tél. : 04.68.04.26.88 - e-mail : ledelweiss3@wanadoo.fr

**MOTO CLUB CATALAN LMR : L36 - Dépt. : D66 - N° Club : C2474**

Pdt et Cce : GUILLEM Jean-Louis - 24 rue Jules Dalou 66000 PERPIGNAN

e-mail : jean-louis.guillem@orange.fr

**MOTO CLUB DU BOULOU LMR : L36 - Dépt. : D66 - N° Club : C1806**

Pdt et Cce : MARTINEZ Ange - Mas Trilles 66400 REYNES

e-mail : valeriemartinez66400@gmail.com

**MC GRAND CIRCUIT DU ROUSSILLON LMR : L36 - Dépt. : D66 - N° Club : C2977**

Pdt et Cce : GENDRE Francis - 17 rue Etienne Louis Boullée 66000 PERPIGNAN

e-mail : f.gendre@grandcircuitduroussillon.com

**TRIAL CLUB CATALAN LMR : L36 - Dépt. : D66 - N° Club : C1880**

Pdt et Cce : SALOUM Alain - 21 rue Jules Saloum 66000 PERPIGNAN - e-mail : trialclubcatalan@gmail.com

**Tarn (81)****Comité Départemental Motocycliste du Tarn - (81)**

Correspondant : se reporter à l'adresse de correspondance de la ligue

**A.G.S. PUECH RAMPANT LMR : L36 - Dépt. : D81 - N° Club : C0208**

Pdt et Cce : BOSSEBOEUF Alain - Lotissement Buffaute 81150 CASTELNAU DE LEVIS

Tél. : 05.63.60.58.89 - e-mail : Bosseboeuf.remi@wanadoo.fr

**CAGNAC CARMAUX MOTO ET LOISIRS LMR : L36 - Dépt. : D81 - N° Club : C0204**

Pdt et Cce : ASSIER Didier - 32 rue Julian Grimaud 81400 BLAYE LES MINES

Tél. : 05.63.56.21.16 - e-mail : dilabricole@hotmail.com

**MOTO CAMPING CLUB LAVAUR LMR : L36 - Dépt. : D81 - N° Club : C0492**

Pdt et Cce : CAVALLO Francis - 64 Chemin de Beaugard 81500 AMBRES

Tél. : 05.63.83.04.03 - e-mail : f.cavallo@motocampingclublavour.fr

**MOTO CLUB DU CIRCUIT D'ALBI LMR : L36 - Dépt. : D81 - N° Club : C0019**

Pdt et Cce : FUENTES Nicole - Résidence Saint Salvy - 249 rue du Roc 81000 ALBI

Tél. : 05.63.54.71.55 - e-mail : fuentes.nicole@orange.fr

**MOTO CLUB DU MONTALET LMR : L36 - Dépt. : D81 - N° Club : C0587**

Pdt : ROUSSALY Jérôme - Chemin des Myrtilles 81230 LACAUNE

Tél. : 05.63.37.29.75 - e-mail : jerome.roussaly@orange.fr

Cce : SEGUIN Elian - rue Combe d'Engleye 81120 DENAT

Tél. : 06.87.86.59.03 - Gsm : 06.87.86.59.03 - e-mail : Seguinelian15@gmail.com

**MOTO CLUB FIACOIS LMR : L36 - Dépt. : D81 - N° Club : C3353**

Pdt : CAZELLES Nicolas - Encausse 81500 FIAOIS - Tél. : 06.77.10.00.86 - e-mail : mcfiaois81@gmail.com

Cce : BANQUET Patrick - 16 Lotissement En Cazarel 81500 FIAOIS

Tél. : 06.10.71.41.74 - Gsm : 06.10.71.41.74 - e-mail : patrickbanquet@orange.fr

**MOTO CLUB NAVES CASTRES LMR : L36 - Dépt. : D81 - N° Club : C0637**

Pdt et Cce : BESSAC Alain - 3 rue André Ampère - Zi la Chartreuse 81100 CASTRES

Tél. : 05.63.59.12.49 - e-mail : a.bessac81@gmail.com

**MOTO CLUB RABASTOIS LMR : L36 - Dépt. : D81 - N° Club : C0745**

Pdt : VINZELLE Laurent - Le Saoulou - Route de Grazac 81800 RABASTENS

Tél. : 05.63.33.09.24 - e-mail : lolovinzelle@gmail.com

Cce : TIGNERES Gisèle - 54 rue Pont du Murel 81800 RABASTENS

**MOTO CLUB TECOU** **LMR : L36 - Dépt. : D81 - N° Club : C3501**

Pdt et Cce : MORE Steve - 22 rue Neuve 81150 MARSSAC SUR TARN

Tél. : 05.63.57.26.52 - e-mail : steve81600@gmail.com

**Tarn et Garonne (82)****Comité Départemental Motocycliste du Tarn et Garonne (82)**

Président et correspondant : Joseph NAVARRO - 3 avenue du Docteur Rouanet 82200 MOISSAC

06.26.28.64.96 - e-mail : jn.mx82@bbox.fr

**BOUILLAC MOTO SPORT** **LMR : L36 - Dépt. : D82 - N° Club : C1656**

Pdt : GAUTIE Herve - 95 Ter rue de la Republique 82120 LAVIT DE LOMAGNE

Tél. : 05.63.94.11.99 - e-mail : h.gautie@wanadoo.fr

Cce : DESTARAC Serge - Verdun 82500 ESCAZEAX

Tél. : 05.63.65.20.81 - Gsm : 06.70930533 - e-mail : fam.destarac@wanadoo.fr

**CLUB TOUT TERRAIN DES 2 RIVES** **LMR : L36 - Dépt. : D82 - N° Club : C2862**

Pdt : THOMAS Pierre Marc - Belet - 82200 MONTESQUIEU

Tél. : 05.63.39.67.95 - e-mail : hva\_123@hotmail.fr

Cce : NEGRE Jean Philippe - 226 Chemin de Ledentat - Bories 82400 ST PAUL D ESPIS

Tél. : 05.63.94.76.32 - Gsm : 06.72.16.59.91 - e-mail : negre.jeanphilippe@gmail.com

**LAGUEPIE-MOTO-CLUB** **LMR : L36 - Dépt. : D82 - N° Club : C0481**

Pdt : VIGNALS Jean Francois - 1085 Chemin Barthelot Coulassy 82800 NEGREPÉLISSE

Tél. : 05.63.31.57.95 - e-mail : jf.vignals@spie.com

Cce : DONAT Colette - 69 rue de Cezerou 31270 CUGNAUX

Tél. : 05.61.92.33.76 - Gsm : 06.85.52.72.10 - e-mail : colette.donat@wanadoo.fr

**LAUZERTE MOTO LOISIRS** **LMR : L36 - Dépt. : D82 - N° Club : C1645**

Pdt et Cce : CANELLA Claude - Sainte Claire 82110 LAUZERTE - Tél. : 05.63.94.65.92 - e-mail : claudc.canella@neuf.fr

**MOTO CLUB CAUSSADAIS** **LMR : L36 - Dépt. : D82 - N° Club : C1563**

Pdt et Cce : DAJEAN Andre - 2172 Route de la Bénéche 82300 CAUSSADE - e-mail : emmanuelle.dajean@gmail.com

**MOTO CLUB DU BAS QUERCY** **LMR : L36 - Dépt. : D82 - N° Club : C1931**

Pdt et Cce : DRULHE Jean Bernard - la Gineste 82200 LIZAC

Tél. : 05.63.05.03.14 - e-mail : jean-bernard.drulhe@orange.fr

**MOTO CLUB LIZAC DE LA TOUR** **LMR : L36 - Dépt. : D82 - N° Club : C3162**

Pdt : MERIC Jean-Francois - 681 Chemin de Saint Onge 82200 LIZAC - e-mail : jeff.meric@wanadoo.fr

Cce : RISPE Nicolas - Lieu-dit Darde 82200 LIZAC

**MOTO CLUB MOISSAGAIS** **LMR : L36 - Dépt. : D82 - N° Club : C0580**

Pdt et Cce : ROUGES Alain - 947 Chemin Espis 82200 MOISSAC - Tél. : 05.63.04.13.00 - e-mail : rouges.sarl@wanadoo.fr

**MOTO CLUB SAINT VINCENT** **LMR : L36 - Dépt. : D82 - N° Club : C3435**

Pdt et Cce : SAN-JUAN Philippe - 259 Route Carrière 82400 GOUDOURVILLE

Tél. : 06.17.95.50.21 - e-mail : sanjuan.philippe82@gmail.com

**VMV 82 - MOTO CLUB BEAUMONTOIS** **LMR : L36 - Dépt. : D82 - N° Club : C3140**

Pdt et Cce : BALARD Alain - Patarau 82120 LAVIT - Tél. : 05.63.94.09.15 - e-mail : alain-maguy@orange.fr

**MOTO CLUB LIZAC DE LA TOUR** **LMR 36 :- Dépt. 82 - N° Club : C3162**

Pdt et Cce : MERIC Jean-François - Lieu dit Saint Onge 82200 LIZAC

Tél. : 06.76.76.48.76 e-mail : jeff.meric@wanadoo.fr

**MOTO CLUB SAINT VINCENT** **LMR : 36 - Dépt. 82 - N° Club : 3435**

Pdt et Cce : SAN-JUAN Philippe - 259 Route Carrière 82400 GOUDOURVILLE

Tél. : 06.17.95.50.21 e-mail : sanjuan.philippe82@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 : 14 rue des Saules - ZA des Acacias 44260 SAVENAY

Tél : 02.40.56.13.96 - e-mail : liguepaysdelaloire@ffmoto.com

Site : [www.ligue-moto-paysdelaloire.org](http://www.ligue-moto-paysdelaloire.org)

Correspondance : Au siège social

Président par intérim : COUTANT Patrick - 38 rue de l'Osier 72000 LE MANS

Mobile : 06.85.94.08.44 - e-mail : patrick.coutant.72@gmail.com

1er Vice-président : COUTANT Patrick - 38 rue de l'Osier 72000 LE MANS

Mobile : 06.85.94.08.44 - e-mail : patrick.coutant.72@gmail.com

## **Vice-présidents :**

LARDEUX Pascal - la Grande Jallerie 53200 DAON

Tél. : 02.43.70.17.72 - Mobile : 06.71.93.43.22 - e-mail : lardeux.pascal@wanadoo.fr

POUPIN Laurent - 106 bât. D - Résidence la Pommeraie - 23 rue des Cordiers 85200 FONTENAY LE COMTE

02.53.72.90.64 - Mobile : 06.71.74.18.08 - e-mail : laurent.poupin85@gmail.com

PICHOT Christophe - 2 rue de la Vieille Levée 49800 LA DAGUENIERE

Tél : 02.41.69.12.08 - e-mail : christ-line@club-internet.fr

**Secrétaire général :** MORIN Jean-François - 15 rue de Nantes Appt 303 44470 THOUARE SUR LOIRE

Tél : 02.72.02.04.33 - Mobile : 06.77.78.49.06 - e-mail : morin85@aol.com

**Trésorier :** JAUNEAU Brigitte - 9 allée de Valencay 72000 LE MANS

Tél : 02.43.23.32.38 - 06.75.51.59.28 - e-mail : brigitte.gardes@gmail.com

**Délégué aux AG FFM :** COUTANT Patrick

## **PRESIDENTS OU RESPONSABLES DES COMMISSIONS SPORTIVES :**

**Courses sur Route & Rallyes Routiers :** POUPIN Laurent - 106 bât. D - Rés. la Pommeraie

23 rue des Cordiers 85200 FONTENAY LE COMTE

Tél. : 02.53.72.90.64 - Mobile : 06.71.74.18.08 - e-mail : laurent.poupin85@gmail.com

**Trial :** DUPUIS Franck - 16 rue de Bretagne 49440 CANDE - Tél : 06.67.67.82.89 - e-mail :franckyamaha49@gmail.com

**Motocross :** LARDEUX Pascal - la Grande Jallerie 53200 DAON

Tél. : 02.43.70.17.72 - Mobile : 06.71.93.43.22 - e-mail : lardeux.pascal@wanadoo.fr

**Chronométrage :** LARDEUX Murielle - la Grande Jallerie 53200 DAON

Tél. : 02.43.70.17.72 - Mobile : 06.31.18.38.53 - e-mail : 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 - e-mail : alain.bonhomme@maaf.fr

**Formation Dir/Off :** BLIN Jean-Michel - Le Mortier Charmant 72460 BILLÉ LE PHILIPPE

Tél. : 02.43.27.93.32 - Mobile : 06.47.73.57.34 - e-mail : jean-michel.blin4@wanadoo.fr

**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 - e-mail : dr.nicolas.chevreuil@wanadoo.fr

**Technique :** PICHOT Christophe - 2 rue de la Vieille Levée 49800 LA DAGUENIERE

Tél. : 02.41.69.12.08 - e-mail : christ-line@club-internet.fr

## **CLUBS AFFILIÉS**

### **Loire Atlantique (44)**

#### **Comité Départemental Motocycliste de la Loire Atlantique - D44 - L08**

Présidente et Correspondante : GRATIEN Chantal - 8 rue du Bossin des Tertres

44119 GRANDCHAMPS DES FONTAINES - Tél : 02.40.77.16.50 - Mobile : 06.60.14.59.50

#### **2V-RACING**

**LMR : L08 - Dépt. : D44 - N° Club : C2987**

Pdt et Cce : TEILLANT Samuel - 42 rue du Cimetière 44120 VERTOU

Tél. : 06.78.01.12.20 - e-mail : teillantssamuel@gmail.com

#### **AMICALE MOTO CLUB SEVERAC**

**LMR : L08 - Dépt. : D44 - N° Club : C3444**

Pdt : LELIEVRE Quentin - 2 - Le Chesnau 44530 SEVERAC - Tél. : 02.40.88.70.43 - e-mail : tintin.lielievre@yahoo.fr

Cce : LEROUX Jeremy - 13 avenue de la Reddition 44130 BOUVRON

Tél. : 06.36.58.44.53 - e-mail : jeremy.leroux@hotmail.fr

#### **ASS. MEILLEREENNE DES SPORTS MECANIQUES**

**LMR : L08 - Dépt. : D44 - N° Club : C3402**

Pdt et Cce : CHAUVIN Pierre - Bel Air 44520 LA MEILLERAYE

Tél. : 06.06.73.48.31 - e-mail : pierre.chauvin44@gmail.com

#### **CLUB MOTOCYCLISTE SUCEEN**

**LMR : L08 - Dépt. : D44 - N° Club : C0876**

Pdt : CHEVREUIL Nicolas - 209 rue Descartes 44240 SUCE SUR ERDRE

Tél. : 02.40.77.71.50 - e-mail : dr.nicolas.chevreuil@wanadoo.fr

Cce : ANGELUCCI Claude - 6 rue Joachim du Bellay - 44119 TREILLIERES

Tél. : 02.40.94.55.00 - Gsm : 06.07.52.93.13 - e-mail : claude.angelucci@wanadoo.fr

#### **DEFREAC EVASION MOTO**

**LMR : L08 - Dépt. : D44 - N° Club : C3490**

Pdt : DAUNIS Antoine - 18 Allée du Grand Parc 44600 ST NAZAIRE

Tél. : 06.31.44.21.41 - e-mail : an.daunis@laposte.net

Cce : LUCAS Kevin - 1 la Noe Blanche 44530 SEVERAC

#### **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. : 02.40.65.97.31 - e-mail : douaudchristophe@wanadoo.fr

**DUCATI CLUB DE FRANCE LMR : L08 - Dépt. : D44 - N° Club : C0329**

Pdt et Cce : RIBETTE Olivier - 9 Allée d'Italie 87220 FEYTIAT - Tél. : 07.87.94.71.83 - e-mail : prez@desmo-net.com

**HERISSON MOTARD CLUB LMR : L08 - Dépt. : D44 - N° Club : C3142**

Pdt et Cce : GRATIEN Sébastien - 8 rue du Bossin des Tertres 44119 GRANDCHAMPS DES FONTAINES

Tél. : 02.40.77.16.05 - e-mail : sarl.gratien@orange.fr

**LES ANGES GARDIENS DE NANTES LMR : L08 - Dépt. : D44 - N° Club : C3076**

Pdt : DEGUIL Yvon - 2 rue de la Lyre 44700 ORVAULT - Tél. : 02.40.16.45.54 - e-mail : yvon\_deguil@yahoo.fr

**MC DON CONQUEREUIL LMR : L08 - Dépt. : D44 - N° Club : C3449**

Pdt et Cce : SEGAUD Yves - 24 rue de Launay - St Gilles 35390 GRAND FOUGERAY

Tél. : 02.99.08.31.77 - e-mail : vivifafa@free.fr

**MC PONT-CHATELAIN LMR : L08 - Dépt. : D44 - N° Club : C2795**

Pdt et Cce : ERRIEN Jeannick - 5 Riom 44160 CROSSAC

Tél. : 02.40.01.16.47 - e-mail : jeannick.erien@wanadoo.fr

**MOTO CLUB DE LA DIVATTE LMR : L08 - Dépt. : D44 - N° Club : C0631**

Pdt et Cce : BERTRET Jimmy - 2 Impasse des Guifettes 44860 PONT ST MARTIN

e-mail : jimmybertret@orange.fr

**MOTO CLUB DE LA GREE LMR : L08 - Dépt. : D44 - N° Club : C1038**

Pdt et Cce : CRESPIN Didier - Le Petit Bois 44522 POUILLE LES COTEAUX

Tél. : 02.40.83.87.57 - e-mail : motocross.delagree44@orange.fr

**MOTO CLUB DE LA LOIRE ATLANTIQUE LMR : L08 - Dépt. : D44 - N° Club : C0511**

Pdt et Cce : CHOQUIN Gerard - 30 Impasse de la Ramonière 44521 OUDON - e-mail : ripolin.gege@orange.fr

**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. : 02.40.02.33.41 - e-mail : mcdu tenu@gmail.com

**MOTO CLUB DU VAL DE LOIRE LMR : L08 - Dépt. : D44 - N° Club : C3493**

Pdt : GARTION Laurent - 1 - la Jouyere 44450 BARBECHAT

Tél. : 02.40.03.67.06 - e-mail : gartion-laurent@hotmail.fr

Cce : PINEAU Gislaine - 35 rue des Trois Moulins - 44450 ST JULIEN DE CONCELLES

Tél. : 06.76.82.62.20 - e-mail : 0000@0000.00

**MOTO CLUB MARNAIS LMR : L08 - Dépt. : D44 - N° Club : C3437**

Pdt et Cce : DROUET Christophe - 7 Le Haras de Cayenne 44310 LA LIMOUZINIÈRE

Tél. : 02.40.78.76.25 - e-mail : zabcayennaise@aol.com

**MOTO CLUB CAMPUS OFF ROAD LMR : L08 - Dépt. : D44 - N° Club : C2264**

Pdt et Cce : FLORANCE Marion - Le Grand Coin 1 Grissauland 44650 CORCOUE SUR LOGNE

Tél. : 02.40.05.93.91 - e-mail : marion.florance@yahoo.fr

**MOTO CLUB NOZEEN LMR : L08 - Dépt. : D44 - N° Club : C3293**

Pdt et Cce : MORANSAIS Tony - 33 rue du 11 Novembre 44170 NOZAY - e-mail : mc-nozay2000@hotmail.fr

**MOTO CLUB SLIDER ENDURANCE LMR : L08 - Dépt. : D44 - N° Club : C3008**

Pdt et Cce : LECOUTURIER Mickael - 49 St Michel 44750 CAMPBON - e-mail : ml.slider.endurance@free.fr

**MOTO CLUB TURBALLAIS LMR : L08 - Dépt. : D44 - N° Club : C3362**

Pdt et Cce : DE BOECK Michel - 23 Hameau la Rivière 44780 MISSILLAC

Tél. : 06.60.19.84.96 - e-mail : deboeck.michel@gmail.com

**MOTO CLUB VICROSS LMR : L08 - Dépt. : D44 - N° Club : C3536**

Pdt et Cce : SEVRIN Gael - 6 Village la Guyoterie 44680 SAINTE-PAZANNE

Tél. : 02.40.02.65.38 - e-mail : gael.sevrin@wanadoo.fr

**MOTO SPEED RACING LMR : L08 - Dépt. : D44 - N° Club : C3497**

Pdt et Cce : BOSSARD Sonia - 18 Route du Tour 44830 BOUAYE

Tél. : 06.73.76.02.89 - e-mail : soniabossard44@orange.fr

**MOTO TOUT TERRAIN HERBLINOIS LMR : L08 - Dépt. : D44 - N° Club : C0430**

Pdt : RECOUILLE Jean-Paul - 15 rue de la Basse Orevière 44800 ST HERBLAIN

Tél. : 02.40.86.63.11 - e-mail : mttherblinois44@gmail.com

Cce : LEBEAU Rachel - 9 rue du 8 Mai 1945 - 44410 ST LYPHARD

Tél. : 02.40.66.24.85 - Gsm : 06.84.51.83.27 - e-mail : rachel.lebeau9@orange.fr

**NIFBIKES RACING LMR : L08 - Dépt. : D44 - N° Club : C3525**

Pdt et Cce : MERCIER Tony - 32 Boulevard de la Libération 44220 COUERON

e-mail : tonymercier@hotmail.fr

**Maine et Loire (49)****Comité Départemental Motocycliste du Maine et Loire - D49 - L08**

Président et Correspondant : GUILLOTIN Jean-Pierre - 7 rue Clos des Mailles 49380 FAYE D'ANJOU

Tél. : 02.41.54.08.90 - Mobile : 06.87.43.66.74 - e-mail : guillotinj@gmail.com

**A.M. D'ALLONNES BRAIN****LMR : L08 - Dépt. : D49 - N° Club : C0024**

Pdt et Cce : BERGER Thierry - 35 rue Hugues d'Allonnes 49650 ALLONNES

Tél. : 02.41.52.87.06 - e-mail : mmaintier@laposte.net

**ASS. CHAVAGNAISE DES SPORTS MECANIQUES****LMR : L08 - Dépt. : D49 - N° Club : C3133**

Pdt : RENAULT Pascal - 8 rue des Sablières - Les Moutons 49700 BRIGNE SUR LAYON

Tél. : 02.41.50.38.85 - e-mail : renaultpascal@orange.fr

Cce : GROSBOIS Géraldine - 11 rue de la Croix Mordret 49700 DOUE-EN-ANJOU

Tél. : 06.73.53.19.88 - Gsm : 06.73.53.19.88 - e-mail : grosboisgarciau@sfr.fr

**AUTO CLUB D'ANJOU****LMR : L08 - Dépt. : D49 - N° Club : C3426**

Pdt et Cce : TERRIEN Marc - 3 Village des Haies 49220 VERN D'ANJOU

Tél. : 06.81.86.49.08 - e-mail : terrien.caroline165@orange.fr

**BRISSAC MOTO CLUB****LMR : L08 - Dépt. : D49 - N° Club : C3524**

Pdt et Cce : SECHER Rodolphe - 11 rue de Verdun - Brissacquince 49320 BRISSAC LOIRE AUBANCE

e-mail : rodolphesecher@free.fr

**MOTO CLUB ANGEVIN****LMR : L08 - Dépt. : D49 - N° Club : C2091**

Pdt : BRUNEAU Jean-Claude - 10 rue du Moulin de la Plaine 49000 ECOUFLANT - e-mail : jcbruneau@wanadoo.fr

Cce : PIRON Vianney - 44 rue Jean Cousin 49100 ANGERS

Tél. : 02.41.39.37.61 - Gsm : 06.16.08.33.32 - e-mail : vianney.piron@free.fr

**MOTO CLUB BAUGEOIS****LMR : L08 - Dépt. : D49 - N° Club : C0108**

Pdt et Cce : RABOUIN Jean-Claude - Le Pin - Le Vieil Bauge 49150 BAUGE EN ANJOU

Tél. : 02.41.89.29.04 - e-mail : jcc.rabouin@orange.fr

**MOTO CLUB DURTAL LES RAIRIES****LMR : L08 - Dépt. : D49 - N° Club : C3367**

Pdt et Cce : DELEPINE Joel - la Tabardière 49640 DAUMERAY

Tél. : 02.41.76.94.26 - e-mail : fanfan.jojo.delepine@orange.fr

**MOTO CLUB LAYON AUBANCE****LMR : L08 - Dépt. : D49 - N° Club : C1394**

Pdt et Cce : GUILLOTIN Jean-Pierre - 7 rue Clos des Mailles 49380 FAYE D'ANJOU

Tél. : 02.41.54.08.90 - e-mail : guillotinj@gmail.com

**MOTO CLUB TOBESPORT****LMR : L08 - Dépt. : D49 - N° Club : C3007**

Pdt et Cce : MARCILLE Yohann - 281 C Grand Claye Hameau desTilleuls 49610 MURS ERIGNE

e-mail : contact@tobesport.com

**PLACELLES MOTO-CROSS****LMR : L08 - Dépt. : D49 - N° Club : C3484**

Pdt : BERTAUX Anthony - 10 rue des Alouettes 49120 STE CHRISTINE - e-mail : anthony.vinci@hotmail.fr

Cce : SIMON Dan - 1 Impasse de la Citronnelle 49070 BEAUCOUZE

Gsm : 07.81.81.61.01 - e-mail : danou49150@hotmail.fr

**TRIAL CLUB CHALONNAIS****LMR : L08 - Dépt. : D49 - N° Club : C1574**

Pdt et Cce : OGER Yannick - 349 rue de la Bellangerie 44522 MESANGER

Tél. : 02.40.98.36.84 - e-mail : oger.yannick@orange.fr

**Mayenne (53)****Comité Départemental Motocycliste de la Mayenne - D53 - L08**

Président et Correspondant : DUVAL Daniel - la Cousinière 53160 JUBLAINS

Tél. : 02.43.04.21.66 - Mobile : 06.74.07.24.70 - e-mail : duvald53@orange.fr

**DAON MX****LMR : L08 - Dépt. : D53 - N° Club : C3195**

Pdt et Cce : LARDEUX Pascal - la Grande Jallerie 53200 DAON

Tél. : 02.43.70.17.72 - e-mail : daonmx@orange.fr

**MOTO CLUB CHATEAU GONTIER****LMR : L08 - Dépt. : D53 - N° Club : C0241**

Pdt et Cce : BLANCHET Thierry - 5 rue René Paillard 53200 SAINT-FORT

Tél. : 02.43.07.23.33 - e-mail : 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. : 02.43.05.87.10 - e-mail : motoclubernee@gmail.com

**MOTO CLUB LES DECOUVERTES****LMR : L08 - Dépt. : D53 - N° Club : C3480**

Pdt et Cce : LEBRETON Philippe - 431 rue Françoise de Bailleul 53100 MAYENNE

e-mail : lebreton.philippe53100@gmail.com

**Sarthe (72)****Comité Départemental Motocycliste de la Sarthe - D72 - L08**

Président et Correspondant : DERRIEN Pierre - 4 Place de Luxembourg 72000 Le Mans  
 Tél : 02.43.82.44.20 - Mobile : 06.08.27.95.21 - e-mail : p.derrien@noos.fr

**A.M. DE LA SARTHE****LMR : L08 - Dépt. : D72 - N° Club : C0845**

Pdt et Cce : BESNARD Joël - 6 rue Principale 72230 RUAUDIN  
 Tél. : 02.43.75.75.97 - e-mail : jbesnard.amsarthe@cegetel.net

**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. : 02.43.27.93.32 - e-mail : jean-michel.blin4@wanadoo.fr

**ASM DE L'ACO****LMR : L08 - Dépt. : D72 - N° Club : C0671**

Pdt et Cce : COUTANT Patrick - ACO CIRCUIT DES 24 HEURES - 72019 LE MANS CEDEX 2  
 Tél. : 02.43.40.25.42 - e-mail : s.dumond@lemans.org

**EVAILE SPORTS TOUT TERRAIN****LMR : L08 - Dépt. : D72 - N° Club : C3313**

Pdt et Cce : COLIN Sylvain - Lotissement Beaumanoir 72650 LA BAZOGE  
 Tél. : 06.61.25.25.81 - e-mail : sylvaincfr@aliceadsl.fr

**G.S. TORCE EN VALLEE****LMR : L08 - Dépt. : D72 - N° Club : C0909**

Pdt et Cce : LETESSIER Christian - 173 Grande rue 72460 SAVIGNE L EVEQUE  
 Tél. : 02.43.27.97.15 - e-mail : leteulier.christian@wanadoo.fr

**KICK MOTO CLUB****LMR : L08 - Dépt. : D72 - N° Club : C3037**

Pdt et Cce : GROUARD Dominique - Chemin la Martinière 72600 ST LONGIS  
 Tél. : 06.68.68.88.01 - e-mail : kickmotoclub@laposte.net

**MECA SPORT 72****LMR : L08 - Dépt. : D72 - N° Club : C2399**

Pdt et Cce : PANCHEVRE Denis - la Roche 72200 BAZOUGES SUR LE LOIR  
 Tél. : 02.43.45.48.40 - e-mail : panchevre.denis@neuf.fr

**MOB'CLUB MONTGESNOIS****LMR : L08 - Dépt. : D72 - N° Club : C1336**

Pdt et Cce : LEPROUST Jacky - 6 rue des Piliers 72450 MONTFORT LE GESNOIS  
 Tél. : 02.43.76.60.39 - e-mail : mob-loisirs@wanadoo.fr

**MOTO CHALLENGE ENDURANCE TEAM****LMR : L08 - Dépt. : D72 - N° Club : C2817**

Pdt et Cce : LECLERC David - Mairie - 12 rue des Pensées 72650 LA BAZOGE  
 Tél. : 02.43.29.39.84 - e-mail : mce.team.david@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. : 02.43.81.78.88 - e-mail : mcmaine.besnard@gmail.com

**MOTO CLUB MOTO SPORT PASSION****LMR : L08 - Dépt. : D72 - N° Club : C2203**

Pdt et Cce : PICHON Alain - Le Paturas 72650 LA CHAPELLE ST AUBIN - e-mail : a.pichon530@laposte.net

**MOTO CLUB SAINT LEONARD DES BOIS****LMR : L08 - Dépt. : D72 - N° Club : C0815**

Pdt et Cce : BEUCHER Joel - 2 Le Grand Collin 72130 ST LEONARD DES BOIS  
 Tél. : 02.43.33.50.16 - e-mail : beucher.joel@ozone.net

**MOTO CLUB SUZERAIN****LMR : L08 - Dépt. : D72 - N° Club : C0885**

Pdt : BOUCHET Dimitri - 7 A rue de la Seguinère 72360 MAYET  
 Tél. : 06.08.14.82.48 - e-mail : dimitri.bouchet72@gmail.com  
 Cce : LUTGEN Francine - 2 rue de l'Eglise - Saint Benoit 72210 CHEMIRE-LE-GAUDIN

**MOTO CLUB VAAS****LMR : L08 - Dépt. : D72 - N° Club : C3534**

Pdt : SABIN Elvis - la Tacheraie 72800 DISSE SOUS LE LUDE  
 Tél. : 02.43.94.56.01 - e-mail : elvis.sabin@wanadoo.fr  
 Cce : GOGET Cathy - Route de Cerans Foulletourte - la Perrière 72210 LA SUZE-SUR-SARTHE  
 Tél. : 02.43.27.26.69 - Gsm : 06.82.30.63.35 - e-mail : cathy.mcvaas@gmail.com

**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. : 02.43.55.30.58 - e-mail : joel.agin2@orange.fr

**Vendée (85)****Comité Départemental Motocycliste de la Vendée - D85 - L08**

Président et Correspondant : POUPIN Laurent  
 106 Bat. D - Res. la Pommeraie, 23 rue des Cordiers 85200 FONTENAY LE COMTE  
 Tél : 02.53.72.90.64 - Mobile : 06.71.74.18.08 - e-mail : laurent.poupin85@gmail.com

# LIGUES, CDM & CLUBS FFM

## **AMICALE LAIQUE LE BOUPERE** **LMR : L08 - Dépt. : D85 - N° Club : C3322**

Pdt et Cce : AUGUIN Laurent - Laudrière 85700 LA FLOCELLIERE  
Tél. : 06.49.47.96.64 - e-mail : amicale.laique.boupere@gmail.com

## **ASS. CHAILLEZAISE DE SPORTS TOUS TERRAIN** **LMR : L08 - Dépt. : D85 - N° Club : C3376**

Pdt et Cce : ROCHEREAU Michel - 107 la Jousseliniere Chaille sous les Ormeaux 85310 RIVES DE L YON  
e-mail : michelrochereau@free.fr

## **ASS. SPORTIVE DE LA VALLEE DE L'YON** **LMR : L08 - Dépt. : D85 - N° Club : C3380**

Pdt et Cce : TROQUIER Sébastien - 36 rue du Foyer 85310 LE TABLIER  
Tél. : 02.51.62.18.92 - e-mail : nathaliesebastien.troquier@orange.fr

## **L'Association des MÔtards de TOurisme** **LMR : L08 - Dépt. : D85 - N° Club : C3015**

Pdt et Cce : BONHOMME Alain - 2A rue du Margat 85400 LES MAGNILS REIGNIERS  
Tél. : 05.49.17.63.35 - e-mail : Alain.bonhomme@maaf.fr

## **LES CERFS VOLANTS** **LMR : L08 - Dépt. : D85 - N° Club : C3312**

Pdt et Cce : CHARRIER Sébastien - 40 - La Daunière 85170 LES LUCS SUR BOULOGNE  
Tél. : 06.29.89.31.03 - e-mail : sebastien.charrier0@orange.fr

## **MC TRAJECTOIRE GRAND PRIX** **LMR : L08 - Dépt. : D85 - N° Club : C2827**

Pdt et Cce : QUINET Francis - 24 rue de l'Abbaye 85570 L'HERMENAULT  
e-mail : francis.quinet@trajectoiregp.com

## **MC YONNAIS LA ROCHE SUR YON** **LMR : L08 - Dépt. : D85 - N° Club : C1010**

Pdt et Cce : MORIN Jean-Francois - Les Rives du Centre - 15 rue de Nantes Appt 303 - 44470 THOUARE SUR LOIRE  
Tél. : 02.72.02.04.33 - e-mail : morin85@aol.com

## **MCI THORIGNY** **LMR : L08 - Dépt. : D85 - N° Club : C3364**

Pdt et Cce : LEFORT Philippe - 28 Le Puits Pellerin 85480 THORIGNY - Tél. : 02.51.07.22.79 - e-mail : lpf375@gmail.com

## **MOBY DELTA CROSS** **LMR : L08 - Dépt. : D85 - N° Club : C3283**

Pdt et Cce : PAVY Marc - 114 La Daunière 85600 ST GEORGES DE MONTAIGU  
Tél. : 09.53.74.88.49 - e-mail : marc.pavy@free.fr

## **MOTO CLUB CHALLANDAIS** **LMR : L08 - Dépt. : D85 - N° Club : C3371**

Pdt et Cce : NAULEAU Jacques - 7 rue René Laennec 85800 ST GILLES CROIX DE VIE  
Tél. : 06.21.91.65.17 - e-mail : jack.pote@wanadoo.fr

## **MOTO CLUB CHAUCHEEN 85** **LMR : L08 - Dépt. : D85 - N° Club : C0249**

Pdt et Cce : TRICOIRE Erick - 41 la Coumaillière 85140 CHAUCHE  
Tél. : 02.51.41.83.19 - e-mail : erick.tricoire@wanadoo.fr

## **MOTO CLUB DE LA VIE APREMONT** **LMR : L08 - Dépt. : D85 - N° Club : C3368**

Pdt et Cce : FERRE Christian - 2 Ter Route de Venansault 85190 AIZENAY  
Tél. : 02.51.48.36.54 - e-mail : christian.ferre6@wanadoo.fr

## **MOTO CLUB DU PAYS DES OLONNES** **LMR : L08 - Dépt. : D85 - N° Club : C0836**

Pdt et Cce : TESSON Dominique - 46 rue du Moulineau 85180 LE CHATEAU D'OLONNE  
Tél. : 09.64.18.06.33 - e-mail : motoclub.paysdesolonnnes@wanadoo.fr

## **MOTO CLUB FONTENAY LE COMTE** **LMR : L08 - Dépt. : D85 - N° Club : C1330**

Pdt : SUREAU Christophe - 4 rue des Chevalliers 85200 LONGEVES  
Tél. : 02.51.53.82.80 - e-mail : christophe.sureau@cnp.fr  
Cce : LECOMTE Eric - 10 Impasse du Petit Sergent - 85200 FONTENAY LE COMTE

## **MOTO CLUB HERBRETAIS HOLESHOT** **LMR : L08 - Dépt. : D85 - N° Club : C3378**

Pdt et Cce : ABINAL Marc - 10 rue de la Planche - la Chambaudière 85700 ST MICHEL MONT MERCURE  
Tél. : 06.86.77.22.01 - e-mail : abinalmarc@yahoo.fr

## **MOTO CLUB LES MEILLERETS 85** **LMR : L08 - Dépt. : D85 - N° Club : C3369**

Pdt et Cce : LEPINET Erika - 6 rue du Genêts 85170 BEAUFOU  
Tél. : 02.51.46.52.82 - e-mail : lepinet.guillaume@hotmail.fr

## **MOTO CLUB LES MORFALOUS** **LMR : L08 - Dépt. : D85 - N° Club : C3379**

Pdt : DRAPÉAU Gaby - 14 rue - des Rivaux 85770 VIX - Tél. : 02.51.51.36.23 - e-mail : mcmorfalous@gmail.com  
Cce : BAUDRY Gaetan - 193 rue du Marais 85200 MONTREUIL  
Tél. : 02.51.00.42.68 - Gsm : 06.20.54.02.25 - e-mail : gaetjuly@gmail.com

## **MOTO CLUB LES PIRATES** **LMR : L08 - Dépt. : D85 - N° Club : C3381**

Pdt : RABAUD David - 4 rue de Biarritz 85140 ST MARTIN DES NOYERS  
Tél. : 06.87.46.21.36 - e-mail : david.rabaud123@orange.fr  
Cce : NAULEAU Antoine - 71 rue de l'Orgerie 85140 ST MARTIN DES NOYERS  
Tél. : 02.51.07.83.06 - Gsm : 06.28.79.79.08 - e-mail : cata.antoine85@gmail.com

**MOTO CLUB LUCONNAIS LMR : L08 - Dépt. : D85 - N° Club : C0527**

Pdt et Cce : PAINOT Joel - 11 Impasse des Jardins du Douet 85400 LUCON

Tél. : 02.51.27.93.87 - e-mail : adlpainot.autossimo@wanadoo.fr

**MOTO CLUB THOUARSAIS BOUILDROUX LMR : L08 - Dépt. : D85 - N° Club : C3395**

Pdt et Cce : MATHONNEAU Patrick - 13 rue du Roc 85410 LA CAILLERE ST HILAIRE

Tél. : 02.51.51.34.99 - e-mail : contact@patoumacconnetou.com

**MOTO-CLUB PIT LANE ENDURANCE LMR : L08 - Dépt. : D85 - N° Club : C3417**

Pdt et Cce : BENETEAU Emmanuel - 26 rue du Général de Gaulle 85150 VAIRE

Tél. : 02.51.33.76.04 - e-mail : ebtbm@hotmail.com

**MX SCHOOL LMR : L08 - Dépt. : D85 - N° Club : C2900**

Pdt et Cce : PAGOT Thierry - 45 rue Gustave Eiffel 85300 CHALLANS

Tél. : 02.51.35.34.25 - e-mail : thierry@thierrybethys.com

**TEAM RACING 85 LMR : L08 - Dépt. : D85 - N° Club : C3212**

Pdt et Cce : GAUFRETEAU Stephane - 87 Allée du Château 85420 LE MAZEAU

Tél. : 09.66.96.72.98 - e-mail : teamracing85@hotmail.fr

**TOUT TERRAIN CLUB LANDAIS LMR : L08 - Dépt. : D85 - N° Club : C3342**

Pdt et Cce : CORBINEAU Christophe - 89 Route de l'Herbaudière 85330 NOIRMOUTIER EN L'ILE

e-mail : corbineauchristopher@gmail.com

**TRAJECTOIRES LMR : L08 - Dépt. : D85 - N° Club : C2553**

Pdt et Cce : AUBINEAU Olivier - 401 la Paterre 85150 LANDERONDE

Tél. : 06.03.53.49.84 - e-mail : ecole-moto@wanadoo.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

Tél : 04.42.09.72.02 - Fax : 09.71.70.17.55

E-mails : ligue-motocycliste-provence@wanadoo.fr / ligue.motocyclistedeprovence@orange.fr

<http://www.liguemotoprovence.com>**Correspondance :** au siège social**Président :** SIMON Eric - 30 Chemin des Vignes 13127 VITROLLES

Tél/Fax : 04.42.75.25.55 - Mobile : 06.12.21.53.33 - e-mail : eric.simonch@wanadoo.fr

**1er Vice-président :** CHARPIN Max - Les Longues Terres 84240 LA BASTIDE DES JOURDANS

Tél/Fax : 04.90.77.80.63 - Mobile : 06.07.65.78.91 - e-mail : max.charpin@orange.fr

**Vice-président :** SARTORE Claude - rue Henri Bosco 84400 APT

Mobile : 06.73.83.00.88 - e-mail : c.sartore@hotmail.fr

**Secrétaire général :** ROSI Bernard - 66 avenue du Colonel Noël 04000 DIGNE LES BAINS

Tél. : 04.92.31.44.84 - Mobile : 06.84.80.63.39 - e-mail : bernardius@wanadoo.fr

**Trésorière :** MASCHIO TRAVERSA Myriam - 527 Voie Impériale 04510 AIGLUN

Tél. : 04.92.34.75.31 - Mobile : 06.15.39.35.17 - e-mail : maschio.m@orange.fr

**Délégué aux AG FFM :** CHARPIN Max**PRESIDENTS OU REPRESENTANTS DES COMMISSIONS SPORTIVES :****Motocross :** RIGAL Rémi - Quartier Bassan Ouest - 252 Chemin Rural du Marseillais 13390 AURIOL

Tél. : 04.42.70.82.09 - Mobile : 06.64.06.17.81 - e-mail : remi.rigal@saint-gobain.com

**Enduro & Rallyes TT :** ANDRIEU Serge - 166 rue de la Tour 84200 CARPENTRAS

Mobile : 06.14.97.80.25 - E-mail : serge.andrieu@carpentras.fr / serge@cheylan.net

Contact : Vice-président - ROSI Bernard - 66 avenue du Colonel Noël 04000 DIGNE LES BAINS

Tél. : 04.92.31.44.84 - Mobile : 06.84.80.63.39 - e-mail : bernardius@wanadoo.fr

**Courses sur Route :** ROSTAGNI Franck - 45 avenue des Acacias - Bat E Les Hauts du Borrigo 06500 MENTON

Tél. : 09.54.80.45.46 - Mobile : 06.07.19.21.62 - e-mail : franck.rostagnié66@gmail.com

Contact : Vice-président - KNAUPP Jean-Christophe - 88 avenue des Pervenches 83700 ST RAPHAEL

Mobile : 06.03.21.65.37 - e-mail : teamraphatoc@live.fr

**Trial :** LEHNER Luc - 125 avenue du Zoo 06700 ST LAURENT DU VAR

Tél. : 04.93.31.08.80 - Mobile : 06.21.40.19.49 - e-mail : dr.lehner@wanadoo.fr

**Quads :** LESBROS Guillaume - 10 rue Jean Rameau 04160 CHATEAU-ARNOUX

Mobile : 06.74.44.82.12 - e-mail : g.lesbros@hotmail.fr

**Moto-Ball** : SEIGNOUR Jean-Marie - 7 Pavillons du Soleil 84600 VALREAS  
Tél. : 04.90.35.04.16 - Mobile : 06.07.85.70.52 - e-mail : jean-marie.seignour@wanadoo.fr

**Tourisme** : BUAT Philippe - 13 rue Tournebride, Les Feuillantines 13800 ISTRES  
Tél. : 04.42.55.90.41 - Mobile : 06.14.12.54.83 - e-mail : बातphil@aol.com

**Sport Educatif** : CHARPIN Max - Les Longues Terres 84240 LA BASTIDE DES JOURDANS  
Tél/Fax : 04.90.77.80.63 - Mobile : 06.07.65.78.91 - e-mail : max.charpin@orange.fr

**Technique** : PIGNOL Christophe - 212 Chemin de la Magdala 83640 PLAN D'AUPS STE BAUME  
Tél. : 04.42.04.17.87 - Mobile : 06.14.35.48.03 - e-mail : c.pignol@sfr.fr

**Formation Dir/Off** : BAGOUSSE Georges - Tylorgenn, la Roquette 13710 FUYEAU  
Tél. : 04.42.51.02.34 - Mobile : 06.19.89.33.19 - e-mail : g.bagousse@free.fr

**TRDA** : MEYER Gérald - Quartier les Champs 26230 CHAMARET  
Mobile : 06.10.75.24.06 - e-mail : gerald.meyer5@wanadoo.fr

## CLUBS AFFILIÉS

### Alpes de Haute Provence (04)

#### Comité Motocycliste Départemental de Haute Provence - D04 - L20

Président et correspondant : ROSI Bernard - 66 avenue du Colonel Noël 04000 DIGNE LES BAINS  
Tél. : 04.92.31.44.84 - Mobile : 06.84.80.63.39 - e-mail : bernardius@wanadoo.fr

#### MOTO CLUB D'ANNOT LMR : L20 - Dépt. : D04 - N° Club : C1185

Pdt et Cce : MASSE Franck - la Clap - Route de la Colle 04240 MEAILLES  
Tél. : 04.92.83.26.05 - e-mail : sarlmasse@orange.fr

#### MOTO CLUB DIGNOIS LMR : L20 - Dépt. : D04 - N° Club : C2059

Pdt et Cce : ROSI Bernard - 66 Ave du Colonel Noël 04000 DIGNE LES BAINS  
Tél. : 04.92.31.44.84 - e-mail : bernardius@wanadoo.fr

#### MOTO CLUB LA MOULIERE LMR : L20 - Dépt. : D04 - N° Club : C3446

Pdt et Cce : PAUL Pascale - 12 avenue Francois Cuzin 04000 DIGNE LES BAINS  
Tél. : 04.92.31.93.61 - e-mail : boade@wanadoo.fr

#### MOTO CLUB VOLX VILLENEUVE LMR : L20 - Dépt. : D04 - N° Club : C1002

Pdt et Cce : ICARD Michel - Le Grand Pré 04130 VOLX - Tél. : 04.92.79.37.52 - e-mail : icard.m@wanadoo.fr

#### PROVENCE SPORT PROMOTION LMR : L20 - Dépt. : D04 - N° Club : C2936

Pdt et Cce : GIRAUD Georges - Domaine de Prefaissal 04270 MEZEL  
Tél. : 04.92.35.52.09 - e-mail : prefaisal@wanadoo.fr

#### TEAM DIABL EN QUAD LMR : L20 - Dépt. : D04 - N° Club : C2948

Pdt et Cce : GERMAIN Serge - Villa 7 la Sajy - Villedieu 04210 BRUNET  
Tél. : 06.33.04.16.15 - e-mail : agermain04@gmail.com

#### U.S.C.A.S.A. LMR : L20 - Dépt. : D04 - N° Club : C0240

Pdt et Cce : RABELLINO Jean Marc - 36 rue de la Liberté 04290 VOLONNE  
Tél. : 04.92.64.14.95 - e-mail : jean-marc.rabellino@wanadoo.fr

#### UNION SPORTIVE DE LA BLANCHE SECTION MOTO LMR : L20 - Dépt. : D04 - N° Club : C3185

Pdt et Cce : MARROU Noe - Bat Le St Cyprien - 1 Impasse Le Serre de l'Aure 05000 GAP - e-mail : marrou-noe@live.fr

### Hautes Alpes (05)

#### Comité Motocycliste Départemental des Hautes Alpes - D05 - L20

Président et Correspondant : MEYNAUD Jean-Luc - Quartier des Clots, Chemin des Vignes 05130 LETTRET  
Tél. : 04.92.54.14.50 - Mobile : 06.11.58.10.59 - e-mail : jeanlucmeynaud@orange.fr

#### BRIANCON MOTO SPORT LMR : L20 - Dépt. : D05 - N° Club : C1606

Pdt et Cce : ROLLAND Philippe - 9 Route de Gap 05100 BRIANCON  
Tél. : 04.92.21.16.37 - e-mail : jrolland05100@outlook.fr

#### CLUB ALPIN MOTOCYCLISTE LMR : L20 - Dépt. : D05 - N° Club : C0028

Pdt et Cce : AMOURIQ Allan - Batiments A Amboise - 4 rue du Verger 05000 GAP  
Tél. : 06.31.75.04.40 - e-mail : allan.amouriq@laposte.net

#### MONETIER MX LMR : L20 - Dépt. : D05 - N° Club : C3079

Pdt et Cce : CHOMSKY Michel - 50 avenue du Jabron - Le Thor 04200 SISTERON  
Tél. : 04.92.62.66.57 - e-mail : chomsky.michel@neuf.fr

#### MOTO CLUB ANCELLE LMR : L20 - Dépt. : D05 - N° Club : C1370

Pdt et Cce : EHRHART Jean-Henri - Place du Village 05260 ANCELLE  
Tél. : 04.92.50.88.95 - e-mail : janotst@wanadoo.fr

**MOTO RACING CLUB GAP** **LMR : L20 - Dépt. : D05 - N° Club : C1846**  
Pdt et Cce : ANDRE Michel - 17 D Chemin de Bonne 05000 GAP - Tél. : 04.92.53.92.23 - e-mail : andremich05@yahoo.fr

**MOTOCROSS SCHOOL 05** **LMR : L20 - Dépt. : D05 - N° Club : C2416**  
Pdt et Cce : ROMANO Josiane - 37 Plage - Résidence Baie St Michel 05230 CHORGES  
e-mail : josiane.romanoestampe@laposte.net

## Alpes Maritimes (06)

### **Comité Motocycliste Départemental des Alpes Maritimes - D06 - L20**

Président et Correspondant : GIRAUDO Jean-Marc - 84 Chemin des plans - la Begude 06340 CANTARON  
Mobile : 07.81.84.26.17 - e-mail : giraudojeanmarc@gmail.com

**AMICAL MOTOR CLUB DE GRASSE** **LMR : L20 - Dépt. : D06 - N° Club : C0404**  
Pdt et Cce : OLIVIER Daniel - 2 avenue Fouques 06130 GRASSE  
Tél. : 04.93.36.09.48 - e-mail : amcgrasse@orange.fr

**AMSL TRIAL LEVENS** **LMR : L20 - Dépt. : D06 - N° Club : C2971**  
Pdt et Cce : MENEVAUT Guy - 505 Chemin de la Madone 06670 LEVENS  
Tél. : 06.88.82.28.23 - e-mail : guy.menevaut@orange.fr

**C.E.T.SPORTS DE CANNES** **LMR : L20 - Dépt. : D06 - N° Club : C0200**  
Pdt et Cce : BOURNAT Didier - 250 Bd Jean St Martin 06210 MANDELIEU LA NAPOULE  
Tél. : 04.93.97.11.59 - e-mail : dbournat@gmail.com

**CENTAURE CLUB DE NICE** **LMR : L20 - Dépt. : D06 - N° Club : C0643**  
Pdt et Cce : MARKARIAN Jean Marc - 10 Route d'Aspremont 06670 COLOMARS  
e-mail : president@centaureclubdenice.fr

**LA PISTE DANS LA PEAU** **LMR : L20 - Dépt. : D06 - N° Club : C3478**  
Pdt et Cce : DESNOYERS Maxime - A - 35 Boulevard Pasteur Les Cigales Bat A - 06000 NICE  
Tél. : 06.62.88.80.08 - e-mail : lapistedanslapeau@hotmail.com

**MC ANTIBES JUAN LES PINS** **LMR : L20 - Dépt. : D06 - N° Club : C2193**  
Pdt et Cce : BOSCHINI Patrick - 1650 avenue Jules Grec 06600 ANTIBES - e-mail : garage.boschini@wanadoo.fr

**MC MONACO REGION PACA** **LMR : L20 - Dépt. : D06 - N° Club : C2659**  
Pdt et Cce : POLLANO Andre Philippe - 20 rue Psse Marie de Lorraine 98000 MONACO  
Tél. : 377.93.25.10.10 - e-mail : apollano@monaco.mc

**MENTON SPORTS LOISIRS** **LMR : L20 - Dépt. : D06 - N° Club : C1339**  
Pdt et Cce : PERCHE Donovan - Villa Carla - 140 Val du Carei 06500 MENTON  
Tél. : 077.0.04.03.23 - e-mail : mentonsportsloisirs@hotmail.com

**MOTO CLUB CAGNES / VILLENEUVE** **LMR : L20 - Dépt. : D06 - N° Club : C1225**  
Pdt et Cce : RAMBURE Jean Marc - 7 rue du St Esprit 06320 LA TURBIE  
Tél. : 04.93.41.21.80 - e-mail : jean-marc.rambure@wanadoo.fr

**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. : 04.93.91.25.51 - e-mail : giraudojeanmarc@gmail.com

**MOTO CLUB DE CANNES** **LMR : L20 - Dépt. : D06 - N° Club : C0199**  
Pdt et Cce : LARRIEU Jean Louis - 5 avenue St Jean 06400 CANNES  
Tél. : 06.03.83.14.14 - e-mail : alpha.conduite@orange.fr

**MOTO CLUB DU DESERT** **LMR : L20 - Dépt. : D06 - N° Club : C2805**  
Pdt et Cce : SELLIER Regis - 3 avenue Alphonse Daudet 06160 JUAN LES PINS  
Tél. : 06.69.52.20.06 - e-mail : desertmotoclub@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. : 04.93.24.42.45 - e-mail : mclagaude@free.fr

**RACING MOTO CLUB LAURENTIN** **LMR : L20 - Dépt. : D06 - N° Club : C2601**  
Pdt et Cce : SAFFER Luc - 190 Chemin Hugues Berenguier 06610 LA GAUDE  
Tél. : 04.93.24.81.65 - e-mail : luc.saffer@orange.fr

**RS TEAM 06** **LMR : L20 - Dépt. : D06 - N° Club : C3108**  
Pdt et Cce : SALSEDO Richard - 150 Chemin des Oliviers 06610 LA GAUDE  
Tél. : 04.93.24.96.67 - e-mail : richard.salsedo@sfr.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. : 04.93.07.11.60 - e-mail : christian.vaglio@libertysurf.fr

**SOSPTEL MOTOS SPORTS** **LMR : L20 - Dépt. : D06 - N° Club : C1363**

Pdt et Cce : ROSTAGNI Franck - Bat E - 45 avenue des Acacias - Bat E Les Hauts du Borrigo 06500 MENTON  
Tél. : 09.54.80.45.46 - e-mail : franck.rostagni66@gmail.com

**TEAM LDP** **LMR : L20 - Dépt. : D06 - N° Club : C3471**

Pdt et Cce : HERRADA Eddy - Quartier du Puei 06690 TOURRETTE LEVENS  
e-mail : Int.tp@hotmail.fr

**Bouches du Rhône (13)****Comité Départemental Motocycliste des Bouches du Rhône - D13 - L20**

Président et Correspondant : MARQUEZ José - 240, avenue Chateauguillard 13150 TARASCON  
Tél. : 04.90.91.17.58 - Mobile : 07.62.46.46.58 - e-mail : jm.marquez@bbox.fr

**A.S.A.H MOTO CROSS** **LMR : L20 - Dépt. : D13 - N° Club : C1853**

Pdt et Cce : DERKAZARIAN Serge - 69 rue du Maréchal Franchet d'Esperey 13090 AIX EN PROVENCE  
Tél. : 09.53.68.77.68 - e-mail : serge.derkazarian@free.fr

**AIX'TREME CROSS** **LMR : L20 - Dépt. : D13 - N° Club : C2896**

Pdt : ADRIANSEN Vincent - 1255 Route de Valcros 13090 AIX EN PROVENCE - e-mail : neomars@hotmail.fr  
Cce : PICARD Nicolas - 12 rue des Arts - 13111 COUDOUX

**LA FRANCE A MOTO** **LMR : L20 - Dépt. : D13 - N° Club : C3427**

Pdt et Cce : PUGNET Olivier - Chemin du Mas de Fallet - Au Mas de l'Agnel - Pont de Crau 13200 ARLES  
e-mail : olivierpugnet@orange.fr

**MOTO CLUB 4 G** **LMR : L20 - Dépt. : D13 - N° Club : C3098**

Pdt et Cce : GARCIA Francis - 108 Bd de la Corderie 13007 MARSEILLE 07  
Tél. : 06.71.81.37.03 - e-mail : contact@4gmoto.com

**MOTO CLUB AIX EN PROVENCE** **LMR : L20 - Dépt. : D13 - N° Club : C0017**

Pdt et Cce : BAGOUSSE Georges - Tylorgenn - la Roquette 13710 FUYEAU  
Tél. : 04.42.51.02.34 - e-mail : g.bagousse@free.fr

**MOTO CLUB CABANNAIS** **LMR : L20 - Dépt. : D13 - N° Club : C2890**

Pdt et Cce : PONTE Christian - 16 Chemin du Barrie 13440 CABANNES  
Tél. : 04.90.95.27.06 - e-mail : sarlsp2@wanadoo.fr

**MOTO CLUB CHATEAUNEUF LES MARTIGUES** **LMR : L20 - Dépt. : D13 - N° Club : C0243**

Pdt et Cce : PAPPALARDO Eric - 6 Traverse de la Jetée du Port - Calanque Ponteau Port 13500 MARTIGUES  
Tél. : 07.60.31.41.17 - e-mail : eric5pappalarDO@gmail.com

**MOTO CLUB DU PUY STE REPARADE** **LMR : L20 - Dépt. : D13 - N° Club : C0732**

Pdt et Cce : BOUT Pierre-Marie - rue de l'Hôtel de Ville 13610 LE PUY STE REPARADE  
Tél. : 04.90.79.29.75 - e-mail : durancemoto.honda@wanadoo.fr

**MOTO CLUB DU SOLEIL** **LMR : L20 - Dépt. : D13 - N° Club : C2769**

Pdt : MANFREDI Daniel - 1 Route des Milles - Le Pont de l'Arc 13090 AIX EN PROVENCE  
Tél. : 04.42.27.26.99 - e-mail : mariechristine.benichou@ffr.fr  
Cce : PAUL Pascale - 12 avenue Francois Cuzin 04000 DIGNE LES BAINS  
Tél. : 04.92.31.93.61 - Gsm : 06.14.47.30.15 - e-mail : boade@wanadoo.fr

**MOTO CLUB FTO** **LMR : L20 - Dépt. : D13 - N° Club : C3340**

Pdt et Cce : FORTUNATO Daniele - 2269 Route de Roquefavour - Quartier des Pinettes 13122 VENTABREN  
Tél. : 06.82.48.12.39 - e-mail : benoit.fortunato@hotmail.fr

**MOTO CLUB GEMENOS** **LMR : L20 - Dépt. : D13 - N° Club : C1971**

Pdt et Cce : MEIRONE Eric - 1569 Chemin de Saint Jean 13420 GEMENOS  
Tél. : 06.82.55.15.82 - e-mail : titieric10@yahoo.fr

**MOTO CLUB LA FARE LES OLIVIERS** **LMR : L20 - Dépt. : D13 - N° Club : C0474**

Pdt et Cce : IRSUTI Alain - 219 Bis Allée des Acacias - Cité Boetie 13130 BERRE L'ETANG  
Tél. : 04.42.02.95.92 - e-mail : vuillemin.didier@orange.fr

**MOTO CLUB LASCOURS** **LMR : L20 - Dépt. : D13 - N° Club : C2425**

Pdt et Cce : DOMINGO Herve - 323 Chemin de Trente Ans - Pont de l'Etoile 13360 ROQUEVAIRE  
Tél. : 04.42.08.83.62 - e-mail : domingo.herve@free.fr

**MOTO CLUB STE ROSALIE LA FARE LES OLIVIERS** **LMR : L20 - Dépt. : D13 - N° Club : C3280**

Pdt et Cce : RIONDET Jean Philippe - 94 Chemin des Rigauds - Quartier la Source 13105 MIMET  
Tél. : 06.18.37.73.12 - e-mail : jean-philippe.riondet@hotmail.fr

**MOTO CLUB SENAS DURANCE** **LMR : L20 - Dépt. : D13 - N° Club : C0855**

Pdt et Cce : GUIOLLARD Christian - 270 rue Daniel Bertrand 84440 ROBION  
Tél. : 04.90.76.66.23 - e-mail : christian.guiollard@orange.fr

**MOTO CLUB VENTABREN LMR : L20 - Dépt. : D13 - N° Club : C0968**

Pdt et Cce : LAURENT Viviane - 254 Chemin de Mahon - Le Pechou 13122 VENTABREN  
e-mail : motoclub.ventabren@hotmail.fr

**MOTO CLUB ZF GRAND PRIX LMR : L20 - Dépt. : D13 - N° Club : C3532**

Pdt et Cce : FELLON Laurent - 11 rue Louis Pouzol 84130 LE PONTET  
Tél. : 06.86.37.91.10 - e-mail : laurent.fellon@zfgrandprix.com

**MOTO SUD ORGANISATION LMR : L20 - Dépt. : D13 - N° Club : C2445**

Pdt et Cce : BOULLEY DUPARC Xavier - 70 avenue Léo Lagrange 13600 LA CIOTAT  
e-mail : motosudorganisation@gmail.com

**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 - e-mail : porteguillaume@hotmail.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  
Tél. : 06.15.36.21.84 - e-mail : ch.protwin@gmail.com

**PROVENCE MOTO TOUT TERRAIN LMR : L20 - Dépt. : D13 - N° Club : C0022**

Pdt et Cce : ALOUCHE Benoit - 1630 Route de Berre 13090 AIX-EN-PROVENCE  
Tél. : 04.42.26.45.57 - e-mail : ben.alouche@gmail.com

**SELECT'EUR CLUB LMR : L20 - Dépt. : D13 - N° Club : C1197**

Pdt et Cce : SIMON Eric - 30 Chemin des Vignes 13127 VITROLLES  
Tél. : 04.42.75.25.55 - e-mail : eric.simonch@wanadoo.fr

**SPORT LOISIR ET ADRENALINE LMR : L20 - Dépt. : D13 - N° Club : C3542**

Pdt et Cce : REAUX Florian - B1 - 1 avenue René Cassin Res. Lou Caire 13470 CARNOUX-EN-PROVENCE  
Tél. : 06.98.13.40.97 - e-mail : florian.reaux@hotmail.fr

**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. : 04.42.57.47.58 - e-mail : fredericsage@yahoo.fr

**TEAM VEGA SPORTS LMR : L20 - Dépt. : D13 - N° Club : C2174**

Pdt et Cce : VENTURINI Patrick - 4 rue Fontvielle - Domaine du Lac Bleu 13480 CALAS  
e-mail : patrick.ventu.pv@gmail.com

**TRIAL LOISIR CLUB BARBENTANAIS LMR : L20 - Dépt. : D13 - N° Club : C3533**

Pdt et Cce : BAYLE Pierre-Jean - 168 Chemin de Cambageon 13570 BARBENTANE  
Tél. : 04.90.95.53.39 - e-mail : pj-bayle@hotmail.fr

**Var (83)****Comité Motocycliste Départemental du Var - D83 - L20**

Président et Correspondant : GIRAUD Charles - 59 Boulevard St Henri 83000 TOULON  
Fax : 04.94.09.34.85 - Mobile : 06.07.08.67.08 - e-mail : moto.club.toulon@club-internet.fr

**ASS. DEVELOPPEMENT PRATIQUE ET SECURITE MOTO LMR : L20 - Dépt. : D83 - N° Club : C2535**

Pdt et Cce : FONTAN Marc - l'Imperial B 3ème Etage - rue Ambroise Paré 83160 LA VALETTE DU VAR  
Tél. : 04.94.63.17.25 - e-mail : m.fontan@moto-tour.com

**ASS. 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. : 04.94.70.60.52 - e-mail : jluc.boutal@free.fr

**LES KUDACIES DE MARIE- MADELEINE LMR : L20 - Dépt. : D83 - N° Club : C3044**

Pdt et Cce : PINOS Franck - 2830 Route des Sources - Le Plan du Castellet 83330 LE CASTELLET  
e-mail : francky.pinos@gmail.com

**MOTO CLUB DE COGOLIN LMR : L20 - Dépt. : D83 - N° Club : C3483**

Pdt et Cce : CORNETTI Anthony - 1097 Quartier La Vignus 83580 GASSIN  
Tél. : 04.94.96.17.67 - e-mail : anthonycornetti@hotmail.fr

**MOTO CLUB DE TANNERON LMR : L20 - Dépt. : D83 - N° Club : C3159**

Pdt et Cce : RAMONDA Pierre - 37 Chemin des Mimosas - Camp Romain 06530 PEYMEINADE  
Tél. : 04.93.42.29.06 - e-mail : pierreramonda@free.fr

**MOTO CLUB DU BEAUSSET LMR : L20 - Dépt. : D83 - N° Club : C0767**

Pdt et Cce : SERRANT Pascal - Res. Les Vignes d'Azur Bat 2Lot 11 - Quartier la Fournique 83330 LE BEAUSSET  
Tél. : 04.89.29.86.59 - e-mail : squala-31@hotmail.fr

**MOTO CLUB DU CIRCUIT PAUL RICARD LMR : L20 - Dépt. : D83 - N° Club : C3067**

Pdt et Cce : MARIN-CUDRAZ Stéphane - Demeures de la Tour - 27 Chemin Gigeri 83170 BRIGNOLES  
e-mail : moto-club@circuitpaulricard.com

# LIGUES, CDM & CLUBS FFM

## **MOTO CLUB DU LAC ST CASSIEN** LMR : L20 - Dépt. : D83 - N° Club : C1280

Pdt et Cce : LEROY Antony - 320 Route Honoré Ravelli - la Fenerie 06580 PEGOMAS - e-mail : moi06580@hotmail.com

## **MOTO CLUB DU VAR** LMR : L20 - Dépt. : D83 - N° Club : C0962

Pdt et Cce : MICHEL Eric - 9 Le Plein Sud - 83340 CABASSE

Tél. : 06.42.50.28.07 - e-mail : eric.michel028515@gmail.com

## **MOTO CLUB LES PITCHOUNS** LMR : L20 - Dépt. : D83 - N° Club : C3259

Pdt et Cce : GIORDANENGO David - 485 Chemin des Louquiers - la Kokaya 83440 MONS

e-mail : motoclub.lespitchouns@gmail.com

## **MOTO CLUB SALERNOIS** LMR : L20 - Dépt. : D83 - N° Club : C3422

Pdt et Cce : BOUALEM Kamel - Quartier St Romain 83690 SALERNES - e-mail : kamel.mcs@outlook.fr

## **MOTO CLUB TEAM BSE** LMR : L20 - Dépt. : D83 - N° Club : C3522

Pdt et Cce : VELLA Olivier - 4 Place Pierre Reynier 83210 SOLLIES-PONT - e-mail : olive2603@live.fr

## **MOTO CLUB TOULONNAIS** LMR : L20 - Dépt. : D83 - N° Club : C1210

Pdt et Cce : GIRAUD Charles - 59 Bld St Henri 83200 TOULON - e-mail : moto.club.toulon@club-internet.fr

## **MOTO CLUB ZONE ROUGE** LMR : L20 - Dépt. : D83 - N° Club : C1585

Pdt : DENLIKER Christian - Jardin des Orchidées - 9 allée des Petits Châteaux de Villepey 83370 ST AYGULF

e-mail : christian.denliker@sfr.fr

Cce : ETCHEBERRY Françoise - 20 rue Jolivet - Hameau Saint Pierre 83340 LE LUC EN PROVENCE

Gsm : 06.50.10.32.96 - e-mail : baverey.pantxika@free.fr

## **MX ECOLE PUGET VILLE** LMR : L20 - Dépt. : D83 - N° Club : C3425

Pdt et Cce : GROISY Jérôme - 445 rue de la These 83390 PUGET VILLE - e-mail : jerome.groisy@outlook.fr

## **ORANGE MECANIC TEAM** LMR : L20 - Dépt. : D83 - N° Club : C3451

Pdt et Cce : PONS Maxence - 1992 Chemin des Veys - Domaine de Dinaka 83390 CUERS

Tél. : 06.88.27.31.48 - e-mail : maxencepons@gmail.com

## **TEAM RAPH A TOC** LMR : L20 - Dépt. : D83 - N° Club : C2839

Pdt et Cce : KNAUPP Jean-Christophe - 88 avenue des Pervenches 83700 ST RAPHAEL

Tél. : 06.03.21.65.37 - e-mail : teamraphatoc@live.fr

## **TRIAL CLUB D'ENTRECASTEAUX** LMR : L20 - Dépt. : D83 - N° Club : C1453

Pdt et Cce : MAUDHUIT François - la Riaille N 46 - 83300 DRAGUIGNAN

Tél. : 04.94.68.10.87 - e-mail : trialclubentrecasteaux@cegetel.net

## Vaucluse (84)

### **Comité Motocycliste Départemental du Vaucluse - D84 - L20**

Président et Correspondant : BLANC Roger - 100 Chemin de Peyrard 84210 PERNES LES FONTAINES

Tél : 04.90.61.36.38 Mobile : 06.80.02.97.91 - e-mail : roger.blanc@live.fr

## **ASSOCIATION MOTORS ACADEMY** LMR : L20 - Dépt. : D84 - N° Club : C3092

Pdt et Cce : PIGUET Bernard - 36 Clos de la Prévote 84210 ALTHEN DES PALUDS

Tél. : 04.90.65.27.10 - e-mail : motorsacademy@gmail.com

## **BUZZ RACING** LMR : L20 - Dépt. : D84 - N° Club : C3430

Pdt et Cce : AMIGAS Frederic - 30 Chemin de la Justice1 - 84240 LA MOTTE-D'AIGUES

Tél. : 09.50.60.28.64 - e-mail : frederic.amigas@free.fr

## **CCM & CO L'ASSO GS-FR** LMR : L20 - Dépt. : D84 - N° Club : C2985

Pdt : BERTHELOT Wilfrid - 5 - la Grande Bonneville 27250 RUGLES - e-mail : wberthelot2002@yahoo.fr

Cce : TOUSSAINT Stéphane - 6 Lotissement Curel - Font de Galine 84800 L'ISLE SUR LA SORGUE

Tél. : 06.62.48.09.92 - e-mail : stephanelevauclusien@gmail.com

## **ENDURO SPIRIT** LMR : L20 - Dépt. : D84 - N° Club : C2657

Pdt et Cce : CELIMON Jean-Michel - 75 rue du Château 84320 ENTRAIGUES SUR LA SORGUE

Tél. : 06.12.37.14.85 - e-mail : jeanmichelcelim@hotmail.fr

## **MOTO BALL DE VALREAS** LMR : L20 - Dépt. : D84 - N° Club : C0961

Pdt et Cce : MARTIN Thierry - Route Montbrison 84600 VALREAS

Tél. : 04.90.35.24.87 - e-mail : martinthierry9756@neuf.fr

## **MOTO CLUB AVIGNON VAUCLUSE** LMR : L20 - Dépt. : D84 - N° Club : C0086

Pdt et Cce : DE CANCELLIS Jean - 3 rue de la Croix de Fer 30131 PUJAUT

Tél. : 04.90.26.44.72 - e-mail : jean.de-cancellis@orange.fr

## **MOTO CLUB BALMEEN** LMR : L20 - Dépt. : D84 - N° Club : C0091

Pdt et Cce : MOULIN Jean-Marc - 1038 avenue Anselme Mathieu 84810 AUBIGNAN

Tél. : 04.90.35.56.42 - e-mail : virginiemoulin84@free.fr

**MOTO CLUB CARPENTRAS COMTAT VENAISSIN** **LMR : L20 - Dépt. : D84 - N° Club : C1571**

Pdt et Cce : BARTOLO Christophe - 360 Chemin de Monteux au Rocan 84200 CARPENTRAS  
e-mail : christophe.bartolo@free.fr

**MOTO CLUB DE GOULT** **LMR : L20 - Dépt. : D84 - N° Club : C0399**

Pdt et Cce : PEZIERE Claude - 103 Allée de Verdun 84220 GOULT - Tél. : 04.90.72.22.43 - e-mail : claude.pezriere@orange.fr

**MOTO CLUB DE L'ENCLAVE SECTION TOUT TERRAIN** **LMR : L20 - Dépt. : D84 - N° Club : C0337**

Pdt et Cce : LIOTIER Patrick - 1150 Chemin des Barbes 84820 VISAN  
Tél. : 04.90.35.08.59 - e-mail : liotier.patrick@wanadoo.fr

**MOTO CLUB DES AIGLES APTESIENS** **LMR : L20 - Dépt. : D84 - N° Club : C0050**

Pdt et Cce : ARNAUD Thierry - L'Enclos - Route de St Christol 84400 RUSTREL  
Tél. : 04.90.04.93.16 - e-mail : maryline.reynaud84400@gmail.com

**MOTO CLUB MAZANAIS** **LMR : L20 - Dépt. : D84 - N° Club : C0567**

Pdt et Cce : LAFOND Renaud - 2463 Chemin du Rocan - Les Carmes 84200 CARPENTRAS  
Tél. : 04.90.60.01.51 - e-mail : renaud.lafond@neuf.fr

**MOTO CLUB PERNOIS** **LMR : L20 - Dépt. : D84 - N° Club : C0689**

Pdt et Cce : ROURE Jean-Michel - 86 Chemin des Griottes 84210 PERNES LES FONTAINES  
Tél. : 04.90.66.41.38 - e-mail : president.motoclubpernois@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. : 04.90.79.98.85 - e-mail : pleinairloisir.motoquad@wanadoo.fr

**MOTO CLUB SAINT ROMANAIS** **LMR : L20 - Dépt. : D84 - N° Club : C0827**

Pdt et Cce : MOUTON Jean - Plan de Moye 26110 VINSOBRES  
Tél. : 04.75.27.67.29 - e-mail : remi.mouton0565@orange.fr

**MOTO CLUB SARRIANNNAIS** **LMR : L20 - Dépt. : D84 - N° Club : C1154**

Pdt et Cce : KOCH Rochus - 785 Route de Velleron 84200 CARPENTRAS  
Tél. : 06.20.77.49.56 - e-mail : rochus.koch@orange.fr

**MOTO CLUB VILLELAURE 530** **LMR : L20 - Dépt. : D84 - N° Club : C3097**

Pdt et Cce : GIACOPELLI Patrick - Chemin St Christophe 84530 VILLELAURE - Tél. : 04.90.09.96.06 - e-mail : pat.coco@sfr.fr

**MOTO CLUB X-UP** **LMR : L20 - Dépt. : D84 - N° Club : C3089**

Pdt et Cce : RUTISHAUSER Audrey - 390 Chemin les Granges Blanches 84740 VELLERON  
Tél. : 04.90.62.05.32 - e-mail : audreyrutish@aol.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. : 06.75.93.79.73 - e-mail : f\_ledig@hotmail.com

**MOTO-BALL CLUB DE CAMARET** **LMR : L20 - Dépt. : D84 - N° Club : C0197**

Pdt et Cce : CARPENTRAS Henri - Quartier Les Contras 84840 LAPALUD  
Tél. : 04.90.30.51.50 - e-mail : claudette.raymond84@orange.fr

**MOTOBALL CLUB ROBIONNAIS** **LMR : L20 - Dépt. : D84 - N° Club : C0774**

Pdt et Cce : OBERTO Denis - 143A Route des Alpes 84440 ROBION  
Tél. : 04.90.04.03.99 - e-mail : denis.oberto@orange.fr

**MOTOCROSS ENTRAIGUOIS** **LMR : L20 - Dépt. : D84 - N° Club : C1755**

Pdt et Cce : LOZZI Guy - la Bastide Rouge - 842 D 100A Route Touris de Fontaine 84800 LAGNES  
Tél. : 04.90.20.22.99 - e-mail : guy.lozzi014@orange.fr

**MOTOS CLASSIQUES DE COMPETITION D'AVIGNON** **LMR : L20 - Dépt. : D84 - N° Club : C2937**

Pdt et Cce : FAURE Pierre - 10 rue des Lavandes 84000 AVIGNON - Tél. : 04.90.87.70.83 - e-mail : pfaure84@yahoo.fr

**PLEIN AIR LOISIRS** **LMR : L20 - Dépt. : D84 - N° Club : C2206**

Pdt et Cce : CHARPIN Max - Les Longues Terres 84240 LA BASTIDE DES JOURDANS  
Tél. : 04.90.77.80.63 - e-mail : max.charpin@orange.fr

**PROVENCE TRIAL CLASSIC** **LMR : L20 - Dépt. : D84 - N° Club : C3498**

Pdt : AUBERT Thierry - 695 Route de Veaux 84340 MALAUCENE - e-mail : vitcpc.2012@gmail.com  
Cce : KASPARIAN Richard - rue du Longeon 04230 ST ETIENNE LES ORGUES  
Tél. : 04.92.79.14.21 - Gsm : 06.82.99.25.61 - e-mail : micheped@wanadoo.fr

**SPORTING CLUB MOTO BALL MONTEUX** **LMR : L20 - Dépt. : D84 - N° Club : C2655**

Pdt et Cce : AYME Yannick - 10 - Lotissement Beauregard 84290 CAIRANNE  
Tél. : 04.90.30.93.67 - e-mail : yannick.ayme@laposte.net

**SPORTING MOTOBALL BOLLENE** **LMR : L20 - Dépt. : D84 - N° Club : C0154**

Pdt et Cce : BISSIRIEIX Françoise - Quartier des Contrats 84840 LAPALUD  
Tél. : 04.90.40.12.32 - e-mail : fran1703@wanadoo.fr

**TEAM Q.T.84** **LMR : L20 - Dépt. : D84 - N° Club : C3406**

Pdt et Cce : THOMAS Roland - Quartier Cardebatte - Bas Richaud 84120 BEAUMONT DE PERTUIS

Tél. : 04.90.08.03.70 - e-mail : teamqt84@orange.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

Tél. : 04.90.61.63.63 - e-mail : robert.careddu@orange.fr

**VENTOUX LOISIRS ST PONCHON** **LMR : L20 - Dépt. : D84 - N° Club : C3022**

Pdt et Cce : JOURDAN Fabrice - 544 avenue Majoral Francois Jouve 84870 LORLIOL DU COMTAT

e-mail : ventouxloisirs@hotmail.fr

**Outre-Mer****LIGUE DE GUADELOUPE**

Code FFM N° 28

Décalage horaire avec la France métropolitaine : - 5 heures

Siège Social : C/O Sun Stéréo - ZI de Petit Perou 97139 LES ABYMES - Tél : 0590.832.337

Site Web : <http://www.ligue-moto-guadeloupe.com>

Correspondance : Au siège social

**Président** : CLAIRVILLE Jean-Michel - L'Habituee Laroche 97130 CAPESTERRE BELLE EAU

Tél. : 05.90.89.51.18 - GSM : 06.90.55.72.46 - e-mail : jclairville@yahoo.fr

**Vice-président** : NOVEMBRE Edouard - Poirier 97180 SAINTE ANNE - GSM : 0690 319.696**Secrétaire Général** : LABAN Sandra - 2ème Plateau Bonneterre 97120 SAINT CLAUDE - GSM : 06.90.50.54.43**Trésorier** : TOMPOUCE Dominique - 14, rue des Lauriers 97120 SAINT CLAUDE - GSM : 06.90.575.353**Délégué aux AG FFM** : NOVEMBRE Edouard - Poirier 97180 SAINTE ANNE - GSM : 0690 319.696**Formateurs de Ligue** : MAGLOIRE Philippe, MAGLOIRE SELAMBIN France-Lyse, CLAIRVILLE Jean-Michel**PRÉSIDENTS DE COMMISSION :****Commission Motocross** : CLAIRVILLE Rudy**Commission Vitesse** : NOVEMBRE Edouard**Commission Loisirs** : NASSIETTE Louis Henry**Commission de Formation** : MAGLOIRE Philippe**Commission Technique** : FELICIANNE Jules**Commission Ecole** : MONTOUTE Eric**CLUBS AFFILIÉS****CLUB SUD BIKERS** **LMR : L28 - Dépt. : D971 - N° Club : C3002**

Pdt et Cce : NASSIETTE Louis-Henri - rue Lucille Biche Bois - Route Palmiste 97113 GOURBEYRE

Tél. : 05.90.80.14.25 - e-mail : nassiette.lpl@gmail.com

**JD TROPICAL TEAM** **LMR : L28 - Dépt. : D971 - N° Club : C3273**

Pdt et Cce : DUZONT Josue - 2 avenue du Haras 77135 PONTCARRE - e-mail : jdtropicalteam@gmail.com

**KARUKERA MOTO CLUB** **LMR : L28 - Dépt. : D971 - N° Club : C1986**

Pdt et Cce : CLAIRVILLE Jean Michel - Belle Eau Cadeau - L'Habituee la Roche 97130 CAPESTERRE BELLE EAU

Tél. : 05.90.89.51.18 - e-mail : jclairville@yahoo.fr

**MOTO ACTION DU NORD** **LMR : L28 - Dépt. : D971 - N° Club : C2103**

Pdt et Cce : MINGAU Miquel - 10 Impasse Paul Mingau - rue de Concordia 97150 SAINT MARTIN

Tél. : 05.90.52.82.78 - e-mail : miquel\_mng@yahoo.fr

**MOTO CLUB DU LAMENTIN** **LMR : L28 - Dépt. : D971 - N° Club : C3462**

Pdt : MONTOUTE Eric - Les Caneliers 3 - Lotissement Le Canelier - Convenance 97122 BAIE MAHAULT

Tél. : 05.90.25.12.25 - e-mail : eric126212@yahoo.fr

Cce : SALNOT Fabrice - 98 rue Gratien Caudace 97123 BAILLIF - Gsm : 06.90.35.26.79 - e-mail : fsalnot@gmail.com

**MOTO CLUB GUADELOUPE** **LMR : L28 - Dépt. : D971 - N° Club : C0458**

Pdt et Cce : MIGNOT Patrick - 4Bis Impasse du Nil - Wonche 97122 BAIE MAHAULT

Tél. : 06.90.33.06.97 - e-mail : spo.evenement@gmail.com

**SDLF** **LMR : L28 - Dépt. : D971 - N° Club : C3518**

Pdt et Cce : ANICET Eric - 2 rue Général de Lacroix - Pointe à Pître 97139 LES ABYMES

e-mail : edwic-jaheda@hotmail.fr

**ZOUTI PERFORMANCE** **LMR : L28 - Dépt. : D971 - N° Club : C2893**

Pdt et Cce : NOVEMBRE Edouard - Poirier 97180 SAINTE ANNE

Tél. : 06.90.31.96.96 - e-mail : zoutiperformanceracing@gmail.com

**LIGUE DE GUYANE****Code FFM N° 29****Décalage horaire avec la France métropolitaine : 4 heures / 5 heures (heure d'été)****Siège Social** : 21, rue Pasteur 97310 KOUROU - e-mail : limguyane@outlook.com**Correspondance** : GARCIA Sabrina - 21 rue Pasteur 97310 KOUROU

Mobile : 006.37.13.88.90 - e-mail : limguyane@outlook.com

**Présidente** : GARCIA Sabrina - 21, rue Pasteur 97310 KOUROU**1ère Vice-président** : PINTO Jean-Baptiste**Vice-président** : GIRARD Mathieu**Trésorier** : GIRARD Francois**Secrétaire** : ORCEL Michèle**Formateurs de Ligue** : Nicolas GARCIA et Sabrina GARCIA**CLUBS AFFILIÉS****GMX RACING****LMR : L29 - Dépt. : D973 - N° Club : C3226**

Pdt : GIRARD Francois - 2955 Route de Baduel 97300 CAYENNE

Tél. : 05.94.30.79.54 - e-mail : girard973@gmail.com

Cce : LOPEZ Sandy - Cd5 Pk3 Le Solitaire Nord 97313 TONNEGRANDE

Tél. : 06.94.20.31.31 - e-mail : girard973@gmail.com

**KOUROU MOTO VERTE****LMR : L29 - Dépt. : D973 - N° Club : C2729**

Pdt et Cce : STRALLA Serge - 10 rue Chopin 97310 KOUROU

Tél. : 05.94.22.26.96 - e-mail : serge.stralla@wanadoo.fr

**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

e-mail : liguemoto972@gmail.com

**Correspondance** : Chez le Président**Président** : LUCHEL Dominique - 157 route du Phare 97200 FORT DE FRANCE

Mobile : 06.96.06.46.60 - e-mail : dominique.luchel@gmail.com

**Vice-président** : LUCHEL Thierry - 6 rue des Filaos Desrochers 97200 FORT DE FRANCE

Mobile : 06.96.03.85.65 - e-mail : thierryluchel29@gmail.com

**Secrétaire général** : PECOME Guiteau - Quartier Palmiste 97232 LE LAMENTIN

Tél. : 05.96.50.03.85 - Mobile : 06.96.22.54.93 - e-mail : guytou972@hotmail.com

**Secrétaire adjoint** : LOUISET Mirella - Résidence Concorde Soudon 8 - 97280 LE VAUCLIN

e-mail : louisetmirella.1@gmail.com

**Trésorier** : FIDELIN Jean-Michel - 10 rue Crémieux, Terre St Ville 97200 FORT DE FRANCE

Mobile : 06.96.34.69.69

**Trésorier adjoint** : LOUISET Stéphane - 57 impasse Camélia 97232 le Lamentin - Tél : 06.96 22 16 25**CLUBS AFFILIÉS****L'ORIENTAL MOTO CLUB****LMR : L25 - Dépt. : D972- N° Club : C1719**

Pdt et Cce : LUCHEL Thierry - 6 rue des Filaos - Desrochers 97200 FORT DE FRANCE

Tél. : 05.96.55.98.07 - e-mail : thierryluchel29@gmail.com

**MOTO CLUB MARTINIQUAIS****LMR : L25 - Dépt. : D972- N° Club : C0556**

Pdt et Cce : LOUCONI Gerald - Chemin Capulo 1 - 97240 LE FRANCOIS

Tél. : 06.96.80.45.60 - e-mail : gerald.louconi@gmail.com

**LIGUE DE NOUVELLE CALEDONIE****Code FFM Numéro 27****Décalage horaire avec la France métropolitaine : 9 heures (heure d'été) / 10 heures (heure d'hiver)****Siège Social** : Maison du Sport, Quartier Latin, 24 rue Paul Duquesne 98800 NOUMEA**Correspondance** : Siège Social - email : jjacques@lagoon.nc**Président** : SAURAY Benoist - Maison du Sport, 24 rue Paul Duquesne 98800 NOUMEA

Mobile : 00.687.78.39.16 - email : by.saur@mils.nc

# LIGUES, CDM & CLUBS FFM

**Vice-président** : LEPIGEON Stéphane - Maison du Sport, 24 rue Paul Duquesne 98800 NOUMEA  
Mobile : 00.687.76.67.24 - email : pipige11@outlook.fr

**Secrétaire** : GANGLOFF Jean-Jacques - Maison du Sport, 24 rue Paul Duquesne 98800 NOUMEA  
Mobile : 00.687.79.38.02 - email : jjacques@lagoon.nc

**Trésorier** : GUICHARD Thierry - maison du Sport, 24 rue Paul Duquesne 98800 NOUMEA  
Mobile : 00.687.67.14.80 - email : tguichard@lagoon.nc

**Délégués aux AG FFM** : SAURAY Benoist

## PRESIDENTS OU RESPONSABLES DES COMMISSIONS SPORTIVES :

**Motocross /Endurance/Supermotard** : LEPIGEON Stéphane  
Mobile : 00.687.76.67.24 - email : pipige11@outlook.fr

**Discipline & Arbitrage** : FATH serge - Maison du Sport, 24 rue Paul Duquesne 98800 NOUMEA  
Mobile : 00.687.77.53.27 e-mail : fathslml@lagoon.nc

## CLUBS AFFILIÉS

**BOURAIL RACING CLUB** **LMR : L27 - Dépt. : D981 - N° Club : C2239**  
Pdt et Cce : PAUL Olivier - Résidence Sun Paradise Bp 1327 - 98870 BOURAIL  
Tél. : 06.87.50.06.66 - e-mail : opaul31@gmail.com

**MOTO CLUB PAITA NOUVELLE CALEDONIE** **LMR : L27 - Dépt. : D981 - N° Club : C1473**  
Pdt : LEYRAUD Olivier - 375 rue des Badamiers Savannah Païta - Bp 9441 - 98807 NOUMEA  
Tél. : +687.25.23.45 - e-mail : ol@mls.nc

**MOTO CLUB POYA NEPOUI** **LMR : L27 - Dépt. : D981 - N° Club : C1505**  
Pdt et Cce : METZDORF Charles - Bp 136 - 98847 POYA - Tél. : 06.87.47.94.02 - e-mail : charlesmetzdorf@yahoo.fr

**MOTO CROSS CLUB DE BOULOUPARIS** **LMR : L27 - Dépt. : D981 - N° Club : C2705**  
Pdt : LEPIGEON Stéphane - Lot59 - la Pépinière 98835 DUMBEA - e-mail : pipige11@outlook.fr  
Cce : THOMAS Allan - 406 rue Gaïa - Bp 7196 - 0 PAITA - Tél. : 06.87.76.08.67 - e-mail : allan@graphoprint.nc

**MOTOMAX CLUB NOUVELLE CALEDONIE** **LMR : L27 - Dépt. : D981 - N° Club : C2326**  
Pdt : DUFOUR Erik - 9 rue d'Almayrac - Pk 6 - 98800 NOUMEA - Tél. : 06.87.41.50.78 - e-mail : erikduf@canl.nc  
Cce : CAHARD Olivier - 88 Impasse Impasse Bouo - Yahoue - 0 MONT DORE  
Tél. : 06.87.44.39.00 - Gsm : 06.87.53.08.47 - e-mail : olivier@docteurmac.fr

## LIGUE DE LA REUNION

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** : au Siège Social

**Président** : PAYET Patrice - 1 place Paul Gauguin ZAC II - 97420 LE PORT  
Mobile : 06.92.86.78.91 - e-mail : patricepayet.lrm@gmail.com

**Vice-président** : RIVIERE Samuel - 215 A Route de Jean Petit 97480 SAINT-JOSEPH  
Mobile : 06.92.00.17.20 - e-mail : samuelmscj.riviere23@gmail.com

**2ème Vice-président** : LASSAUX Olivier - Lot. Paul et Virginie, 9 rue Calou Pilé 97419 LA POSSESSION  
Mobile : 06.92.86.63.63 - e-mail : o.lassaux@gmail.com

**Secrétaire général** : CADET Sophie - 1 place Gauguin ZAC II - 97420 LE PORT  
Mobile : 06.92.69.56.28 - e-mail : sophie.team974.sc@gmail.com

**Trésorière** : LASSAUX Karine - Lot. Paul et Virginie, 9 rue Calou Pilé 97419 LA POSSESSION  
Mobile : 06.92.70.97.13 - e-mail : karine.tresorierlrm@gmail.com

## PRESIDENTS OU RESPONSABLES DES COMMISSIONS :

**Motocross** : ALPHONSINE Bernard - 5 Chemin Chicorée la Rivière 97421 SAINT-LOUIS  
Mobile : 0692.22.06.46 - e-mail : kalou.paul@wanadoo.fr

**Endurance Tout Terrain** : GENESTE Pierre - 11 Chemin Bonheur 97411 LA PLAINE SAINT-PAUL  
Mobile : 06.92.02.73.60 - e-mail : pierre.geneste@free.fr

**Vitesse & Cyclo** : ROBERT Jean-Larry - 29C Chemin de Cypris 97490 SAINTE-CLOTILDE  
Mobile : 06.92.88.56.81 - e-mail : larryrobert.sam@gmail.com

**Supermotard** : PAYET Patrice - 1 place Paul Gauguin ZAC II - 97420 LE PORT  
Mobile : 06.92.86.78.91 - e-mail : team97420@gmail.com

**Quad** : VIDOT Gérald - 10 Chemin Cap Chouchou Tan Rouge 97435 SAINT-PAUL  
Mobile : 06.92.88.55.02 - e-mail : gerald.vidot@gmail.com

**Discipline :** TONTY Eddy - 39 Chemin Bois de Nattes Bois de Nèfles 97490 SAINTE-CLOTILDE  
 Mobile : 0692.03.00.21 - e-mail : eddy.tonty@orange.fr

**Technique :** Vacant

**Formation Dir/Off :** LEPINAY Claude - 29 rue des Goyaves Apt 23 - 97490 SAINTE CLOTILDE  
 Mobile : 06.92.71.60.06 - e-mail : claude.lepinay2@gmail.com

**Trial :** LEPINAY Claude - 29 rue des Goyaves Apt 23 - 97490 SAINTE CLOTILDE  
 Mobile : 06.92.71.60.06 - e-mail : claude.lepinay2@gmail.com

### CLUBS AFFILIÉS

**A.P.S.C. MAGMA** **LMR : L24 - Dépt. : D974- N° Club : C2107**  
 Pdt et Cce : RAVILY Pascal - 13 Chemin Chevalier - Fleurimont 97435 SAINTE GILLES LES HAUTS  
 Tél. : 02.62.22.89.03 - e-mail : magmaravily@yahoo.fr

**AZOT YZONE TRIAL** **LMR : L24 - Dépt. : D974- N° Club : C1542**  
 Pdt et Cce : LEDOUX Aldo - 82 Chemin du Père Raimbault 97417 LA MONTAGNE  
 Tél. : 06.92.70.31.77 - e-mail : aldo.ledoux974@gmail.com

**MOTO CLUB DE SAINT JOSEPH** **LMR : L24 - Dépt. : D974- N° Club : C1148**  
 Pdt et Cce : RIVIERE Samuel - 30 Cité Capucines - Langevin - 97480 SAINT JOSEPH  
 e-mail : samuelmcsj.riviere23@gmail.com

**MOTO CLUB DU TAMPON** **LMR : L24 - Dépt. : D974- N° Club : C1160**  
 Pdt et Cce : HOARAU Jean - 23 K rue Saint Vincent de Paul - Le Tampon 97430 LE TAMPON  
 Tél. : 02.62.57.46.15 - e-mail : hoaraujacqueline915@gmail.com

**MOTO CLUB TRACER** **LMR : L24 - Dépt. : D974- N° Club : C2375**  
 Pdt et Cce : SAUGER Jean - 30 Chemin des Alizés 97419 LA POSSESSION  
 Tél. : 02.62.35.61.63 - e-mail : jean.sauger@gmail.com

**MOTOCROSS 421** **LMR : L24 - Dépt. : D974- N° Club : C2544**  
 Pdt : DORSEUIL Pascal - 30 rue Hubert de Lisele - la Rivière 97421 SAINT LOUIS  
 Tél. : 02.62.39.46.75 - e-mail : dorsuspensions@gmail.com  
 Cce : ALPHONSINE Bernard - 5 Chemin Chicorée - La Rivière 97421 SAINT LOUIS  
 Tél. : 06.92.22.06.46 - e-mail : bernard.alph@gmail.com

**MX BRAS-PANON** **LMR : L24 - Dépt. : D974- N° Club : C3029**  
 Pdt et Cce : RAZEBASSIA Jérémy - 3 Allée des Pinpins - Rivière des Roches 97412 BRAS-PANON  
 Tél. : 02.62.48.50.12 - e-mail : mxbraspanon412@hotmail.com

**RACER MOTO CLUB** **LMR : L24 - Dépt. : D974- N° Club : C2023**  
 Pdt et Cce : GALLE Bernard - 166 Route Gabriel Macé - La Bretagne 97490 SAINTE CLOTILDE  
 Tél. : 02.62.98.90.60 - e-mail : g.galle974@gmail.com

**T.M.V. REUNIONNAIS** **LMR : L24 - Dépt. : D974- N° Club : C2071**  
 Pdt et Cce : METRO Daniel - 13 avenue Aquitaine - Zac Carangue 97427 L'ETANG SALE  
 Tél. : 02.62.26.68.75 - e-mail : daniel@tmvr.net

**TAMPON SPORTS MECANIKES - TSM** **LMR : L24 - Dépt. : D974- N° Club : C2980**  
 Pdt et Cce : SAUTRON Luc - Antoine - 12 Chemin Corre - Pk 19 - 97418 PLAINE DES CAFRES  
 e-mail : sautronluc@gmail.com

**TEAM 974 DEUX ZERO** **LMR : L24 - Dépt. : D974- N° Club : C2866**  
 Pdt et Cce : PAYET Patrice - 1 Place Paul Gauguin - Zac li - 97420 LE PORT  
 e-mail : patricepayet.irm@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. : 02.62.44.95.36 - e-mail : pierre.baillif@wanadoo.fr

**TEAM MOTOR SHOW** **LMR : L24 - Dépt. : D974- N° Club : C3341**  
 Pdt et Cce : PAUSE Frédéric - 57 Chemin Ter Chemin des Acajous 97490 ST CLOTILDE  
 Tél. : 02.62.97.19.34 - e-mail : sfpinvest@outlook.com

**TEAM PODIUM SECTION MOTO** **LMR : L24 - Dépt. : D974- N° Club : C3046**  
 Pdt et Cce : LEPINAY Claude - 29 rue des Goyaves - Appt 23 - 97490 SAINTE-CLOTILDE  
 Tél. : 02.62.29.13.12 - e-mail : claude.lepinay2@gmail.com



**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 PECTORALE / DORSALE	CASQUE
<b>VITESSE</b>	Combinaison de cuir 1 pièce. Doubleure synthétique interdite, sauf port d'un sous-vêtement complet en coton, nomex ou soie.	Cuir	Dorsale obligatoire Protection gonflable autorisée	Intégral obligatoire Normes F.I.M ECE 22-05 "P"
<b>DRAGSTER</b>	Combinaison de cuir 1 ou 2 pièces sur zip. Doubleure synthétique interdite, sauf port d'un sous-vêtement complet en coton, nomex ou soie.	Cuir	Dorsale obligatoire	Intégral obligatoire Normes F.I.M ECE 22-05 "P"
<b>COURSES SUR PISTE</b>	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 molocross.	Cuir ou matière équivalente	Dorsale obligatoire	Intégral obligatoire Normes F.I.M ECE 22-05
<b>TRIAL</b>	Vêtements en matière résistante qui couvrent les bras.	Cuir ou matière équivalente	Dorsale obligatoire Pectorale recommandée	Normes F.I.M pour circuit fermé. Norme ECE 22-05 "J" et "P" pour voies ouvertes à la circulation.
<b>ENDURO ENDURANCE T.T</b>	Vêtements en matière résistante qui couvrent les bras.	Cuir ou matière équivalente	Pectorale et dorsale obligatoires	Intégral obligatoire Normes F.I.M pour circuit fermé, Norme ECE 22-05 "P" pour voies ouvertes à la circulation et "J" (motos anciennes).
<b>RALLYES ROUTIERS</b>	Combinaison de cuir 1 ou 2 pièces sur zip. Doubleure synthétique interdite.	Cuir	Dorsale obligatoire Protection gonflable autorisée	Norme ECE 22-05 "P" et "NP" pour voies ouvertes à la circulation.
<b>MOTOCROSS</b>	Vêtements en matière résistante qui couvrent les bras.	Cuir ou matière équivalente	Pectorale et dorsale obligatoires	Intégral obligatoire Normes F.I.M ECE 22-05 "P" ou "J" (motos anciennes)
<b>SUPERMOTARD</b>	Combinaison de cuir 1 pièce ou matériaux équivalents. Doubleure synthétique interdite, sauf port d'un sous-vêtement complet en coton, nomex ou soie.	Cuir	Dorsale obligatoire Protection gonflable autorisée	Intégral obligatoire. Normes F.I.M ECE 22-05 "P"
<b>COURSES SUR SABLE</b>	Vêtement en matière résistante qui couvre les bras	Cuir ou matière équivalente	Pectorale et dorsale obligatoires	Intégral obligatoire Normes F.I.M ECE 22-05 "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.*

*Le port de boîtes en cuir ou en matériaux synthétiques est obligatoire.*

- Pectorale, la norme EN 14021 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)

## 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 ou « 2m Max » décrites ci-après.
- Le coureur doit également présenter son équipement. Le casque sera marqué.

## Contrôles techniques 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.

## Contrôles techniques à l'issue de l'épreuve :

A la fin de chaque manifestation, les motocycles ayant participé à une compétition pourront être contrôlés :

- contrôle de conformité dont différents relevés métrologiques ;
- contrôle de la puissance à la roue arrière pour les épreuves de vitesse ;
- contrôle du niveau sonore.

## Pour les contrôles métrologiques :

- 3 personnes du team sont autorisées à procéder au démontage (pilote ou mécanicien) ;
- chaque concurrent doit être en capacité de procéder au démontage des pièces demandées lors de ce contrôle.
- le démontage doit avoir commencé au plus tard 30 mn après la notification et être continu dans le temps. Passé ce délai ou s'il y a interruption dans les opérations de démontage (sans accord du responsable technique), le concurrent sera considéré comme ayant refusé le démontage et sera passible des sanctions prévues par la réglementation en vigueur pour l'épreuve de référence.
- les valeurs relevées seront consignées dans un rapport établi par le responsable technique et présenté au jury.

## NOTE POUR L'UTILISATION DES CASQUES EN COMPÉTITION

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'

Japon : JIS T 8133 : 2007 (valide jusqu'au 31/12/2019) ou JIS T 8133:2015

USA : SNELL M 2010 (valide jusqu'au 31/12/2019) ou SNELL M 2015

**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

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 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'AVÈRE NON CONFORME OU ENDOMMAGÉ,  
LE COMMISSAIRE TECHNIQUE LE CONSIGNERA ET LE RENDRA EN FIN D'ÉPREUVE.**

## MESURE DU 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, deux méthodes peuvent être utilisées sur les épreuves.

- 1 - La méthode "2 Mètres Max" doit être appliquée dans les disciplines suivantes : Motocross, Enduro, Trial et Courses sur Piste.
- 2 - La méthode dite "FIM" doit être appliquée en Vitesse, Rallyes Routiers et **l'ensemble des disciplines "classiques et historiques"** pour lesquelles il convient de se reporter au référentiel spécifique établi par le Comité.

### Erreur maximum tolérée (EMT) sur les mesures.

Quelle que soit la méthode, 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 + 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.**

### MÉTHODE « 2 METRES MAX »

**Champ d'application :** Motocross - Enduro - Courses sur Piste - Courses sur sable - Endurance TT - Cross-country et Trial.

#### Équipement et matériel :

- Le matériel de mesure acoustique.
- Un support ou trépied où se fixe 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).

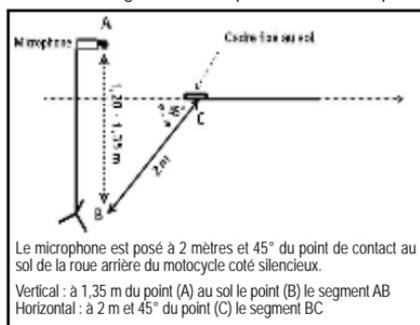
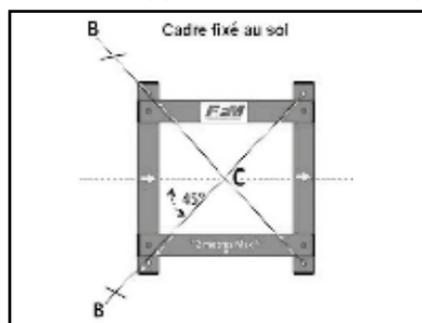
#### Mode Opérateur.

- Le cadre gabarit est fixé au sol ou à défaut un marquage au sol, il représente la référence au sol suivant le motocycle.
- L'EMT (l'erreur maximum tolérée) des distances horizontales et verticales du microphone sont de +/- 2 cm.
- Le sonomètre doit être calibré par l'opérateur avant le début des vérifications techniques.
- La machine est présentée au test, le moteur chaud, en fonctionnement au ralenti et débrayé, maintenue en position verticale, la roue arrière dans le cadre au sol ou à défaut sur le marquage, la roue avant dans l'axe de la roue arrière.
- Position de l'opérateur, le commissaire technique : devant la machine à droite du guidon, il regarde le microphone, une main sur la poignée des gaz.
- Position du pilote ou son assistant : Assis sur la machine en position normale de conduite ou debout à gauche du guidon.

#### Attention.

-La Boîte à vitesses de la machine doit rester au «Point Mort», par mesure de sécurité en cas d'enclenchement inopiné d'une vitesse, maintenir le moteur débrayé. Dans le cas où le régime moteur maximum ne peut être obtenu sans enclencher une vitesse, et afin de pouvoir effectuer la mesure, elle se fera avec une vitesse enclenchée : un dispositif stable et sécurisé décollant la roue arrière du sol devra être fourni par le pilote.

- Les machines équipées d'une boîte à vitesse sans point mort, doivent également être placées sur une béquille.



**Action :**

L'opérateur ouvrira la commande des gaz aussi rapidement que possible jusqu'à l'ouverture maximum (en 0.3 seconde). Il gardera le moteur au maximum de son régime pour au moins une (1) seconde. Enfin il libérera 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.

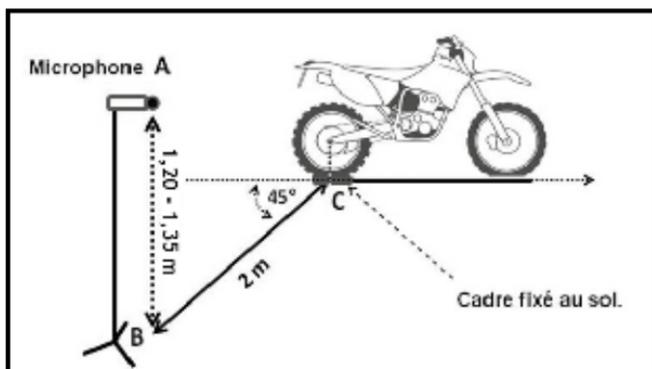
- Sur l'écran du sonomètre, les valeurs des mesures sont lues et enregistrées directement en décibels dB/A. (sans valeur arrondie)

**Positionnement des machines : Motos - Quads - Side-car cross et Trial**

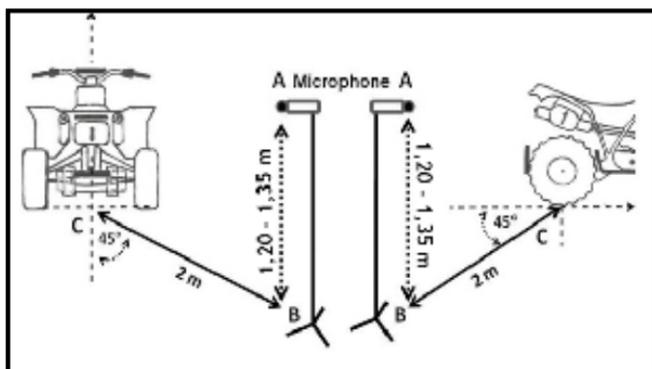
Sauf en cas de vent modéré, les motocycles devraient faire face au sens du vent.

**Moto :**

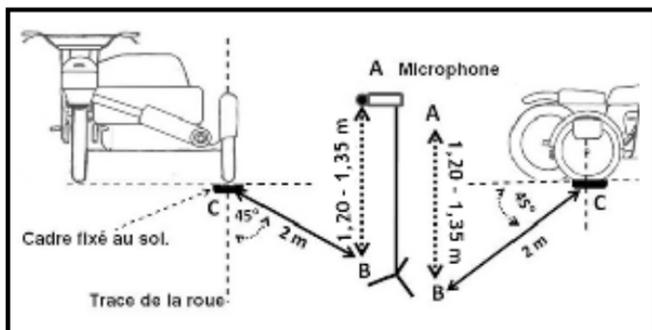
Point de référence, le point de contact au sol de la roue arrière.  
Une moto équipée de deux sorties d'échappement, la mesure sera faite du côté de l'entrée d'air, si celle-ci est centrale une mesure sera faite de chaque côté.

**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 :

- 78\* dB/A en Motocross - Enduro - Courses sur sable - Cross-Country et Endurance TT.
- 80\* dB/A en Courses sur piste ;

\* Valeur théorique perçue à 100 mètres

Discipline	Contrôle Préliminaire			Limite de conformité en fin de course			
	dB/A Limite réglementaire	Mesure Classe 1	Mesure Classe 2	Avec tolérance Classe 1	Avec tolérance Classe 2	Sans tolérance Classe 1	Sans tolérance Classe 2
Motocross Enduro Endurance TT Cross Country Courses sur Sable	112	113	114	114	115	113	114
Courses sur Piste	114	115	116	116	117	115	116
Trial 2 T	104	105	106	106	107	105	106
Trial 4 T	106	107	108	108	109	107	108

## METHODE FIM (45°- 0.50 m)

**Champ d'application :** Vitesse - 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 seront préposés aux mesures.

L'opérateur 1 est en charge de la mesure du régime moteur et donnera 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 environ sous un angle de 45° entre l'extrémité du silencieux et le microphone à l'aide de la jauge.

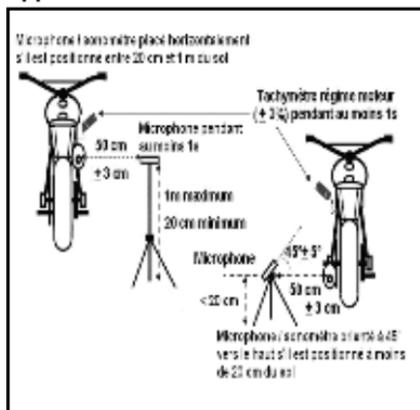
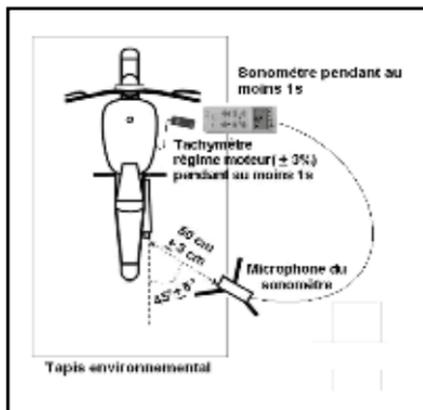
Le sonomètre doit être positionné au-dessus du sol à une distance comprise entre 20cm et 1m. Si cela est impossible, le microphone devra être orienté à 45° vers le haut.

Les motos à plusieurs silencieux, la mesure se fait à chaque silencieux. Le niveau retenu sera 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 à 102 dB/A

Cylindrée	1 cylindre	2 cylindres	3 cylindres	4 cylindres
125cc 2 Temps	7.000 RPM			
400cc *	à calculer selon la formule rappelée ci-dessous *			
600cc 4 Temps	5.000 tr/mn	5.500 tr/mn	6.500 tr/mn	7.000 tr/mn
750cc	5.000 tr/mn	5.500 tr/mn	6.000 tr/mn	7.000 tr/mn
Au dessus de 750cc	4.500 tr/mn	5.000 tr/mn	5.000 tr/mn	5.500 tr/mn

\* 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 TOUTES DISCIPLINES

Pour être conformes, les machines de vitesse doivent être mesurées aux vitesses suivantes à 102 dB/A.

### 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).

## POUR LES DEUX METHODES (FIM et « 2m MAX »)

### Motocycles non conformes.

#### Avant l'épreuve :

Au contrôle technique préliminaire de sécurité des machines. Une machine qui n'est pas conforme à la limite du niveau sonore de la discipline, le pilote ou son assistance peut la présenter plusieurs fois, jusqu'à la fermeture du contrôle technique.

**Sanction :** Si la machine n'est pas mise en conformité, le responsable technique refuse le marquage de la machine et par écrit le signale 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 :

Avec les tolérances admises en fin de course suivant les disciplines.

**Sanction :** Si la machine n'est plus conforme, le responsable technique consigne les valeurs relevées dans un rapport écrit qu'il présente au jury.

## REGLES GENERALES POUR LES EPREUVES DE VITESSE (Celles-ci viennent en complément au Code Sportif Fédéral)

### PREAMBULE

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.) devront être identifiés aux machines pour lesquelles ils sont utilisés, ils ne devront également pas émettre un bruit supérieur à 90 db. 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 pourra être sanctionné par le jury de l'épreuve, la sanction prononcée pourra aller jusqu'à l'exclusion de la manifestation.

### ART. 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.**

**NATIONAL PRESENTE DEPUIS LE VEHICULE 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.

**DRAPÉAU 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 ROUGE :** Surface glissante quelle qu'en soit la cause.

Changement d'adhérence. 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. Un coureur plus rapide cherche à vous dépasser, laissez le passage.

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 atardé lors de l'arrivée d'une course, il signale au pilote atardé 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 :** Le drapeau doit être présenté sur un ordre de la direction de course, lorsqu'il commence à pleuvoir en un point du circuit. Si la pluie s'intensifie, il sera présenté accompagné du drapeau jaune à bandes rouges.

**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 PRESENTE DEPUIS LE VEHICULE DE DIRECTION DE COURSE :**  
Ouverture de la piste aux non-compétiteurs.

**ART. 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>

**ART 1.2 - Briefing**

Lorsqu'un briefing est prévu, toute absence à celui-ci sera sanctionnée d'une amende de 75 €.

**ART 2 - METHODES DE QUALIFICATIONS**

Si dans une catégorie, à la date de clôture des engagements, moins de 10 pilotes ou équipages sont engagés, la catégorie pourra être supprimée, les pilotes seront informés de cette décision dans les meilleurs délais.

**ART. 2.1 - Essais Officiels**

Pour chaque classe, il sera prévu :

- soit une ou plusieurs séances d'essais chronométrés dont la durée sera définie par le règlement spécifique de l'épreuve ou par le règlement particulier. Les coureurs pourront 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 sera 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.

**ART 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 seront répartis par tirage au sort pour la première épreuve et en fonction du classement provisoire pour les suivantes. Les pilotes non classés seront ensuite répartis par tirage au sort.

Ex : si les qualifications sont partagées en trois groupes, le 1er du classement provisoire sera dans le 1er groupe, le 2ème dans le second, le 3ème dans le troisième, le 4ème 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 sera 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 seront attribuées respectivement au plus rapide et au moins rapide des premiers de chaque série, les troisième et quatrième places de grille seront attribuées respectivement au plus rapide et au moins rapide des seconds de chaque série, les cinquième et sixième places de grille seront 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 seront 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 seront attribuées respectivement au plus rapide, au deuxième plus rapide et au moins rapide des deuxièmes de chaque série, les septième, huitième et neuvième places de grille seront 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 seront attribuées aux coureurs des autres groupes.

**ART 2.1.2 - Pilotes qualifiés**

Le nombre de pilotes admis pour la course sera 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 pourra 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, sera celui indiqué dans le règlement particulier de l'épreuve (à défaut 3 tours).

### **ART 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 sera complétée en remontant d'un rang les pilotes placés derrière le pilote forfait, la grille sera 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 ne sera pas complétée, la place du pilote forfait restera vacante.

### **ART. 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 2ème passager est celui valable pour la qualification.

Le coureur de side-car peut effectuer la course, uniquement s'il est qualifié avec le 2ème 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 2ème passager.

### **ART 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 seront définis par le règlement spécifique de ces épreuves et (ou) par le Règlement Particulier.

### **ART 3 - PROCEDURES DE DEPART**

Seuls les coureurs ayant accompli au moins un tour de reconnaissance seront 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 ne vont pas sur la grille peuvent partir pour le tour de chauffe depuis la voie des stands. Ils pourront prendre leur place pour la course sur la grille de départ, mais seront 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 sera présenté.

Si la Direction de Course ne peut pas présenter le drapeau noir, le pilote sera pénalisé d'une minute.

Il est interdit de ravitailler ou de changer de réservoir sur la grille.

#### **ART 3.01 - 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 sera réduite de 3 tours, mais 2 tours de chauffe seront obligatoires.**

Si un warm up est prévu, tous les pilotes qualifiés ont la possibilité d'y participer (sauf règle spécifique).

#### **ART 3.1 - 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
	- Drapeau rouge sur la première ligne et panneau "Arrêt Moteur"
	- Mise en grille, changement de machine autorisé
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
	- Drapeau rouge sur la première ligne et panneau "Arrêt Moteur"
	- Mise en grille, changement de machine autorisé

H-9'	Panneau 4 mn et klaxon
H-8'	Panneau 3 mn et klaxon
H-7'	Panneau 2 mn et klaxon
H-6'	Panneau 1 mn et klaxon
H-5'	Fermeture de la voie des stands et simultanément panneau 5mn sur la grille

Lorsque les pilotes, après le tour de formation, ont rejoint leur place sur la grille, le Directeur de course déclarera les conditions de course.

Toutes les courses seront définies comme étant mouillées (wet) ou sèches (dry). Si la course est déclarée mouillée (wet), un panneau piste mouillée (wet race) sera présenté sur la grille. Si aucun panneau n'est présenté, la course sera 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) sera interrompue par le Directeur de Course, s'il considère que les conditions climatiques modifient le revêtement de la piste et que les coureurs souhaiteront probablement changer de pneus.

Courses mouillées (wet) : Une course déclarée mouillée (wet), généralement commencée dans des conditions changeantes ou mouillées, ne sera 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 sera 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 pourront prendre le départ du tour de chauffe, lorsque le feu vert de sortie des stands sera 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 un mécanicien par machine (2 pour les 4 temps) et les officiels indispensables.

Tous les réglages ainsi que les changements de roues doivent être terminés lorsque le panneau "3 minutes" est présenté, les couvertures chauffantes doivent être enlevées, aussi bien pour les machines sur la grille de départ que pour celles en attente dans le couloir des stands il ne pourra 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 prendront le départ du tour de chauffe depuis le couloir des stands.

- Panneau moteur, les mécaniciens aident les pilotes à démarrer et évacuent la grille le plus rapidement possible.

Tout pilote qui ne pourra pas démarrer devra regagner les stands et prendre le départ retardé depuis la sortie des stands après le peloton et devant 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. Dès que le dernier coureur a passé la sortie de la voie des stands, le feu de sortie des stands sera mis au vert et tout coureur qui attend dans la voie des stands sera autorisé à rejoindre le tour de chauffe. 30" plus tard le feu sera 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 devra rentrer dans la voie des stands et pourra 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 devra rentrer dans la voie des stands pour effectuer le changement et prendre le départ depuis la sortie des stands.**

#### ART 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 abaissera 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 relèvera son panneau. **Le pilote devra 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 pourra 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 après allumage du feu rouge, un feu orange clignotant ou un drapeau jaune sera actionné et le panneau "départ retardé" sera présenté. Un commissaire présentera 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 sera 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 seront 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.

### **ART 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 prendront 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'auraient pas rejoint la grille de départ avant la fermeture de la sortie des stands pourront prendre le départ du tour de chauffe, lorsque le feu vert de sortie des stands sera 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 devra rentrer dans la voie des stands et pourra 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 abaissera 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 relèvera son panneau.

Il n'est pas permis d'essayer de retarder délibérément le départ.

Lorsque tous les panneaux seront 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 après allumage du feu rouge, un feu orange clignotant ou un drapeau jaune sera actionné et le panneau "départ retardé" sera présenté. Un commissaire présentera un drapeau rouge au milieu de la piste. Le départ de la course sera donné dès que les conditions de sécurité seront rétablies. Si le Directeur de course l'estime nécessaire il pourra faire effectuer un nouveau tour de chauffe, la course sera réduite d'un tour.

Dès que le dernier coureur a passé la sortie de la voie des stands, les feux de sortie des stands seront mis au vert pour donner le départ aux coureurs qui sont dans le couloir des stands, puis ces feux deviennent bleus clignotant 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 ne sera prévu sur la grille de départ. Si un pilote souhaite changer de pneumatique, il pourra le faire dans la voie des stands. La procédure de départ ne sera pas retardée.

### **ART 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 prendront 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'auraient pas rejoint la grille de départ avant la fermeture de la sortie des stands pourront prendre le départ de la course, lorsque le feu vert de sortie des stands sera 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 devra rentrer dans la voie des stands et pourra 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 abaissera 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 relèvera son panneau. Il n'est pas permis d'essayer de retarder délibérément le départ.

Lorsque tous les panneaux seront 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 après allumage du feu rouge, un feu orange clignotant ou un drapeau jaune sera actionné et le panneau "départ retardé" sera présenté. Un commissaire présentera un drapeau rouge au milieu de la piste. Le départ de la course sera donné dès que les conditions de sécurité seront rétablies. Si le Directeur de course l'estime nécessaire, il pourra faire effectuer un tour de chauffe, dans ce cas la course sera réduite d'un tour.

Dès que le dernier coureur a passé la sortie de la voie des stands, les feux de sortie des stands seront mis au vert pour donner le départ aux coureurs qui sont dans le couloir des stands, puis ces feux deviennent bleus clignotant après leur départ.

#### ART 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 devra prendre le départ depuis la sortie des stands sous le contrôle d'un Officiel responsable de la sortie des stands.

#### ART 5 - DEPART ANTICIPE

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 sera pénalisé de 10", sauf disposition contraire du règlement de l'épreuve, son team sera averti le plus rapidement possible

#### ART. 6 - ARRET D'UNE COURSE / NOUVEAU DEPART / 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 seront présentés à tous** les postes de Commissaires, les feux rouges seront 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 sera effectué sur le dernier tour où tous les pilotes dans le même tour que le premier auront franchi la ligne de chronométrage avant la présentation du drapeau rouge (**c'est-à-dire lorsque le coureur de tête et tous les autres coureurs dans le même tour que le coureur de tête ont effectué un tour complet, sans que le drapeau rouge ait été présenté**).

a) Les pilotes, qui ne rentrent pas dans la voie des stands au guidon ou en poussant leur machine dans les 5 mn qui suivent la présentation du drapeau rouge, ne pourront pas reprendre part à la course et ne seront pas classés.

Les conditions pour redonner le départ de la course sont les suivantes (sauf dispositions particulières du règlement de l'épreuve) :

##### 6.1 - Moins de trois tours effectués

Lorsque le drapeau rouge est présenté avant que le pilote en tête de course et tous les autres pilotes dans le même tour aient terminé leur troisième tour :

a) Le premier départ sera nul et sans valeur. Tous les pilotes admis au premier départ auront la possibilité de prendre à nouveau le départ (sauf dispositions particulières Art 6 alinéa a 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 sera donné pour la distance totale de la course (le Directeur de Course peut réduire celle-ci) et les positions originales de départ seront identiques. La place de tout motorcycle ne pouvant pas prendre le départ de cette nouvelle course restera vacante.

b) S'il est impossible de redonner le départ de la course, il n'y aura pas de points attribués pour le Championnat.

##### 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 et que tous les autres pilotes dans le même tour que le premier ont terminé leur troisième tour :

a) La course sera considérée comme étant en deux parties. Le classement de cette première partie sera effectué sur le dernier tour où tous les pilotes dans le même tour que le premier auront franchi la ligne de chronométrage avant la présentation du drapeau rouge.

*Exemple : Si un drapeau rouge est présenté quand le coureur de tête est dans son 10ème tour après avoir terminé son 9ème tour, et qu'un ou plusieurs coureurs dans le même tour que le coureur de tête n'ont pas terminé le 9ème tour, le résultat de la course sera alors basé sur le 8ème tour. Si un drapeau rouge est présenté quand le coureur de tête et tous les autres coureurs dans le même tour que le coureur de tête sont dans le 10ème tour après avoir terminé le 9ème tour, le résultat de la course sera alors basé sur le 9ème tour.*

b) La distance de la nouvelle course sera celle requise pour achever la distance totale de la course (la Direction de Course pourra réduire cette distance). Le nombre de tours ne pourra être inférieur à 5.

c) Les positions de départs se feront selon l'ordre des machines à la fin de la première partie, information qui sera 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 a) notamment). Les machines peuvent être réparées ou remplacées (conformément à l'Article 4 du règlement général).

e) S'il est impossible de recommencer la course, la moitié des points sera attribuée pour le Championnat si 50% ou plus de la distance ou du nombre de tours prévus ont été accomplis.

f) Lorsque la course se déroule en plusieurs parties, on additionne le nombre de tours effectués dans chacune d'elles et le vainqueur est le pilote ayant le plus grand nombre de tours. En cas d'égalité de tours, c'est l'addition des temps réalisés dans chaque partie qui entrera en considération.

Lorsque les temps de la première partie de la course ne pourront être obtenus, des points seront attribués pour chacune des manches (1 point pour 1er, 2 points pour le 2nd, etc.). Sera déclaré vainqueur le pilote qui totalisera le moins de points et ainsi de suite. En cas d'ex-æquo, la manche la plus longue prédominera, en cas d'égalité de longueur, le résultat de la seconde manche sera prépondérant. Le barème des points, en conformité avec le règlement de l'épreuve ou le RP, sera attribué pour le classement final.

### **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 et tous les autres coureurs dans le même tour que le coureur de tête.

a) La course sera considérée comme une course complète. Le classement se fera selon les positions à la fin du tour précédent l'arrêt de la course. Les résultats seront donc ceux enregistrés jusqu'au dernier moment où chaque coureur encore en course et dans le même tour que le premier a effectué un tour complet, sans que le drapeau rouge ait été présenté (sauf dispositions particulières Art 6 alinéa a notamment).

b) La totalité des points sera attribués pour le Championnat.

*Exemple : La distance d'une course est de 20 tours, les deux tiers de la durée initiale arrondis sont de 13 tours, le pilote de tête est dans son 14ème tour, mais deux pilotes dans le même tour que le premier n'ont pas terminé leur 13ème tour.*

*En conséquence, le tour retenu pour le classement sera le 12ème tour.*

*Dans ce cas, les deux tiers de la distance initiale n'ont pas été effectués.*

*Si tous les pilotes, dans le même tour que le premier, avaient terminé leur 13ème tour, le classement retenu serait celui du 13ème tour.*

*Dans ce cas, les deux tiers de la distance initiale auraient été effectués.*

Si la course est interrompue après le drapeau à damiers, la procédure suivante sera suivie :

1) Pour tous les coureurs à qui le drapeau à damiers a été présenté avant l'interruption, un classement partiel sera 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 sera établi à la fin de l'avant dernier tour de course.

3) Le classement complet sera établi en combinant les deux classements partiels obtenus ci-dessus selon la procédure tours/temps.

c) Si deux drapeaux rouges ont déjà été présentés dans la même course, qu'il est nécessaire d'arrêter une nouvelle fois celle-ci, il ne sera 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, pourra déroger à cette règle.

### **6.4 - Neutralisation**

Il pourra, 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 sera appliquée :

Le circuit sera déclaré sous safety-car, chaque poste de commissaires présentera le panneau SC et un drapeau jaune agité, la sortie des stands sera fermée (feu rouge) la course sera neutralisée, tous les pilotes devront ralentir et se mettre en file indienne derrière le safety-car. Le dépassement du safety-car sera sanctionné par le Jury de l'épreuve qui pourra appliquer une sanction allant jusqu'à la disqualification pour la course de référence.

Dans le cas où le safety-car ne pourrait s'intercaler entre le premier et des pilotes attardés, il se placera devant ceux-ci, qui pourraient 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 entrera en piste gyrophares orange allumés, la course sera toujours neutralisée et le dépassement toujours interdit les pilotes seront en file indienne.

Lorsque le Directeur de course décidera de retirer le safety-car celui-ci éteindra ses feux orange afin d'avertir les pilotes que l'opération safety-car va se terminer, les dépassements seront toujours interdits. Le safety-car rentrera dans la voie des stands. Le drapeau vert sera présenté au niveau de la ligne de départ, à partir du franchissement de cette dernière la course sera relancée et les dépassements seront 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 pourra 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 sera 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 sera allumé pendant 10 secondes, puis passera 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 pourra reprendre la piste que conformément aux conditions décrites ci-dessus.

### ART 7 - FIN D'UNE COURSE ET RESULTATS

Lorsque le coureur en tête a accompli le nombre de tours prévus (ou la durée prévue) pour la course, on lui présentera le drapeau à damiers à la ligne d'arrivée. Le drapeau à damiers continuera 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 sera allumé et un commissaire présentera 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 présentera simultanément au(x) coureur(s) de tête, le drapeau à damiers et le drapeau bleu.

Ceci signifie que la course est terminée pour le coureur de tête tandis que le(s) coureur(s) qui précède(nt) de près le coureur de tête doit(vent) terminer le dernier tour et recevoir le drapeau à damiers.

Dans le cas où le signal d'arrivée est donné avant que le motorcycle de tête finisse le nombre de tours prévus, la course sera considérée comme terminée la dernière fois que le motorcycle de tête a franchi la ligne d'arrivée avant le signal d'arrivée. Dans le cas où le signal d'arrivée est retardé, la course sera alors considérée comme terminée, quand elle aurait dû être terminée.

En cas d'ex-æquo, les coureurs concernés seront 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.

### ART 8 - RECLAMATIONS

Les réclamations devront être déposées conformément aux dispositions du titre VI 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 sera 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 entraînerait une intervention importante, le réclamant devra 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.

### ART 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 pourra être installé à tout moment. Cette vitesse pourra être réduite par le règlement particulier d'une épreuve en fonction de la configuration de la voie des stands.

### 9.1 - Durant les essais

Tout dépassement de cette vitesse sera sanctionné d'une amende de 75 €. 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.

### 9.2 - Durant la course

Tout dépassement de la vitesse dans la voie des stands sera sanctionné par un passage par la voie des stands. 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.

### ART 10 - DEPASSEMENT SOUS DRAPEAU JAUNE

Pour tout dépassement sous drapeau jaune durant les essais, le meilleur temps du pilote sera retiré et une amende de 75 € lui sera infligée. En course, une pénalité de trente secondes sera appliquée sauf disposition contraire du règlement de l'épreuve. Son team sera averti le plus rapidement possible. **Toutefois le jury aura la possibilité d'augmenter cette sanction.**

Sur les circuits qui en sont équipés, le début de l'interdiction de dépasser sera matérialisé au sol par une bande de couleur jaune. La fin de la zone d'interdiction sera définie par la présentation d'un drapeau vert.

### ART 11 - TELEMETRIE

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.

### 11.1 - Camera

L'utilisation d'une caméra embarquée pour le Championnat de France Superbike et les Coupes de France Promosport est soumise à l'autorisation préalable de la Fédération Française de Motocyclisme, de l'organisateur ou du promoteur.

La demande devra être faite auprès du service marketing 10 jours au minimum avant l'épreuve et son installation devra être vérifiée par les commissaires techniques.

Pour toute information complémentaire, se référer à l'article 2.1.24 du Code Sportif National.

### ART 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 2000 watts maximum, à l'exception de tout autre dispositif générateur d'énergie.

**Les couvertures chauffantes sont autorisées sur la pit lane.**

### ART 13 - VERIFICATIONS ET DEMONTAGES

Lors d'une épreuve, les points qui devront être contrôlés à l'issue des essais ou de la course, dans les diverses classes, seront définis par le délégué et le responsable des contrôles techniques. Le directeur de course devra en être averti. S'il n'y a pas de délégué sur l'épreuve, cette décision sera prise conjointement entre le Directeur de Course et le responsable des contrôles techniques.

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).

Les concurrents devront se charger du démontage de leur machine, afin que les Commissaires Techniques puissent en contrôler la conformité. Ils devront 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.

Dans le cas où les mesures relevées ou les constatations effectuées lors du contrôle seraient contestées, les pièces ou la machine incriminées seront 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 seront à la charge du pilote concerné. Dans tous les cas, le concurrent ne pourra prétendre à aucun dédommagement pour l'immobilisation des pièces saisies ou de la machine à laquelle elles appartiennent.

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, une sanction complémentaire pourra être infligée.

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.

### 13.1 - Parc fermé

Toute machine devant être mise en parc fermé devra 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), devra le faire immédiatement à l'issue du tour de décélération, ou sur injonction d'un officiel de l'épreuve. Tout pilote qui refuse de se présenter en parc fermé se verra appliquer une sanction par le jury pouvant aller jusqu'à l'exclusion.

Les machines devront rester dans le parc fermé le temps nécessaire aux opérations de contrôle prévues, le responsable du contrôle technique ou le Directeur de course seront les seuls habilités à autoriser la sortie d'une machine. La machine resté 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.

Toute infraction à l'article 13.1 entrainera le déclassement de la course considérée, le pilote pourra faire l'objet d'une sanction complémentaire.

### 13.2 - Démontage

Les opérations de démontage et/ou de passage au banc, si elles sont demandées, devront débuter au plus tard 30 minutes après la mise en parc fermé, passé ce délai, le pilote sera convoqué au Jury qui pourra prononcer une sanction pouvant aller jusqu'au déclassement de l'épreuve pour refus de démontage.

Lors des épreuves, la F.F.M. 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.

Ces pièces seront remises à la disposition du pilote le plus rapidement possible.

A l'issue de la course, certaines machines pourront être mises en parc fermé, et des contrôles de conformité pourront avoir lieu. La mise en parc fermé doit être effective immédiatement après l'arrivée de la course à l'issue du tour de décélération. La machine sera béquillée dans le parc fermé, la béquille pouvant être apportée par un (et un seul) mécanicien de l'équipe, le parc sera évacué immédiatement par le pilote et son mécanicien, qui ne seront autorisés à rentrer dans le parc fermé que par le responsable technique de l'épreuve. Si le responsable technique organise des démontages, le début des opérations de démontage doit avoir commencé au plus tard 30 mn après l'arrivée et être continu dans le temps. Passé ce délai ou s'il y a interruption du démontage (sans accord du responsable technique), le concurrent sera considéré comme ayant refusé le démontage et passible des sanctions prévues par la réglementation en vigueur pour l'épreuve de référence.

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 sera convoquée à ce contrôle ultérieur, sans obligation de présence. Ce contrôle pourra être effectué chez un professionnel de la métrologie, au siège de la FFM ou encore chez l'importateur de la marque, etc.

### ART 14 - CONTROLE MEDICAL

Un médecin pourra examiner les concurrents avant le départ des épreuves, il devra se tenir à la disposition du Directeur de Course. A la demande du jury, il pourra être demandé un contrôle d'alcoolémie. Un concurrent refusant ces contrôles sera 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.

### ART 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.

### ART 16 - PASSAGE PAR LA VOIE DES STANDS

Pendant la course, un coureur sanctionné sera prié de passer par la voie des stands.

Un panneau jaune portant les numéros d'un ou plusieurs coureurs (de couleur noire) sera 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 sera alors présenté.

Pendant la procédure le coureur :

- ne pourra s'arrêter à son stand.
- pourra ensuite reprendre la course.

Le coureur 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 passage par la voie des stands (art 9 règles générales) sera appliquée. Dans le cas d'une deuxième infraction à la limitation de vitesse un drapeau noir lui sera 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 sera 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 verra infliger une sanction de temps de 1 minute.

#### **16.1 - Procédure Stop and Go**

Si un pilote est sous le coup d'une procédure STOP AND GO, la direction de course notifiera à son équipe cette sanction le pilote se verra alors présenté un panneau jaune avec son N° au niveau de la ligne d'arrivée, il devra alors rentrer dans la voie des stands et devra s'arrêter dans la zone prévue.

Un mécanicien pourra se tenir à proximité pour l'aider à démarrer si le moteur a calé, il ne devra pas intervenir dans la procédure.

Lorsque le temps prévu par le règlement se sera écoulé le responsable de la procédure libérera le pilote. Celui-ci devra 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) sera appliquée. Dans le cas d'une deuxième infraction à la limitation de vitesse, un drapeau noir lui sera présenté.

Il ne pourra 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 sera alors présenté.

#### **ART 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.

#### **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.

#### **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, sera 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'aiderait pas les commissaires de piste à dégager sa moto se verra sanctionner d'une amende de 75 €.

#### **ART 18 - ARTICLE RESERVÉ**

#### **ART 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 sera délimitée par des panneaux "essais de départ".

#### **ART 20 - FRANCHISSEMENT DES LIMITES DE LA PISTE**

Le franchissement des limites de la piste sera sanctionné par :

- **Franchissement pendant les essais : annulation du tour chrono,**
- **Franchissement pendant la course : 10 secondes de pénalité par franchissement de la track limite.**

Cet article n'est pas applicable pour les épreuves Moto 25 Power.

#### **ART 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.

#### **ART 22 - INSCRIPTION D'ÉPREUVE**

Toute inscription d'une épreuve relevant des disciplines CNV, y compris 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.

#### **ART. 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.

**ART. 23.1 - Toute détérioration de matériel appartenant soit aux installations du circuit soit à un concurrent sera sanctionnée par le jury de l'épreuve. Cette sanction pourra aller jusqu'à l'exclusion de la manifestation de l'équipe de son auteur (quelque soit le nombre de pilotes) et de la totalité du Championnat par l'organe disciplinaire compétent.**

#### **ART. 24 - LAISSEZ-PASSER**

Les laissez-passer pilotes ou mécaniciens fournis par les organisateurs ne sont ni vendables, ni cessibles à titre gracieux.

#### **ART. 25 - TRANSPONDEURS**

Lors de chaque épreuve, les concurrents se verront remettre un transpondeur de chronométrage qui devra être constamment fixé sur la machine durant les essais et 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.

### **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.**

#### **ART 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.

#### **ART. 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 sera 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.

#### **ART. 28 - VOIE DE DECELERATION, MUR DE CHRONOMETRAGE**

L'accès à la voie de décélération et au mur de chronométrage est interdit aux enfants, 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 sera 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).

#### **ART. 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 soit 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 devra être d'une capacité minimum de 6 kg pour les appareils à poudre de type A.B.C. ou polyvalente et de 2 kg minimum pour les extincteurs de type CO<sup>2</sup> (neige ou mousse carbonique) efficace sur les feux d'hydrocarbures. (PAS D'EXTINCTEUR A EAU)

#### **INTERDICTION ABSOLUE**

- De fumer 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 devra 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 pourront 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 devra 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 est formellement interdit.

### **30 - NEUTRALISATION**

Si le directeur de course décide de neutraliser la course la procédure suivante sera appliquée :  
 Le circuit sera déclaré sous safety-car, chaque poste de commissaires présentera le panneau SC, la sortie des stands sera fermée (feu rouge) la course sera neutralisée, tous les pilotes devront ralentir et se mettre en file indienne derrière le safety car. Le dépassement du safety car sera sanctionné par le Jury de l'épreuve qui pourra 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 pourra s'effectuer qu'une fois l'opération safety car terminée) si cette pénalité n'est pas effectuée avant la fin de course, l'équipage sera pénalisé de 1minute.

Les safety-cars entreront en piste gyrophares orange allumés, la course sera toujours neutralisée et le dépassement toujours interdit les pilotes seront en file indienne.

**Lorsque les safety-cars seront rappelés par le Directeur de Course, ils devront 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 quitteront 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. La reprise de la piste pourra 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 sera 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 sera allumé pendant 10 secondes, puis le feu bleu (jaune) clignotant.

Si une intervention safety car se déclenchait pendant qu'un pilote effectue un passage par la voie des stands ou un stop and go, il ne pourra reprendre la piste que conformément aux conditions décrites ci-dessus.

## **REGLES GENERALES POUR LES CONTROLES TECHNIQUES DES EPREUVES 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 ou composite tel qu'alliage d'aluminium, acier inoxydable, acier ou titane.

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.



BIEN ÉQUIPÉ  
JE ROULE  
JE VIS



LES SUPER-HÉROS N'EXISTENT PAS !

#EquipezVous **Dafy**

Retrouvez-nous sur [www.dafy-moto.com](http://www.dafy-moto.com) et aussi :



*Dafy the Blog*

## Signaux d'information



**Signal de départ d'une course. Fermeture de la piste aux non-compétiteurs.**



**Fin de la course ou des essais. En vitesse, ouverture de la piste aux non-compétiteurs.**



**Signal de dépassement.**



**La piste est libre de tout danger.**



**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.**

## Signaux d'injonction

## Signaux de danger



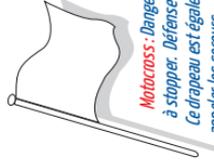
**Fixe** : Danger, ralentir et défense de dépasser.



**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.

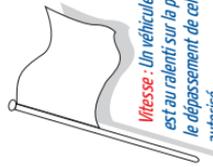


**Motocross** : Danger grave, soyez prêt à stopper. Défense de dépasser. Ce drapeau est également utilisé pour appeler les secours.



**Motocross** : Personnel médical sur la piste, roulez avec une extrême prudence. Défense de dépasser et le pilote n'est pas autorisé à sauter, les roues de la moto doivent rester en contact avec le sol.

## Signaux spécifiques



**Vitesse** : Un véhicule est au ralenti sur la piste, le dépassement de celui-ci est autorisé.



**Vitesse** : Il est présenté sur ordre de la Direction de course lorsqu'il commence à pleuvoir.

**SC**

**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.

## Présentation des drapeaux



Drapeau fixe



Drapeau agité en 8



Double drapeau jaune agité



Drapeau agité de haut en bas

Tous ces couvercles doivent être fixés correctement et de façon sûre par les vis de fixation qui équipent également les couvercles originaux du moteur sur les carters.

Le Commissaire Technique a le droit d'interdire tout couvercle, 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.

#### **Article 2 - Coupe contact et coupe circuit**

Les motocycles solos doivent être équipés d'un interrupteur ou bouton coupe contact de couleur rouge en état de fonctionnement, pouvant être actionné sans lâcher le guidon, se trouvant d'un côté ou l'autre du guidon ou demi-guidon à portée de main, facilement accessible, visible et fonctionnel. Il est recommandé que ce coupe-circuit interrompe le circuit primaire d'allumage.

L'installation sur la moto d'un coupe-circuit interrompant le circuit primaire d'allumage et coupant le moteur lorsque le pilote quitte sa machine (notamment en cas de chute) est recommandée. Ce système peut être commandé soit par un cordon relié au pilote soit par un système sans fil.

#### **Article 3 - Papillon des gaz**

La poignée de commande d'accélération de la machine doit pouvoir revenir à sa position initiale lorsque le conducteur la lâche.

#### **Article 4 - Récupérateurs**

Les machines doivent être munies de reniflards d'huile, la sortie de ceux-ci doit se faire dans un récupérateur qui doit être facilement accessible et qui doit être vide avant tous départs.

La capacité des récupérateurs devra être :

- de 250ml pour les reniflards de la boîte de vitesse.
- de 500ml pour le moteur,

Les reniflards d'huile doivent être connectés et se décharger dans la boîte à air.

Les réservoirs d'essence comportant des tubes reniflards doivent aboutir dans un récupérateur d'une capacité minimale de 250ml y compris en cas d'utilisation d'un clapet anti-retour. Le récupérateur doit être dans un matériau approprié.

Les mises à l'air des radiateurs et des carburateurs doivent aboutir dans des flacons (250ml) en matériau approprié.

#### **Article 5 - Garde-chaîne ouvert de la boîte de vitesses**

Une protection du pignon de sortie de boîte est obligatoire.

Un garde chaîne doit être installé de telle manière à empêcher que la jambe ou le pied du pilote ne puisse se coincer entre le brin de la chaîne inférieure et la couronne arrière.

Cette protection devra être en un matériau de type téflon, nylon, matériaux métalliques ou composites ayant les bords arrondis et d'une épaisseur minimale de 5mm. Elle devra être fixée solidement.

#### **Article 6 - Système d'échappement**

Les systèmes d'échappement doivent être conformes aux normes de bruit en vigueur.

L'extrémité d'un tuyau d'échappement ou du silencieux d'un 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 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.

### **Article 9 - Repose-pieds**

La longueur minimum des repose-pied 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 ou l'eau mélangée à de l'alcool éthylique. Tout autre additif est 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. Le carénage doit comporter au maximum deux trous de 25 mm. Ces trous doivent rester obstrués en condition de piste sèche et peuvent être ouverts uniquement dans des conditions de course sur piste mouillée.

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 maximum 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®).

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.

### **Article 15 - Equipements**

Voir le tableau figurant dans l'annuaire F.F.M.

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 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.

A tout moment de la manifestation, les Commissaires Techniques pourront, 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 sera immédiatement adressé au Directeur de Course pour l'en informer.

### Article 16 - Plaques numéros

Les machines devront être équipées de plaques blanches mates avec des numéros noirs mats. Les plaques devront être posées devant, au centre du carénage ou de chaque côté, et en bas de carénage. Pour les carénages de couleur claire, il y aura une bordure noire d'une largeur minimale de 8 mm tout autour du périmètre du fond blanc.

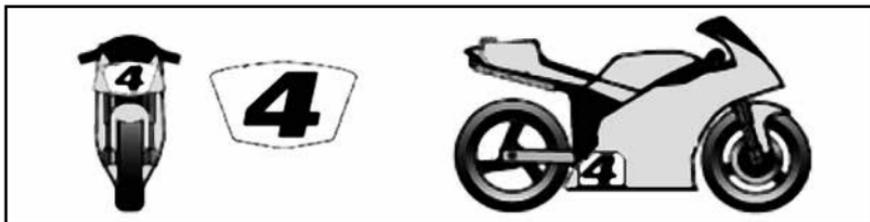
Les dimensions de tous les chiffres appliqués sur l'avant sont :

Hauteur minimale : 140 mm  
 Largeur minimale : 80 mm  
 Largeur min. des traits : 25 mm  
 Hauteur minimale : 120 mm  
 Largeur minimale : 60 mm  
 Largeur min. des traits : 25 mm

Les dimensions de tous les chiffres appliqués sur le côté sont :

Pour les side-cars, les numéros doivent être visibles quelle que soit la position du passager. Le numéro à l'avant doit être situé au milieu de la carène, en hauteur et en largeur.

Pour les roadsters les numéros arrière devront figurer sur les deux côtés du dossier de selle. Les numéros devront être réalisés dans l'une des polices, ci-dessous :



En cas de litige concernant la lisibilité des numéros, la décision du Directeur Technique fera foi.

Futura Heavy

0123456789

Futura Heavy Italic

0123456789

Univers Bold

0123456789

Univers Bold Italic

0123456789

Franklin Gothic

0123456789

Franklin Gothic Italic

0123456789

### Article 17 - Parc fermé, contrôle de conformité et démontage

Lors des épreuves, la F.F.M. 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.

Ces pièces seront remises à la disposition du pilote le plus rapidement possible.

A l'issue de la course, certaines machines pourront être mises en parc fermé, et des contrôles de conformité pourront avoir lieu. La mise en parc fermé doit être effective immédiatement après l'arrivée de la course à l'issue du tour de décélération. La machine sera béquillée dans le parc fermé, la béquille pouvant être apportée par un (et un seul) mécanicien de l'équipe, le parc sera évacué immédiatement par le pilote et son mécanicien, qui ne seront autorisés à rentrer dans le parc fermé que par le responsable technique de l'épreuve. Si le responsable technique organise des démontages (ou des passages au banc), le début des opérations de démontage doit avoir commencé au plus tard 30 mn après l'arrivée et être continu dans le temps. Passé ce délai ou s'il y a interruption du démontage (sans accord du responsable technique), le concurrent sera considéré comme ayant refusé le démontage et passible des sanctions prévues par la réglementation en vigueur pour l'épreuve de référence.

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 sera conviée à ce contrôle ultérieur, sans obligation de présence. Ce contrôle pourra être effectué chez un professionnel de la métrologie, au siège de la FFM ou encore chez l'importateur de la marque, etc.

### 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

### La présence d'un compte tours en état de marche et étalonné, indiquant le régime moteur est obligatoire sur toutes les machines.

Le niveau sonore sera de 102 db maximum, 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 préconisation FIM est de réaliser les contrôles à des vitesses linéaires du piston de 11 m/s pour les 4 Temps et 13m/s pour les 2 Temps.

\* Valeur indicative selon modèle :  $N = \frac{30.000 \times V}{C}$

**N** = Régime Moteur Tr/mn / **V** = Vitesse linéaire du piston de référence / **C** = Course du piston

Les mesures seront 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		4
Azote	% m/m		0.2
Benzene	% v/v		1.0
RVP	kPA		90
Plomb	G/l		0.005
Densité à 15°C	Kg/m3	720.0	775.0
Stabilité de l'oxydation	minutes	360	
Gomme existante	Mg/100 ml		50
Soufre	Mg/kg		50
Corrosion du cuivre	Taux		C1
Distillation			
E à 70°C	% v/v	22.0	50.0
E à 100°C	% v/v	46.0	71.0
E à 150°C	%v/v	75.0	
Fin d'ébullition	°C		210
Résidu	% v/v		2.0
apparence	Claire et brillante	Inspection	visuelle
Propriété	unités	min	Max
Oléfines	% v/v		18.0
Aromatiques	% v/v		35.0
Total di-oléfines	% m/m		1.0

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

## Article 21 - Extincteur

Chaque pilote devra posséder un extincteur.

Celui-ci devra être d'une capacité minimum de 6 kg pour les appareils à poudre de type A.B.C. ou polyvalente et de 2kg pour les extincteurs de type CO<sup>2</sup> (neige ou mousse carbonique) efficace sur les feux d'hydrocarbures. (PAS D'EXTINCTEUR A EAU)

**Article 22 - Pesée des machines**

A n'importe quel moment pendant la manifestation, le poids total de la machine (y compris le réservoir et son contenu) ne doit pas être inférieur au poids minimum, réglementairement défini pour la catégorie, avec une tolérance d'un kilogramme. Pendant l'inspection finale à la fin de chaque course, les machines sélectionnées seront pesées dans les conditions dans lesquelles elles auront terminées la course. La limite de poids est celle du motocycle dans les conditions dans lesquelles il a terminé la course, rien ne peut être ajouté au motocycle, ni eau, huile, essence ou pneu.

**Article. 23 - Feu arrière rouge**

Toutes les motos 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.

**SPECIFICATIONS COMPLEMENTAIRES POUR LES SIDE-CARS**

Les règles générales pour les contrôles techniques sont applicables ainsi que les articles suivants :

**Article 1 - Cylindrée**

La cylindrée maximum est de 1000 cc 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 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.

**Article 3 - Freins****a) 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'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.

#### **Article 6 - Coupe-circuit**

Un coupe-circuit pour le pilote qui doit être actionné au moyen d'un fil non élastique d'une longueur maxi de 1 m et un dans le side (facultatif pour le passager) facilement accessible par le passager de type coup de poing, doivent être installés. **Les coupe-circuits doivent interrompre le circuit primaire d'allumage et les pompes à essence.**

Le coupe-circuit pour le passager est obligatoire en course de côte.

#### **Article 7 - Récupérateur**

La capacité minimale d'un 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.

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 souhaitable.

#### **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 2,5mm.

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 brouillard**

Un feu rouge doit être fixé à l'arrière du cadre principal entre la moto et le side (plateau) à 30 cm du sol. Ce feu doit être visible quel que soit le déplacement du passager. Ce feu doit être à leds non clignotant et 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**

Les numéros doivent être conformes aux championnats dans lequel courre le side-car. A l'avant, ils doivent être au centre sur le nez de la carène.

## CHAMPIONNAT DE FRANCE SUPERBIKE 2019

#### **Article 1 - DÉFINITION**

La F.F.M. met en compétition, en 2019 avec ses Clubs organisateurs, le Championnat de France Superbike. Un titre de Champion de France 2019 sera attribué à l'issue de la saison dans chacune des catégories ci-dessous.

**Pré-Moto 3 – à partir de 12 ans (les pilotes de plus de 20 ans ne peuvent pas apparaître au classement final et ne marquent pas de points)**

Machines 250cc 4 Temps (moteur d'origine tout terrain) – liste des machines fournie par l'organisateur  
Maximum 38cv à la roue arrière

**Supersport 300 – à partir de 15 ans révolus le jour de l'épreuve où ils sont engagés à moins de 20 ans au 1er janvier de l'année en cours**

De 300cc à 500cc 4 Temps, 1 et 2 cylindres (machines homologuées en World Supersport300)  
Puissance maximum 50cv à la roue arrière

**Supersport – à partir de 15 ans révolus le jour de l'épreuve où ils sont engagés.**

**Supersport challenger – à partir de 15 ans révolus le jour de l'épreuve où ils sont engagés à moins de 21 ans au 1er janvier de l'année en cours**

Plus de 401 à 600 cc 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

**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

**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**

**F1 & F2 (châssis long ou court) :**

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

**F1 (châssis long) :**

de 601cc jusqu'à 1000cc, 4 Temps, 4 cylindres maximum

**\*Un titre de Champion de France Side-Cars Scratch et un de Champion de France Side-Cars F2 seront décernés. Pour chaque équipage, seul le passager qui a participé au plus grand nombre de course figurera 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 pourront pas participer à la catégorie Superbike Challenger.

Tous les cas non prévus seront tranchés par la CNV qui restera souveraine quant à l'engagement des pilotes qu'elle estimerait correspondre ou ne pas correspondre à l'esprit de cette disposition.

### Article 2 - CONCURRENTS

Chaque équipe permanente devra souscrire une licence Team, qui pourra être attribuée soit à un pilote soit à une personne de l'équipe. Celle-ci sera identifiée comme "Team manager", elle sera le seul contact de la CNV à ce titre elle recevra et transmettra les informations nécessaires au bon fonctionnement de la relation équipe / CNV.

La participation à l'ensemble des catégories du Championnat de France Superbike 2019 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,

Des pilotes de nationalité française participant à un Championnat étranger sous licence de ce pays pourront participer aux épreuves du Championnat de France avec une licence une manifestation délivrée par la FFM, dans la mesure où des places sont disponibles. Ils n'apparaîtront pas au classement final du Championnat de France. Les points marqués par ces pilotes seront ré attribués dans le cadre du classement final du Championnat de France.

**Les pilotes titulaires d'une licence une manifestation délivrée par la F.F.M. ne marqueront pas de points dans le cadre du Championnat de France.**

Le Président de la Commission Nationale de Vitesse sera 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 disputera 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 pourra changer de date, des épreuves pourront également être rajoutées ou annulées en cours de saison.

### Article 4 - CALENDRIER

Les courses du Championnat de France Superbike se disputeront 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 :

<b>06 et 07 avril</b>	LE MANS (72)	ASM 24 HEURES ACO
<b>04 et 05 mai</b>	NOGARO (32)	ASM ARMAGNAC BIGORRE
<b>01 et 02 juin</b>	LEDENON (30)	ASM LEDENON
<b>22 et 23 juin</b>	PAU ARNOS (64)	MC PAU ARNOS
<b>06 et 07 juillet</b>	MAGNY-COURS (58)	MC DE NEVERS ET DE LA NIEVRE
<b>24 et 25 août</b>	CAROLE (93)	MC MOTORS EVENTS
<b>14 et 15 septembre</b>	ALBI (81)	MCC ALBI

La Commission se réserve la possibilité de modifier ce calendrier.

### Article 5 - ENGAGEMENTS

Les pilotes solo et side-cars ainsi que les passagers (titulaires d'une licence de pilote) postulant à un engagement dans une des catégories du Championnat de France SUPERBIKE devront être en possession du C.A.S.M.

Dans toutes les catégories, le nombre de concurrents admis correspondra à la capacité maximum en course de chaque circuit.

**Nota concernant l'épreuve de Carole** : les 30 premiers du classement provisoire du Championnat après Magny-Cours auront automatiquement une pré-réservation pour l'épreuve de Carole (20 premiers en Side-Cars scratch). **Les pilotes suivants seront placés en liste d'attente par ordre d'arrivée des engagements.**

**Les formulaires d'engagements des catégories Pré Moto 3 sont disponibles sur :**  
**[www.objectifgrandprix.com/Inscriptions-fr](http://www.objectifgrandprix.com/Inscriptions-fr)**

Dans la catégorie Supersport les priorités seront définies comme suit pour autant que les demandes d'engagement soient parvenues avant le 20 janvier 2019 :

- 10 places seront réservées aux teams dont au moins un des pilotes ait marqué des points en 2018 au Championnat de France. La sélection se fera, pilote et team confondu, en fonction du classement 2018 du Championnat de France dans la catégorie pour laquelle est sollicité l'engagement (cf. exemple à la fin de l'Article).
- 5 places pour les 5 premiers (pour les teams où ils sont intégrés) des Coupes de France Promosport 2018 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 seront attribuées par épreuve avec l'accord de la CNV.

Dans la catégorie Superbike les priorités seront définies comme suit pour autant que les demandes d'engagement soient parvenues avant le 20 janvier 2019 :

- 20 places seront réservées aux teams dont au moins un des pilotes ait marqué des points en 2018 au Championnat de France. La sélection se fera, pilote et team confondu, en fonction du classement 2018 du Championnat de France dans la catégorie pour laquelle est sollicité l'engagement (cf. exemple à la fin de l'Article).
- 5 places pour les 5 premiers (pour les teams où ils sont intégrés) des Coupes de France Promosport 2018 dans la même cylindrée où ils ont obtenu leur classement (\*\*).
- 12 places réservées aux teams ne répondant pas forcément aux critères précités après étude de leur dossier par la CNV. (\*\*\*).
- Les Wild Cards seront attribuées par la C.N.V. pour chaque épreuve.

*(\*\*\*) 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.

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 devront être faites uniquement par Internet, via le site :  
<https://ffm.engage-sports.com/>

Les demandes d'inscriptions seront validées à partir de la première quinzaine de février pour autant que les engagements aient été dûment complétés et que la F.F.M. (Service Superbike – 74, avenue Parmentier, 75011 PARIS) ait reçu avant le 20 janvier 2019 les 7 chèques d'engagement (si ce mode de règlement est choisi).

Le droit d'engagement est fixé à **360 €** par épreuve pour 2019 (dont 10 € de droit de transpondeur). Les pilotes ou les teams ne répondant pas aux critères définis à l'Article 2 du présent règlement se verront informés de la suite donnée à leur demande la deuxième quinzaine de février 2019 au plus tard.

Les demandes d'engagement continueront à être prises en compte pour autant qu'il reste des places disponibles mais ne feront l'objet d'aucun critère de priorité.

Dans ce dernier cas, la suite donnée à leur demande leur sera transmise aux plus tard 30 jours avant la première épreuve.

Les demandes d'engagement wild-cards devront 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 wild-card est de **400 €**.

Pour être prise en compte, les demandes de wild-card devront être confirmées par **un paiement CB** ou l'envoi d'un chèque de **400 €** pour chaque épreuve si ce mode de règlement est choisi.

Tout pilote s'engageant sur place devra s'acquitter d'un droit d'engagement de **505 €**.

La participation aux essais qualificatifs sera confirmée aux pilotes dans les 10 jours suivant la réception du droit d'engagement.

**Les 5 premiers du classement final des catégories 600cc et 1000cc Promosport bénéficieront d'un droit d'engagement préférentiel de 185 € pour participer à l'épreuve finale du Championnat.**

**Pilote souhaitant déclarer forfait :**

**Pilote engagé à l'année :** Dès que les engagements auront été confirmés, les droits ne seront plus remboursables. Si un pilote ne peut participer à une épreuve, il pourra se faire remplacer par un autre concurrent. Le pilote (ou le team) devra transmettre le nom de celui-ci à la CNV pour accord dans les meilleurs délais.

Les éventuels cas de force majeure seront tranchés par la CNV. Si celle-ci accepte le remboursement, un droit administratif de 150 € sera retenu et ce, quelle que soit la raison.

**Pour tout forfait à moins de 8 jours de l'épreuve, la totalité de l'engagement sera retenue.**

**Pilote wild-card :** Dès que les engagements auront été confirmés, les droits ne seront plus remboursables. Les éventuels cas de force majeure seront tranchés par la CNV. Si celle-ci accepte le remboursement un droit administratif de 120 € sera retenu et ce, quelle que soit la raison.

**Pour tout forfait à moins de 8 jours de l'épreuve, la totalité de l'engagement sera retenue.**

**Dans tous les cas, les engagements ne seront remboursés qu'en fin d'année.**

La liste définitive des pilotes sera transmise à l'organisateur et au délégué désigné sur l'épreuve, au plus tard 10 jours avant celle-ci. Elle ne pourra alors plus être modifiée, toutefois à titre exceptionnel le Jury, en accord avec le Directeur de course, pourra déroger à cette règle.

**Article 6 – VÉRIFICATIONS ADMINISTRATIVES ET TECHNIQUES**

Aucune vérification administrative ne se déroulera sur les circuits du championnat (exception pour les Wild-Cards).

Un briefing obligatoire par catégorie sera organisé lors de la première épreuve. Pour les épreuves suivantes seuls les pilotes participant pour la première fois de l'année au championnat (wild-card – suppléant – etc.) devront y participer, il se déroulera **le vendredi** à 18h30. Toute absence aux briefings sera passible d'une amende de 75 €.

Sauf cas de force majeure, les horaires de la manifestation seront conformes aux horaires annexés au présent règlement.

Chaque concurrent devra soumettre sa ou ses machines, ainsi que son équipement, aux opérations de vérifications techniques.

Deux machines maximum peuvent être passées aux contrôles techniques.

Les vérifications techniques préliminaires auront lieu le vendredi de 13 heures à 18 heures 30 (horaires minimum d'ouverture). Le samedi, les vérifications reprendront à partir de 8 heures jusqu'à 12 heures. Toutefois une machine accidentée ou victime d'une avarie pourra être soumise au contrôle technique à tout moment de la manifestation.

**Article 7 - ESSAIS**

Il est rappelé que les pilotes titulaires d'une licence NJ ne pourront pas rouler plus de 30 minutes consécutives, conformément aux règles techniques et de sécurité RTS.

Les coureurs pourront 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 sera retenu pour le placement sur la grille.

Pour les catégories Side-Car, il sera prévu une séance d'essais chronométrés de 25 minutes le samedi matin et le dimanche matin.

Pour les catégories SUPERBIKE, SUPERSPORT, SUPERSPORT 300cc et Pré-Moto 3, il sera prévu :

**- Superbike et Supersport 600cc :**

Une séance d'essais libres de 30 mn le samedi matin

Une séance d'essais chronométrés de 25 mn le samedi après-midi

Un warm-up de 10 mn le dimanche matin

**- Supersport 300cc et Pré-Moto 3 :**

Une séance d'essais libres de 30 mn le samedi matin

Une séance d'essais chronométrés de 25 mn le samedi après-midi

Un warm-up de 10 mn le samedi après-midi

**Pour chaque catégorie, il sera admis le nombre de pilotes défini par l'arrêté d'homologation du circuit, sous réserve que les pilotes aient effectué dans leur séance qualificative un temps inférieur ou égal à 120 % pour les catégories Pré-Moto 3 et Side-Cars, 115 % pour les catégories Supersport 300cc, Supersport 600cc Challenger et Supersport 600c et 110 % pour les catégories Superbike Challenger et Superbike de la moyenne des trois pilotes les plus rapides.**

Les séances d'essais devront être conformes aux horaires types.

**Article 7.1 - Essais privé**

A l'exception des pilotes de la catégorie Pré-Moto 3, les essais privés sont interdits la semaine de la course en dehors des essais libres du vendredi et des essais Officiels de la manifestation. Tout pilote ayant enfreint cette restriction se verra interdire l'épreuve.

Lors des essais libres du vendredi les machines devront porter leur numéro de course et transpondeur.

## Article 7.2 - Grille de départ

### Pour les catégories Pré Moto 3, 300 cc Supersport, Supersport et Superbike :

Les séances d'essais chronométrées du samedi après-midi déterminent les grilles de départ pour les courses 1 ; par contre les grilles de départ des courses 2 seront établies en tenant compte des meilleurs temps réalisés par chaque pilote lors des courses 1.

**Pour la catégorie Side-Car**, les essais chronométrés du samedi matin définissent la grille départ de la course 1 et les essais chronométrés du dimanche matin définissent la grille de départ de la course 2.

Pour la catégorie Side-Car, les essais du samedi définissent la grille départ du samedi après-midi et les essais du dimanche la grille de départ du dimanche après-midi.

Si, pour une raison quelconque, un pilote n'était pas dans les temps de qualification du samedi après-midi, ses temps des essais libres pourront être pris en compte pour la course 1. De même, si un pilote n'avait pas de temps en course 1, ses temps de qualification du samedi après-midi pourraient lui permettre de participer à la course 2. Dans ces deux cas, ce concurrent s'élancera de la dernière position de la grille.

**Le Jury de l'épreuve, en accord avec le Directeur de Course reste souverain pour traiter cette situation.**

## Article 8 - CHANGEMENT DE MOTOCYCLE OU DE PASSAGER

Le changement de machine durant les essais ou la course est autorisé, ce changement s'effectuera conformément aux Article s 2.1.4 et 4 des règles générales pour les épreuves de Vitesse.

**Une même machine ne pourra pas être utilisée par plusieurs pilotes dans une même séance d'essais.**

## Article 9 - COURSES

Le nombre de tours à parcourir sera calculé sur les durées de courses suivantes :

Deux courses de 30 mn sont prévues pour chaque épreuve pour l'ensemble des catégories.

Dans le cas où la course est déclarée WET, elle sera réduite de 3 tours, mais deux tours de chauffe seront obligatoires.

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 10 - CLASSEMENTS

En chaque catégorie, les points comptant pour le Championnat seront 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'ajouteront :

- **3 points pour le premier en essais chronos, 2 points pour le 2ème et 1 point pour le 3ème**
- **1 point pour le meilleur tour en course 1 et un point pour le meilleur temps en course 2**

Pour être classé et avoir droit aux prix prévus par la F.F.M. tout pilote devra satisfaire à l'Article 7 des règles générales pour les épreuves de vitesse.

Des podiums devront être prévus pour toutes les catégories du Championnat de France :

- 3 premiers Pré Moto 3**
- 3 premiers Supersport 300cc**
- 3 premiers Supersport 600cc scratch**
- 3 premiers Supersport 600cc challenger**
- 3 premiers Superbike Scratch**
- 3 premiers Superbike Challenger**
- 3 premiers Side-Cars Scratch**
- 3 premiers Side-Cars F2**

**Pour des raisons environnementales, les résultats ne seront plus diffusés en version papier. Ils seront disponibles sur le site : [www.fsbk.fr](http://www.fsbk.fr) immédiatement après les différentes séances d'essais ou courses. Une version papier sera consultable au panneau d'affichage officiel.**

## CLASSEMENT FINAL

LE CLASSEMENT DU CHAMPIONNAT SERA OBTENU EN ADDITIONNANT LES RESULTATS ACQUIS SUR LA TOTALITE DES EPREUVES ORGANISEES

Les ex aequo seront départagés **en considération du nombre de places de 1er, 2ème, etc. S'il est impossible de les départager, ils auront 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 pourra être pénalisé d'un passage par la voie des stands tel que défini à l'Article 16 des règles générale CNV.

Tout coureur ayant effectué un départ anticipé tel que défini à l'Article 5 des règles générales de vitesse sera pénalisé de 10 secondes **appliquées à l'arrivée de la course.**

### Article 12 – ARRÊT D'UNE COURSE

Si la course devait être arrêtée, la procédure sera telle que définie à l'Article 6 et des règles générales pour les épreuves de vitesse.

**En cas d'arrêt de course, les motos seront placées devant les stands. Interdiction de changer les pneus et de ravitailler. Les couvertures chauffantes seront autorisées.**

Dans le cas d'une course débutée sur le sec (DRY), et que les conditions météorologiques diffèrent le Directeur de course pourra faire présenter les drapeaux rouges pour un arrêt de course. Si un nouveau départ est donné la course sera déclarée course mouillée (WET). **(Possibilité de mettre des pneus pluie).** La course pourra être également arrêtée pour toutes autres raisons de sécurité.

Sauf dans le cas où **les 2/3 de la course seraient effectués**, un nouveau départ sera donné au minimum 10mn après présentation des drapeaux. Le directeur de course déclarera les conditions de piste dry ou wet. La nouvelle procédure de départ sera : ouverture de la voie des stands pendant **60 secondes** puis la procédure simplifiée, telle que définie à l'Article 3.2 des règles générales pour les épreuves de vitesse. La grille de départ sera celle du classement de la première partie.

### Article 13 – Vérifications finales

A l'issue de la course, les CINQ premières machines de chaque catégorie devront être mises en parc fermé, conformément à l'Article 13 et suivants des règles générales pour les 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 devra 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 2018, La F.F.M. désignera un Directeur de Course, deux Directeurs de Course Adjoints, des Chronomètres et des Commissaires Techniques.

Les officiels précités devront avoir satisfait à un séminaire fédéral, en cours de validité.

Les Commissaires Sportifs (deux au minimum plus le Président du Jury) seront désignés par le Club organisateur. **Ces désignations devront avoir obtenu l'aval de la C.N.V.**

La Commission se réserve le droit de désigner 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 nommer un troisième Commissaire Sportif.

Le club devra désigner deux aides pour les vérifications techniques, si possible titulaires de la licence de commissaire technique, qui devront être à la disposition des Commissaires Techniques dès le début des vérifications.

### Article 16 - TRANSPONDEURS

Le chronométrage des machines s'effectue par système transpondeur.

Lors de chaque épreuve, les concurrents se verront remettre un transpondeur qu'ils devront restituer à l'issue de la manifestation.

Il doit être restitué au plus tard une heure après la fin de la dernière 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 transpondeur devra être placé à l'avant de la moto sur la fourche. Pour les Side-Cars, le transpondeur devra être placé à l'avant, au niveau de la roue avant.

Les pilotes ayant deux machines pourront louer un second transpondeur.

### Article 17 - PRESCRIPTIONS GÉNÉRALES

Tous les cas non prévus au présent Règlement seront 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.

### Article 18 - DÉPASSEMENT SOUS DRAPEAU JAUNE PENDANT LA COURSE

Si un pilote ayant dépassé sous drapeau jaune lève la main et reprend sa place, aucune pénalité ne lui est appliquée. Dans le cas contraire, **une pénalité de 30 secondes lui sera infligée. Toutefois Le Jury aura la possibilité d'augmenter cette sanction.**

### Article 19 - PRIME DE CHAMPIONNAT

Il sera offert aux Champions de France Pré Moto 3, Supersport 300, Supersport 600 Challenger et Superbike Challenger une prime de 1300 € et aux Champions de France Supersport, Superbike, Side-Cars Scratch et Side-Cars F2 une prime de 900 €.

## Article 20 - 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 pourront 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 sera 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.

Les teams devront avoir adressé leurs photos pour les laissez-passer au plus tard le 10 mars 2018. Passé cette date, les teams devront s'acquitter de la somme de 10 € par laissez-passer.

Au cas où un ou plusieurs assistants viendraient à changer dans un team, il leur serait attribué un laissez-passez occasionnel en échange des laissez passer des personnes qu'ils remplacent. Chaque badge sera remplacé par un badge équivalent fait sur place. **Tout badge échangé ou oublié sera remplacé au prix de 10 € (à partir du 5ème échange dans une même manifestation).**

Les laissez-passer permanents team ne peuvent être utilisés que par une seule personne sur la manifestation.

Toute fraude entraînera 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 : REGLEMENT TECHNIQUE DES CHAMPIONNATS DE FRANCE SUPERBIKE

Tout ce qui n'est pas autorisé et précisé dans ce règlement est strictement interdit.

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 devra être présentée déposée, pour les motocycles munis d'un moteur 4 Temps.

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 sera remis avec les confirmations d'engagement annuelles. Il devra être rempli par le pilote et apporté aux contrôles techniques de chaque épreuve.

### Article 22.1 - Contrôle du bruit

Le niveau sonore sera de 102 dB/A maximum aux régimes définis à l'Article 19 des règles générales pour les contrôles techniques.

A l'issue des essais chronométrés, tous les concurrents pourront passer au contrôle sonomètre.

Les pilotes dont la machine ne serait pas conforme après ce contrôle sonométrique, et après remise en conformité, resteront à leur place sur la grille de départ mais seront pénalisés par un passage par la voie des stands durant leur course.

En cas de dépassement de ce niveau à l'issue de la ou des courses, la machine sera déclassée.

### Article 22.2 - Numéros de course

Les numéros des participants au Championnat de France Superbike sont attribués par la F.F.M., en collaboration avec les Clubs organisateurs.

Ceux-ci ne peuvent en aucun cas être modifiés, ni par un Club organisateur, ni par le pilote.

**Le n° 1 ne pourra être attribué qu'au Champion de France en titre dans la catégorie concernée.**

### Article 22.3 - Plaques de numéros

Les plaques devront être posées devant, au centre du carénage ou de chaque côté, et en bas de carénage. Pour les carénages de couleur claire, il y aura 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.

Les machines des catégories Superbike et Supersport 600cc porteront des plaques de couleur noire mate avec des numéros blancs.

**Les machines de la catégorie Supersport 300cc porteront des plaques de couleur blanche. La couleur des numéros sera en fonction de la marque de la machine, comme suit :**

Marque . . . . .	Couleur
Honda . . . . .	Rouge
Kawasaki . . . . .	Vert
Yamaha . . . . .	Bleu
KTM . . . . .	Orange

Les machines des catégories Supersport Challenger et Superbike Challenger porteront des plaques de couleur rouge avec des numéros blancs.

Pour la catégorie Pré Moto 3, les machines devront être équipées de plaques fond rouge et numéros blancs.

En cas de litige concernant la lisibilité des numéros, la décision du Directeur Technique fera foi.

#### Article 22.4 - 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 23 - SPECIFICATIONS POUR LES SIDE CARS

Les catégories side-cars devront être conformes aux règles générales pour les contrôles techniques, "spécifications complémentaires pour les side-cars" pour l'année 2018 à l'exception des règles spécifiques au Championnat de France définies dans le présent règlement.

##### Article 23.1 - Boîte à air

Il n'y a pas de restrictions aux dimensions de l'admission de la boîte à air.

Une boîte à air doit être utilisée. La boîte à air doit fermer entièrement le conduit d'air. Les cornets d'admission, les carburateurs ou les corps d'admission peuvent être entièrement placés dans la boîte à air. Les tuyaux de drainage ou de reniflards doivent être connectés et se déverser dans la boîte à air.

La boîte à air doit être fabriquée de manière à empêcher l'huile déversée dans la boîte à air de couler sur la piste. Ce récipient d'huile doit pouvoir contenir un minimum de 1000 cc d'huile. La boîte à air doit être scellée pour empêcher toute fuite d'huile ou de carburant.

Tous les conduits d'air dans la boîte à air doivent être au-dessus de la partie inférieure des cornets d'admission.

##### Article 23.2 - Moteur

Moteurs de motocycles produits en série uniquement basés sur une homologation Stocksport. Les modifications suivantes peuvent être apportées :

1. 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.

2. 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.

3. 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.

4. 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.

5. 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.

6. 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.

7. Les carburateurs peuvent être modifiés ou remplacés. Le système d'injection de carburant est libre et peut être remplacé par des carburateurs.

8. Les arbres à cames peuvent être modifiés ou remplacés.

9. La méthode de transmission de l'arbre à cames doit rester telle que produite à l'origine par le constructeur.

10. Les pignons des arbres à cames peuvent être modifiés ou remplacés.

11. Le système d'allumage et le boîtier de contrôle d'allumage sont libres.

12. Les rapports de vitesses sont libres. Le nombre maximum de vitesses doit rester tel qu'originellement produit par le constructeur.

13. 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.

14. L'alternateur peut être ôté.

15. 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.

16. L'utilisation de matériaux "exotiques" tels que céramiques, métal matrix (aluminium, béryllium) n'est pas autorisée.

17. Le système de lubrification d'huile est libre.

18. 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.

## **Article 24 - SPECIFICATIONS POUR LES MACHINES DES CATEGORIES SUPERSPORT 300, SUPERSPORT ET SUPERBIKE**

### **Article 24.1 - Définition**

Le motorcycle doit être fabriqué en série, faire l'objet d'une construction suivie et être vendu normalement dans le commerce en France (Réseaux, Importateurs et Constructeurs).

**Les pilotes wild-card de nationalité étrangère participant avec une licence une manifestation pourront utiliser un motorcycle vendu dans le commerce hors France.**

**Les pilotes de nationalité étrangère, satisfaisant aux conditions d'admission au Championnat de France Superbike (Article 2), pourront 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 aux Championnat de France.

Les pilotes (ou le team) roulant sur des machines faisant l'objet d'un prêt importateur ou concessionnaire devront être en possession d'une attestation officielle de prêt de ce dernier. Ce document permettra l'identification de la machine, y figureront en plus de l'identité du bénéficiaire de ce prêt, l'appellation commerciale, le type mine et le numéro de châssis.

### **Article 24.2 - Homologation**

Les machines devront 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 devra être constitué par le constructeur ou l'importateur.

Pour les versions non bridées, les constructeurs ou importateurs devront fournir à la CNV des pièces témoins référencées, correspondant à la version d'un modèle disponible dans un pays de l'U.E.

L'importateur ou le constructeur sollicitant l'homologation devra 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 fera l'objet de modification(s) ne remettant pas en cause ses caractéristiques principales, une extension d'homologation est possible.

La F.F.M. sera seule juge pour apprécier le bien-fondé de cette demande d'extension.

Après cinq années, la F.F.M. pourra décider en fonction du potentiel des machines en course de prolonger cette homologation. Seules seront admises, les machines de marque et type figurant sur la liste des machines homologuées par la F.F.M.

Les machines bénéficiant d'une homologation Promosport en cours de validité seront admises à disputer les épreuves du Championnat de France.

### **Article 24.3 - Caractéristiques générales**

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 pourront 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.

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 ne sera tolérée, la pièce devra être dans son état d'origine et ne devra avoir subi, ni polissage, ni traitement de surface, ni traitement thermique, ni allègement, ni retrait ou apport de matière.

### **Article 24.4 - Prix des machines**

- Classe SUPERSPORT 300 maximum de 7.000 € TTC., prix catalogue.
- Classe SUPERSPORT maximum de 16.000 € TTC., prix catalogue.
- Classe SUPERBIKE maximum de 26.000 € TTC., prix catalogue.

**Article 25 - SPECIFICATION TECHNIQUE POUR LA CATEGORIE SUPERBIKE ET SUPERBIKE CHALLENGER****CE QUI N'EST PAS EXPRESSEMENT AUTORISÉ DANS CE PRESENT REGLEMENT EST STRICTEMENT INTERDIT**

Les motocycles Superbike 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.

**Article 25.1 - Spécifications du motocycle**

Toutes les pièces et circuits qui ne sont pas mentionnés spécifiquement dans les articles ci-après doivent rester tels que prévus d'origine par le constructeur pour le motocycle homologué.

**Article 25.2 - Configuration du moteur et cylindrées**

Les configurations de moteur ci-après font partie de la classe Superbike :

- > 750 cc jusqu'à 1000 cc . . . . .4-temps . . . . .3 et 4 cylindres
- > 850 cc jusqu'à 1200 cc . . . . .4-temps . . . . .2 cylindres

La cylindrée, l'alésage et la course doivent rester aux dimensions homologuées. Tous les moteurs doivent être atmosphériques.

**Article 25.3 - Poids minimum**

Le poids minimum est de 168 kg.

A n'importe quel moment pendant la manifestation, le poids total du motocycle (y compris le réservoir et son contenu) ne doit pas être inférieur au poids minimum. Il n'y a pas de tolérance quant au poids minimum du motocycle.

Lors de l'inspection technique finale à la fin de la course, les motocycles sélectionnés seront pesés tels qu'ils ont terminé la course, et la limite de poids établie doit être atteinte dans ces conditions. Rien ne peut être ajouté au motocycle. Cela inclut tous les liquides.

Lors des séances d'essais libres et qualificatifs, les pilotes peuvent être soumis à un contrôle de poids de leur motocycle. Dans tous les cas, le pilote doit se soumettre à cette requête.

L'emploi de lest est autorisé pour rester au-dessus du poids minimum.

**Article 25.4 - Carburant**

Voir article 20 – Carburant, des règles générales pour les contrôles techniques pour la vitesse.

**Article 25.5 - Cadre et boucle arrière**

Le cadre principal doit être la pièce d'origine produite et montée sur le motocycle homologué par le constructeur.

Le cadre principal doit comporter un numéro d'identification (numéro VIN) tel que délivré par le constructeur sur le modèle homologué. Tout autre cadre (pièce de rechange) doit être identique à la pièce montée d'origine, correspondre à toutes les dimensions indiquées sur les plans homologués et être identifié par un numéro spécial.

Des trous peuvent être percés sur le cadre seulement pour fixer des pièces approuvées (ex supports de carénage, points de fixation d'amortisseur de direction, capteurs).

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 frappé sur le cadre (numéro de châssis).

Les supports et plaques supports moteur doivent rester tels qu'originellement produits par le constructeur pour 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.

Les goussets/supports qui ne font pas partie de la structure active peuvent être enlevés si la sûreté de la construction ou de l'ensemble n'en est pas affectée. Les accessoires boulonnés sur la partie arrière du cadre peuvent être enlevés.

Les procédés de peinture ne sont pas restreints, mais le polissage du cadre ou de la partie arrière du cadre n'est pas autorisé.

### **Article 25.6 - Fourches**

La fourche, les axes, fourreaux, bras, les tés inférieur et supérieur, etc. doivent rester tels qu'originellement produits par le constructeur pour le motorcycle 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 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.

Des kits suspensions ou clapets adaptables peuvent être installés.

Tout type et quantité d'huile peuvent être utilisés dans les fourches avant.

Les bouchons de l'extrémité de la fourche peuvent être modifiés ou remplacés pour permettre un ajustement extérieur.

Les caches-poussière 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.

L'amortisseur de direction ne peut pas agir comme dispositif limitant l'angle de braquage.

### **Article 25.7 - 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.

### **Article 25.8 - 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 25.9 - Roues**

Les roues doivent rester telles qu'originellement produites par le constructeur pour le motorcycle homologué. La commande du compteur de vitesses peut être enlevée et remplacée par une entretoise.

Si la roue arrière comporte un système d'amortissement de transmission, ce dernier doit rester tel qu'originellement produit par le constructeur pour le motorcycle homologué.

Aucune modification sur les axes de roues ou tout point d'attache et de montage pour les étriers de freins avant n'est autorisée. Les entretoises internes et externes peuvent être modifiées. Des modifications aux roues en vue de garder en place les entretoises sont autorisées.

Les masselottes d'équilibrage des roues peuvent être enlevées, changées ou ajoutées.

On peut utiliser tout type de chambre à air (si utilisée) ou tout type de valves.

### **Article 25.10 - Freins**

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. Des disques ventilés intérieurement ne sont pas autorisés.

Les diamètres (extérieurs et intérieurs) du disque de frein ne peuvent pas être plus grands que ceux du modèle homologué.

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 avants peuvent être de type flottant en utilisant les moyeux d'origine. Le nombre d'entretoises est libre.

Les support des disques de frein (moyeux) peuvent être changés, mais doivent garder le même type de montage et la même distance avec la roue.

Le maître-cylindre avant peut être remplacé. Le maître-cylindre arrière doit rester comme d'origine. Les réservoirs avant et arrière de liquide de frein peuvent être remplacés ou repositionnés.

La vis de purge sur les étriers de freins d'origine homologués peut être remplacée.

Les étriers de freins avant et 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.

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. Des aimants ou des cales ou épaisseurs aimantés ne sont pas autorisés.

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.

Des conduites des freins hydrauliques avant et arrière peuvent être changées.

Des connecteurs « rapides » (ou des coupleurs rapides) dans les conduites sont autorisés.

La séparation des conduites pour les deux étriers des freins avants doit se faire au-dessus du té inférieur.

Les plaquettes de freins avant et arrière peuvent être changées. Les goupilles de fixation des plaquettes de frein peuvent être modifiées.

Des écopes ou conduits d'air ne sont pas autorisés.

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. Seuls les disques de freins en matériaux ferreux sont autorisés.

Si le système ABS n'est pas souhaité, il peut être débranché et la pompe ABS/régulateur de pression peut être supprimée.

#### **Article 25.11 - Pneus**

Le type de pneus est libre.

#### **Article 25.12 - Guidons et commandes manuelles**

Les guidons peuvent être remplacés.

Les guidons et commandes manuelles peuvent être déplacés.

La commande des gaz doit se fermer d'elle-même lorsqu'elle est relâchée.

L'ensemble de la poignée de gaz et les câbles correspondants peuvent être modifiés ou remplacés mais la connexion au corps d'admission et au contrôle de la poignée de gaz doit rester conforme à l'homologation.

Les leviers d'embrayage et de freins peuvent être remplacés par des modèles adaptables. Un ajustement sur levier de frein peut être ajouté.

Il est obligatoire d'équiper la moto avec 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.

Les interrupteurs peuvent être changés, mais l'interrupteur (contacteur) du démarreur électrique et l'interrupteur d'arrêt du moteur doivent être placés sur le guidon.

#### **Article 25.13 - 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. Leurs deux points de montage d'origine (sur les commandes au pied et sur l'axe de commande de vitesse) doivent être conservés. La timonerie de commandes au pied peut être modifiée. Les points de fixation d'origine doivent être conservés.

Les repose-pieds peuvent être montés fixes ou rabattables. S'ils sont rabattables, un dispositif les ramenant automatiquement à la position normale est obligatoire.

L'extrémité de chaque repose-pied doit se terminer par un rayon sphérique plein d'au moins 8 mm.

Les repose-pieds non rabattables doivent se terminer par un embout (bouchon) en plastique, Téflon® ou autre matériau équivalent, fixé en permanence et d'un rayon minimal de 8 mm. La surface de cet embout doit être conçue pour couvrir toute la largeur du repose-pied.

Le Responsable Technique a le droit de refuser toutes platines ou repose-pieds qui ne présenteraient pas toutes les garanties de sécurité.

#### **Article 25.14 - Réservoir d'essence**

Le réservoir de carburant doit être installé d'origine ; aucune modification autorisée sur la pièce homologuée.

Tous les réservoirs de carburant doivent être complètement remplis de produit ignifuge (structure à cellules ouvertes, ex. Explosafe®).

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 ne peut être recouvert sauf si la machine homologuée présente également une couverture complète.

Les côtés du réservoir peuvent être recouverts d'une pièce de protection en matériau composite. Ces protections doivent épouser la forme du réservoir.

### **Article 25.15 - Carénage / Profil**

Le carénage peut être remplacé par des contretypes accessoires exacts aux pièces d'origine, mais doit apparaître tel qu'originellement produit par le constructeur pour la machine homologuée, avec les différences 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.

La taille et les dimensions générales doivent être les mêmes que celles du carénage d'origine.

La bulle peut être remplacée par un contertype transparent. Une augmentation de la hauteur de la bulle est autorisée avec une tolérance de +/- 15 mm par rapport à la distance verticale du té de fourche supérieur.

Il est interdit d'équiper des motocycles de carénage s'ils ne sont pas équipés de carénage d'origine, à l'exception d'un dispositif de carénage inférieur servant à récupérer les fluides en cas d'avarie mécanique. Ce dispositif ne peut dépasser une ligne tracée horizontalement d'un axe de roue à l'autre.

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 béquille de la roue avant/arrière doit être fixé soit au cadre, soit sur le bloc moteur ou sur les bras de suspension arrière (bras oscillants). Aucun élément de ce support ne peut dépasser n'importe quelle partie du carénage. Seules des modifications faites sur le carénage sont autorisées afin d'accepter cet élément. L'espace maximum entre ce dispositif et le carénage est de 5mm.

Les ouvertures de refroidissement d'origine sur les côtés du carénage peuvent seulement être fermées partiellement afin de permettre la fixation de lettrage/logos du sponsor. Ce type de modification sera fait en maille ou tôle perforé. Le matériel est libre mais la distance entre tous les axes d'ouverture, le centre des cercles et leur diamètre doivent rester identiques. Les trous ou perforations doivent avoir un rapport d'espace d'ouverture > 60%.

Une ouverture de Ø 26 mm doit être prévue dans la partie basse de l'avant du carénage inférieur. Cette ouverture doit rester obstruée en condition de piste sèche et doit être ouverte uniquement dans des conditions de course sur piste mouillée.

Le carénage inférieur doit être construit pour contenir, en cas d'incident moteur, au moins la moitié de la totalité de l'huile et du liquide de refroidissement du moteur (minimum 5 litres).

Le garde-boue avant peut être remplacé par un garde-boue contertype de la pièce d'origine. Toutes les dimensions, y compris les points de fixation, doivent rester comme sur la pièce homologuée. Le matériau est libre. Les montages souples par connecteurs « Zus », clips, tie-raps « zip », colliers Rïslan, 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.

### **Article 25.16 - Selle**

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 25.17 - Faisceau(x) électrique(s) et Compte-tours**

Le faisceau de câbles d'origine peut être repositionné ou changé par un faisceau kit du constructeur de la machine.

Tableau de bord libre.

La clé de contact et la serrure peuvent être déplacées ou supprimées.

**Article 25.18 - Batterie**

La batterie doit être en bon état et fournir la tension prévue par le constructeur à tout moment de la manifestation.

Les batteries lithium sont autorisées.

**Article 25.19 - Radiateur, système de refroidissement et radiateurs d'huile**

Une grille de protection peut être placée devant les radiateurs d'huile et/ ou d'eau.

Les tuyaux du circuit du radiateur reliés au moteur peuvent être remplacés. Un échangeur de chaleur (huile/ eau) peut être remplacé par un radiateur d'huile et ses tuyaux séparés du circuit de refroidissement du moteur. Les réservoirs peuvent être changés mais ils doivent être fixés d'une manière sûre.

Le ventilateur du radiateur et les fils d'alimentation peuvent être ôtés. Les interrupteurs thermiques, les senseurs de température pour l'eau et le thermostat peuvent être ôtés à l'intérieur du système de refroidissement.

Le bouchon de radiateur est libre.

Un radiateur additionnel peut être monté mais devant, l'arrière et le profil de la silhouette du motorcycle ne peuvent pas être changés. Des supports additionnels pour recevoir le radiateur additionnel sont autorisés.

**Article 25.20 - Boîte à air**

La boîte à air doit rester telle qu'originellement produite par le constructeur sur la machine homologuée, mais les tuyaux de drainage ou de reniflards doivent être fermés (obstrués).

L'élément du filtre à air peut être modifié ou remplacé.

Tous les moteurs doivent être munis d'un système de recyclage fermé. Le reniflard d'huile doit être connecté et se décharger dans la boîte à air.

**Article 25.21 - Système d'injection de carburant**

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 de série et sans aucune modification par rapport aux spécifications et fabrication d'origines.

Les cornets d'admission doivent rester tels qu'originellement produits par le constructeur pour la machine homologuée.

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.

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 25.22 - Alimentation du carburant**

La pompe à essence et le régulateur de pression ne peuvent pas être modifiés.

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.

Les conduits d'essence reliant le réservoir au système d'injection de carburant doivent être placés de manière à être protégés contre d'éventuels dommages découlant d'une chute.

Un tuyau de raccordement entre chaque côté du réservoir est autorisé (diamètre intérieur maximum 10 mm).

Les conduites de mise à l'air libre peuvent être remplacées. Des filtres de carburant peuvent être ajoutés.

**Article 25.23 - Culasse**

Aucune modification n'est autorisée.

Aucun matériau ne peut être ajouté ou enlevé de la culasse. Le joint de culasse peut être changé.

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.

**Article 25.24 - Arbre à cames**

Aucune modification n'est autorisée.

Lors des contrôles techniques :

- pour les systèmes à attaques directes, la levée de la came est mesurée
- pour les autres systèmes (par exemple linguet), la levée de la soupape est mesurée.

Le calage de l'arbre à cames peut être modifié.

#### **Article 25.25 - Pignons des arbres à cames**

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 25.26 - Cylindres**

Aucune modification n'est autorisée.

#### **Article 25.27 - Pistons**

Aucune modification n'est autorisée (y compris le polissage et l'allègement).

#### **Article 25.28 - Segments**

Aucune modification n'est autorisée.

#### **Article 25.29 - Axes de pistons et clips**

Aucune modification n'est autorisée.

#### **Article 25.30 - Bielles**

Aucune modification n'est autorisée (y compris le polissage et l'allègement).

#### **Article 25.31 - Vilebrequin**

Aucune modification n'est autorisée (y compris le polissage et l'allègement).

#### **Article 25.32 - 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).

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.

Tous les carters latéraux/carter 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 ou acier.

Des plaques 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.

Les carters approuvés par la FIM sont autorisés sans restriction pour le matériau.

Ces carters doivent être fixés correctement et de façon sûre par des vis des carters qui équipent également les carters originaux du moteur. Le Responsable Technique a le droit de refuser tout carter, s'il est évident que celui-ci n'est pas efficace.

#### **Article 25.33 - Transmission / boîte de vitesses**

Aucune modification n'est autorisée.

Un système externe de changement de vitesse rapide (câblage et potentiomètre inclus) peut être ajouté.

D'autres modifications à la boîte de vitesses ou au mécanisme du sélecteur ne sont pas autorisées.

Le pignon de sortie de boîte, la couronne de la roue arrière, le pas de la chaîne et ses dimensions peuvent être modifiés.

Le couvercle de pignon de sortie de boîte peut être modifié.

Le garde-chaîne peut être retiré.

#### **Article 25.34 - Embrayage**

Aucune modification n'est autorisée.

Seuls les disques d'embrayage peuvent être remplacés, mais leur nombre doit rester tel que le nombre d'origine.

Les ressorts d'embrayage peuvent être changés.

#### **Article 25.35 - Pompes à huile et durites d'huile**

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 25.36 - Allumage/Boîtier de contrôle**

Le boîtier de contrôle d'allumage (ECU) peut être changé. Cependant, son emplacement et ses cotes doivent être identiques au modèle d'origine homologué. Seuls les boîtiers de contrôle (ECU) d'origine ou du kit vendu par le constructeur pour le modèle sont autorisés.

Les bougies sont libres.

#### **Article 25.37 - 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.

#### **Article 25.38 - 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. Pour des raisons de sécurité, les bords de la (des) sortie(s) de l'échappement doivent être arrondis pour éviter les bords tranchants.

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.

Le niveau sonore maximum des machines pour les Superbike est de 102 dB/A (Selon les règles de l'Article 19 des règles générales pour les contrôles techniques).

#### **Article 25.39 - Eléments de fixation**

Les éléments de fixation d'origine peuvent être remplacés par des éléments de fixation de n'importe quel matériau et type mais les éléments de fixation en titane ne peuvent pas être utilisés. La solidité et le type doivent être égaux ou supérieurs à la solidité de l'élément de fixation standard qu'ils remplacent.

Les éléments de fixation peuvent être percés pour recevoir des fils de freinage de sécurité, mais des modifications en vue d'un allègement ne sont pas autorisées.

Les attaches de carénage peuvent être changées par des attaches de type rapide.

Les éléments de fixation en aluminium ne peuvent être utilisés que pour des emplacements qui ne sont pas sur la structure.

#### **Article 25.40 - Les éléments suivants PEUVENT ETRE 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.

#### **Article 25.41 - Les éléments suivants PEUVENT ETRE enlevés**

- Les dispositifs de 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.

- Le garde-chaîne.

- Les boulons des accessoires de la boucle arrière.

#### **Article 25.42 - Les éléments suivants DOIVENT ETRE enlevés**

- Indicateurs de direction.

- 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).

#### **Article 25.43 - Les éléments suivants DOIVENT ETRE 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 25.44 - 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 11 des règles générales pour les épreuves de vitesse).

## **ARTICLE 26 - SPECIFICATION TECHNIQUE POUR LA CATEGORIE SUPERSPORT**

### **Article 26.1 - Poids minimum**

Lors de l'inspection finale et à tout moment de la manifestation, le poids total de la machine conformément à la règle F.I.M ne doit pas être inférieur à 161Kg.

Les machines seront pesées dans les conditions dans lesquelles le motocycle a terminé la course ou la séance d'essais, rien ne peut être ajouté à la machine, ni eau, ni huile, ni essence ou pneus. Aucune tolérance n'est admise.

Une machine pourra être pesée à tout moment de la manifestation, le pilote ne pourra s'y opposer sous peine de disqualification.

### **Article 26.2 - Carburant**

Tous les moteurs doivent être alimentés par du carburant sans plomb conformément aux prescriptions de l'article 20 des règles générales pour les contrôles techniques.

### **Article 26.3 - 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 sera prépondérant.

### **Article 26.4 - Fourches**

La structure des fourches (axes, fourreaux, pontets, bras, etc.) doit rester celle produite d'origine par le constructeur pour la machine homologuée.

Les pièces internes d'origine des fourches peuvent être modifiées : Rondelles, pistons hydrauliques, canalisation d'huile, ressorts, colliers.

Les bouchons de l'extrémité de la fourche peuvent être modifiés ou changés pour ajouter des ajusteurs de compression. Les joints anti poussière peuvent être modifiés, changés ou retirés si la fourche est entièrement protégée de la poussière. Tout type et quantité d'huile peuvent être utilisés dans la fourche.

La hauteur et la position de la fourche par rapport au té sont libres.

Les tés de fourches, platines supérieure et inférieure ainsi que tout pontet de liaison doivent rester d'origine de la machine homologuée.

L'amortisseur de direction peut être ajouté ou remplacé par un amortisseur accessoire. L'amortisseur de direction ne peut agir comme dispositif limitant l'angle de braquage.

### **Article 26.5 - Bras de suspension arrière (bras oscillant)**

Chaque partie du bras de suspension arrière doit rester d'origine de la machine homologuée (y compris l'articulation du bras de suspension arrière et le système de tension de chaîne arrière).

Des emplacements de supports de béquille de la roue arrière peuvent être ajoutés au bras de suspension par soudage ou fixés avec des boulons. Les supports doivent avoir le bord arrondi visible de tous les côtés. Les vis de fixation doivent être renforcées. Les supports de béquilles arrière de type endurance sont interdits.

Le support d'étrier arrière peut être fixé sur le bras oscillant, mais il doit être maintenu par les mêmes points de fixation que ceux de la machine homologuée. La modification de ces pièces et l'ajout d'un filetage pour fixer l'emplacement du support d'étrier au bras sont autorisés.

Les côtés du bras oscillant peuvent être recouverts par une pièce de protection fabriquée en matériau composite. Ces protections doivent épouser la forme du bras oscillant.

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. Cette protection devra être en un matériau de type téflon, nylon, matériaux métalliques ou matériaux composites ayant les bords arrondis et d'une épaisseur minimale de 5mm. Elle devra être fixée solidement.

### **Article 26.6 - Amortisseurs arrière**

Le ou les amortisseur(s) arrière(s) peu(ven)t être modifié(s) ou remplacé(s), mais les fixations originelles au cadre et au bras oscillant doivent être utilisées et la timonerie de la suspension arrière doit rester d'origine de la machine homologuée.

Le ou les ressorts de suspension arrière(s) peu(ven)t être changé(s).

**Article 26.7 - Roues**

Les roues doivent rester d'origine de la machine homologuée.

La commande du compteur de vitesse peut être enlevée et remplacée par une entretoise.

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.

**Article 26.8 - Freins**

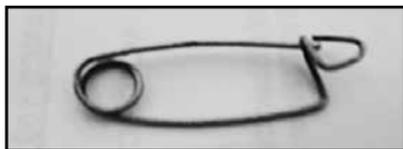
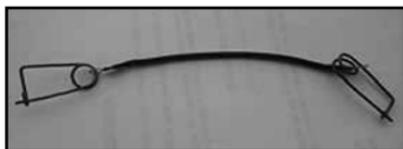
Les disques de freins avant et arrière peuvent être changés mais doivent incorporer les étriers d'origine, ainsi que le montage d'origine. Cependant, le diamètre extérieur et le système de ventilation doivent rester tels qu'originellement produits par le constructeur pour la machine homologuée. Les disques ventilés intérieurement ne sont pas autorisés. Les supports des disques de freins peuvent être changés, mais doivent garder le même décalage. Les disques de freins de remplacement doivent être en matériaux ferreux.

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. Les étriers de freins arrière doivent rester tels qu'à l'origine, mais un aménagement est autorisé afin qu'ils puissent rester en place afin de faciliter le changement de roue, le responsable technique restera seul juge de cet aménagement.

Le maître-cylindre avant ne peut pas être changé. Le maître-cylindre arrière doit rester celui d'origine pour la machine homologuée.

Les conduites des freins hydrauliques avant et arrière peuvent être changées. Le réservoir de liquide de freins peut être remplacé ou repositionné. Des connecteurs rapides peuvent être utilisés. La séparation des conduites pour les deux étriers des freins avant doit se faire au-dessus du té de fourche inférieure. Les plaquettes de freins avant et arrière peuvent être changées. Les goupilles de fixation des plaquettes de frein peuvent être modifiées pour un type de changement rapide. Des conduits d'air supplémentaires ne sont pas 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. Des aimants ou des cales ou épaisseurs aimantées ne sont pas autorisés. Les agrafes et épingles de sécurités sont autorisées.

**Article 26.9 - Pneus**

Pneus sculptés dot ou ETRTO obligatoire.

Pneus pluie autorisés.

Le re-taillage des pneus est interdit.

**Article 26.10 - Repose-pieds, 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 peuvent être montés fixes ou rabattable. S'ils sont rabattables, un dispositif les ramenant automatiquement à la position normale doit être prévu.

L'extrémité de chaque repose-pied doit se terminer par un rayon sphérique plein d'au moins 8mm.

Les repose-pieds en acier non rabattables doivent se terminer par un embout en plastique, téflon ou autre matériau équivalent fixe en permanence et d'un rayon minimal de 8mm.

**Article 26.11 - Guidons et commandes manuelles**

Les guidons peuvent être remplacés.

Les guidons et commandes manuelles peuvent être déplacés.

Les leviers de frein et d'embrayage peuvent être remplacés par un accessoire.

Le levier de frein pourra être remplacé par un modèle comportant un système de rattrapage de jeu extérieur.

La commande d'accélérateur est libre mais si le système d'origine comporte deux câbles, le système de remplacement devra également être commandé par deux câbles. 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.

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 26.12 - Carénage**

Le carénage peut être remplacé par des contretypes accessoires de formes et d'aspect identiques à l'origine. Le matériau peut être changé. L'utilisation de matériaux en fibres de carbone ou composite de carbone est interdite.

La bulle peut être remplacée par un contretype transparent. Une modification de la hauteur de la bulle de +/- 15 mm est autorisée.

La taille et les dimensions générales doivent être les mêmes que celles du carénage d'origine. Il est interdit d'équiper des motocycles de carénage s'ils n'en sont pas équipés d'origine. Dans ce cas, un bac de récupération (50 % des liquides) doit équiper le motocycle. Ce dispositif ne peut dépasser une ligne tracée horizontalement d'un axe de roue à l'autre. L'ensemble des pattes supportant les instruments sur le carénage peut être remplacé. Tous les autres supports de carénage peuvent être modifiés ou remplacés. Les conduits d'air originaux entre le carénage et le cadre ou la boîte à air peuvent être changés mais ils doivent conserver le profil et la section d'origine de la machine homologuée. Les grilles de protection originellement installées dans les ouvertures des conduits d'air peuvent être enlevées. 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 carénage inférieur doit comporter un maximum de deux trous de 26 mm, ces trous doivent rester obstrués en conditions de course piste sèche et doivent être ouverts uniquement dans des conditions de course sur piste mouillée, selon les déclarations (wet ou dry) du directeur de course. Le garde boue avant peut être remplacé par un garde boue accessoire de forme et de dimension identiques à celui d'origine et peut être espacé vers le haut afin de laisser de la place pour le pneu. Le garde boue arrière fixé sur le bras oscillant peut être remplacé par des contretypes accessoires aux pièces d'origines. La protection de chaîne peut être retirée. Tous les bords exposés doivent être arrondis.

#### **Article 26.13 - Faisceaux électriques**

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.

#### **Article 26.14 - Batterie**

La batterie doit être en bon état et fournir la tension prévue par le constructeur à tout moment de la manifestation. Les batteries lithium sont autorisées.

#### **Article 26.15 - Radiateurs**

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. 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. Les tuyaux de radiateurs reliés au moteur peuvent être changés. Le ventilateur peut être retiré.

#### **Article 26.16 - Boîte à air**

Aucune modification n'est autorisée, mais les tuyaux de drainage ou de reniflard doivent être obstrués. Le filtre à air peut être remplacé ou modifié. Tous les motocycles doivent être munis d'un système de recyclage fermé. Le reniflard d'huile doit être connecté tel qu'à l'origine et se décharger dans la boîte à air.

#### **Article 26.17 - Système d'injection de carburant**

Aucune modification n'est autorisée pour le système d'injection. Les injecteurs, les papillons venturi, les papillons, la pompe à essence et le régulateur de pression doivent être d'origine de la machine homologuée.

#### **Article 26.18 - Réservoir d'essence**

Le réservoir de carburant doit être celui installé d'origine ; aucune modification n'est autorisée sur la pièce homologuée. Tous les réservoirs de carburant doivent être complètement remplis de produit ignifuge (structure à cellules ouvertes, ex. Explosafe®). Les réservoirs munis de reniflards doivent être pourvus de clapets antiretour se déversant dans un récupérateur d'une capacité minimale de 250 ml, 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 ne peut être recouvert sauf si la machine homologuée présente également une couverture complète. Les côtés du réservoir peuvent être recouverts d'une pièce de protection en matériau composite. Ces protections doivent épouser la forme du réservoir.

#### **Article 26.19 - Alimentation en carburant**

Les conduites d'essence peuvent être remplacées. Des connecteurs rapides peuvent être utilisés. Les conduites de mise à l'air peuvent être remplacées. Des filtres à carburant peuvent être rajoutés.

**Article 26.20 - Culasse**

Aucune modification n'est autorisée.

Aucune matière ne peut être ajoutée ou enlevée à la culasse. Le joint de culasse peut être changé.

Les sièges, les soupapes, les guides doivent être ceux d'origine de la machine homologuée. Des rondelles de compensation pour les ressorts de soupape ne sont pas autorisées.

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 26.21 - Arbre à cames**

Les arbres à cames, les ressorts et les couplettes peuvent être remplacés. La levée des soupapes doit rester celle d'origine de la machine homologuée.

**Article 26.22 - Pignon d'arbre à cames**

Les pignons des arbres à cames peuvent être modifiés ou remplacés afin de permettre un décalage de la distribution.

**Article 26.23 - Vilebrequin**

Aucune modification n'est autorisée (y compris le polissage et l'allègement, l'équilibrage, etc....).

**Article 26.24 - 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 matrices ou filetés.

**Article 26.25 - Bielles**

Aucune modification n'est autorisée.

**Article 26.26 - Pistons**

Aucune modification n'est autorisée.

**Article 26.27 - Segments**

Aucune modification n'est autorisée.

**Article 26.28 - Axes de pistons et clips**

Aucune modification n'est autorisée.

**Article 26.29 - Cylindres**

Aucune modification n'est autorisée.

**Article 26.30 - Carters moteurs et tous carters annexes**

Seuls les carters annexes peuvent être modifiés sans aucun changement de la position.

Des protections latérales, épousant la forme et renforçant les carters latéraux qui peuvent entrer en contact direct avec la piste en cas de chute, doivent obligatoirement être installées. Hormis ces dispositions, l'ensemble des carters doit rester strictement d'origine.

**Article 26.31 - Boite de vitesses**

Aucune modification n'est autorisée sauf l'ajout, au mécanisme du sélecteur, d'un système de changement rapide des vitesses.

**Article 26.32 - Transmission**

Libre, mais du même type que le modèle homologué.

**Article 26.33 - Embrayage**

Le remplacement de l'embrayage d'origine par un embrayage avec système anti-dribble mécanique est autorisé. Celui-ci devra 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 26.34 - Allumage boîtier de contrôle (ECU)**

Le boîtier de contrôle d'allumage (ECU) peut être changé. Cependant, son emplacement et ses cotes doivent être identiques au modèle d'origine homologué. Seuls les boîtiers de contrôle (ECU) d'origine ou du kit vendu par le constructeur pour le modèle sont autorisés.

Des modules externes d'allumage et/ou d'injection peuvent être ajoutés à la production standard ECU.

L'unité centrale ECU peut être déplacée.

**Article 26.35 - 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 26.36 - Générateur alternateur démarreur**

Aucune modification n'est autorisée.

Le démarreur doit toujours pouvoir mettre en marche le moteur pendant la manifestation et jusqu'à l'expiration du délai de réclamation.

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'effectuera 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 sera mesurée moteur à l'arrêt, puis moteur en marche. Elle devra présenter une élévation d'au moins un volt par rapport à celle mesurée moteur à l'arrêt. Le débit de l'alternateur pourra être contrôlé et devra correspondre aux prescriptions du constructeur.

#### **Article 26.37 - Eléments de fixation**

Les éléments de fixation d'origine peuvent être remplacés par des éléments de fixation de n'importe quel matériau et type mais les éléments de fixation en titane ne peuvent pas être utilisés. La solidité et le type doivent être égaux ou supérieurs à la solidité de l'élément de fixation standard qu'ils remplacent.

Les éléments de fixation peuvent être percés pour recevoir des fils de freinage de sécurité, mais des modifications en vue d'un allègement ne sont pas autorisées.

Les attaches de carénage peuvent être changées par des attaches de type rapide.

Les éléments de fixation en aluminium ne peuvent être utilisés que pour des emplacements qui ne sont pas sur la structure.

#### **Article 26.38 - Les éléments suivants PEUVENT ETRE 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 de 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.

Les protections pour le moteur (voir aussi l'article 26.30), 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.

#### **Article 26.39 - Les éléments suivants PEUVENT ETRE enlevés**

- Les dispositifs de contrôle d'émission (anti-pollution) à l'intérieur ou autour du moteur et de la boîte à air (capteur O<sub>2</sub>, dispositifs d'injection d'air).

- Le système de contrôle d'injection d'air (valve, solénoïde, durites) peut être retiré. Les durites branchées au couvercle de la culasse peuvent être bouchées.

- Le garde-chaîne.

- Les boulons des accessoires de la boucle arrière.

#### **Article 26.40 - Les éléments suivants DOIVENT ETRE enlevés**

- Indicateurs de direction.

- 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).

#### **Article 26.41 - Les éléments suivants DOIVENT ETRE 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 26.42 - Equipements supplémentaires**

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 (voir Article 11 des règles générales pour les épreuves de vitesse).

**Article 27 - SPECIFICATION TECHNIQUE POUR LA CATEGORIE SUPERSPORT 300**

La réglementation suivante est mise en place pour limiter les modifications des machines homologuées. Ceci dans l'intérêt de réduire les coûts, garantir la sécurité et permettre une équité entre plusieurs modèles éligibles dans la catégorie.

Tout ce qui n'est pas explicitement autorisé est strictement interdit

Si la modification ou le changement d'une pièce ou d'un système n'est pas spécifiquement autorisé alors c'est interdit.

Les motocycles de la catégorie Supersport 300 doivent être homologués par la FFM. Toutes les machines doivent être atmosphériques.

L'apparence en vue de devant, de derrière et de profil des motos SSP300 doit, à l'exception du système d'échappement, être conformes à la forme homologuée (telle qu'elle a été produite à l'origine par le fabricant).

**Article 27.1 - Spécification du motocycle**

Toutes les pièces et tous les systèmes non spécifiquement mentionnés dans les articles suivants doivent rester tels que produits à d'origine.

**Article 27.2 - Machines éligibles**

Pour 2019, les machines éligibles dans la catégorie Supersport 300 sont les suivantes (cette liste peut être modifiée à tout moment par la CNV):

- Honda CBR500R
- Kawasaki Ninja 300 (EX300A/D/F)
- Kawasaki Ninja 400 (EX400G/H/J)
- KTM RC390 et RC390R
- Yamaha YZF-R3 et YZF-R3A

La CNV, se réserve le droit d'appliquer des solutions techniques afin de rétablir une équité entre les machines. Ces solutions techniques peuvent inclure mais ne se limitent pas à :

- La limitation du régime moteur maximal
- L'échelle des poids
- Les pièces approuvées par la CNV

La CNV pourra, à sa seule discrétion et au cours de la saison, mettre en place toute mesure jugée utiles afin de rétablir une équité entre les machines.

**Article 27.3 - Poids des machines**

Le poids minimum pour chacune des machines est défini comme suit :

Machine	Poids de la machine		Poids minimum combiné pilote et machine
	Limite basse	Limite haute	
Honda CBR500R	151 Kg	165 Kg	215 Kg
KTM RC390 et RC390R	134 Kg	148 Kg	208 Kg
Kawasaki Ninja 300	138 Kg	152 Kg	215 Kg
Kawasaki Ninja 400	138 Kg	152 Kg	215 Kg
Yamaha R3 et R3A	138 Kg	152 Kg	205 Kg

Le poids du pilote est le poids du pilote tout 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.

Si la machine a un poids supérieur à la limite haute alors on ne regardera pas le poids combiné de la machine et du pilote. Cependant, si la machine se situe entre les limites basse et haute alors on utilisera le poids combiné pilote plus machine.

Il est permis d'utiliser des lests pour être en conformité avec le présent règlement.

L'échelle des poids est susceptible d'être modifiée en cours de saison à la seule discrétion de la CNV.

**Article 27.5 - Carburant**

Voir article 20 – Carburant, des règles générales pour les contrôles techniques pour la vitesse.

**Article 27.6 - Pneus**

Pneus sculptés dot ou ETRTO obligatoire.

Pneus pluie autorisés.

Le re-taillage des pneus est interdit.

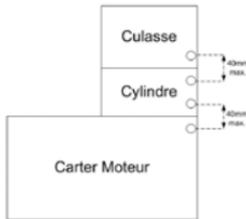
### Article 27.7 - Moteur

Le nombre de moteurs est limité à 3, c'est-à-dire à 3 allocations de plombs par pilote.

Deux zones devront être aménagées par le concurrent afin de permettre le plombage de la culasse au cylindre et du cylindre au carter moteur. Pour cela, des trous de Ø2mm mini devront être réalisés dans les 3 pièces mentionnées ci-dessus, avec une distance de 40 mm maximum (voir croquis ci-contre).

Le déplombage des machines n'est autorisé qu'en présence du responsable technique, tout manquement à cette disposition entrainera des sanctions sportives.

Les machines peuvent être passées au banc aléatoirement et à tout moment.



### Article 27.8 - Système d'injection

Le système d'injection d'origine homologué doit être utilisé sans aucune modification.

Les injecteurs doivent être d'origine sans aucune modification.

Les conduits d'admission doivent rester tel qu'homologués, sans aucune modification.

Les papillons ne peuvent être changés ou modifiés.

Le second jeu de papillons peut être retiré ou bloqué en position pleine ouverture et l'électronique associée peut être débranché ou retiré. Le ou les axe(s) de ce jeu de papillons doit rester monté(s)

On ne peut ajouter de cornets d'admission à longueur variable s'ils ne sont pas déjà installés sur le motorcycle homologué et tous leurs éléments doivent rester identiques et fonctionner de la même façon que le circuit homologué. Toutes les pièces des cornets d'admission à longueur variable doivent rester strictement telles qu'homologuées.

L'air et le mélange air/carburant ne peuvent arriver dans la chambre de combustion qu'en passant par les corps de la rampe des papillons.

Les papillons contrôlés électriquement aussi appelé "ride-by-wire", ne peuvent être utilisés que s'ils sont d'origine sur le modèle et homologués. La gestion électronique ne peut être modifiée et tous les systèmes de sécurité doivent être maintenus comme sur le modèle homologués.

### Article 27.9 - Culasse

Doit être la pièce d'origine et homologuée sans modification.

Le système de dégazage de la culasse doit être retiré. L'utilisation de plaques de fermeture sur le couvre culasse est autorisée.

Le joint de culasse est libre, mais doit être présent dans la même configuration que le modèle homologué (par exemple 'rings' interdit).

### Article 27.10 - Arbres à cames

Doit être la pièce d'origine et homologuée sans modification.

Par dérogation et pour les seules Yamaha R3 et R3A :

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.

### Article 27.11 - Pignons d'arbres à cames

Les pignons d'arbres à cames peuvent être modifiés pour permettre le réglage du calage de la distribution mais ne peuvent être modifiés dans un autre objectif tel que la réduction du poids.

Pour les systèmes sertis ou frettés, il est possible de remplacer le pignon ou la poulie par de l'adaptable réglable, sans modification de l'arbre à cames.

La chaîne de distribution, les patins et le tendeur de chaîne doivent rester d'origine (pièces adaptables interdites).

### Article 27.12 - Cylindres

Doivent être les pièces d'origine et homologuées sans modification.

### Article 27.13 Pistons

Doivent être les pièces d'origine et homologuées sans modification.

### Article 27.14 - Segments

Doivent être les pièces d'origine et homologuées sans modification.

### Article 27.15 - Axe de piston et clips

Doivent être les pièces d'origine et homologuées sans modification.

### Article 27.16 - Bielles

Doivent être les pièces d'origine et homologuées sans modification.

**Article 27.17 - Vilebrequin**

Doit être la pièce d'origine et homologuée sans modification.

**Article 27.18 - Carter moteur et carter de boîte de vitesse**

Doit être la pièce d'origine et homologuée, sans modification.

**Article 27.19 - Carters latéraux et protections moteur**

Les carters latéraux peuvent être modifiés ou remplacés. Dans tous les cas, la résistance du carter doit être identique à celui d'origine. Dans le cas d'un remplacement, celui-ci doit être fait dans la même matière que celui d'origine ou un matériau avec une densité supérieure à l'origine et il ne doit pas être plus léger que la pièce d'origine homologuée.

Tous les carters latéraux/carter moteurs contenant de l'huile et pouvant être en contact avec la piste suite à une chute devront être protégés par un second carter dans un matériau métallique tel qu'alliage d'aluminium, acier inoxydable ou acier.

Les protections ne doivent pas comporter d'arêtes vives pouvant entrer en contact avec le sol.

Des plaques 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.

Les carters homologués par la FIM sont autorisés.

Ces carters doivent être fixés correctement et de façon sûre par des vis des carters (au minimum 3) qui équipent également les carters originaux du moteur.

Les protections de carter contenant de l'huile doivent être tenues par des vis en acier.

Le responsable technique peut refuser les protections qui ne présentent pas toutes les garanties de sécurité.

**Article 27.20 - Boîte de vitesses / transmission**

Doit être la pièce d'origine et homologuée sans modification.

Le système qui permet la retenue du « point mort » peut être retiré.

L'étoile, la butée, le levier du barillet de boîte de vitesses peuvent être remplacés mais doivent fonctionner comme originellement conçus.

La fonction de passage rapide des vitesses est autorisée, le système utilisé doit être le système de la marque Dyno Jet, modèle Quick Shifter dont la référence commerciale est DYQS4130. Ceci est le seul système approuvé et il ne doit pas être modifié. La fonction de passage rapide des rapports ne doit pas être active au rétrogradage des vitesses.

Le pas et la taille de la chaîne, du pignon de sortie de boîte de vitesses ainsi que de la couronne peuvent être changés.

Le carter de chaîne peut être modifié ou changé.

La protection de chaîne peut être retirée pourvu qu'elle ne soit pas intégrée au garde boue arrière.

**Article 27.21 - Embrayage**

Le système d'embrayage (à sec ou humide) et le système de commande (par câble ou hydraulique) doivent rester tels qu'homologués.

Les disques garnis et les disques lisses sont libres.

Les ressorts d'embrayage sont libres.

La cloche d'embrayage doit être celle d'origine homologuée mais elle peut être renforcée.

Le moyeu et le plateau de pression peuvent être modifiés ou remplacés, il est permis d'utiliser un embrayage anti-dribble.

**Article 27.21 - Pompe à huile et circuit d'huile**

Doivent être les pièces d'origine et homologuées sans modification.

**Article 27.22 - Système de refroidissement**

Le seul liquide de refroidissement autorisé est de l'eau.

Une grille de protection peut être ajoutée devant les radiateurs d'huile ou d'eau.

Les durites et le/les vases à expansion peuvent être remplacés.

Le ventilateur du radiateur ainsi que son faisceau peuvent être retirés. Les thermo-contacts, les sondes de températures d'eau et le thermostat peuvent être retirés.

Le bouchon du radiateur est libre.

Un radiateur d'eau additionnel peut être utilisé pourvu que l'apparence de la machine en vue de devant, de derrière ou de côté ne soit pas modifiée. Des supports additionnels peuvent être utilisés pour fixer ce radiateur supplémentaire.

**Article 27.23 - 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-chaaleur ne peut être fixé à la boîte à air.

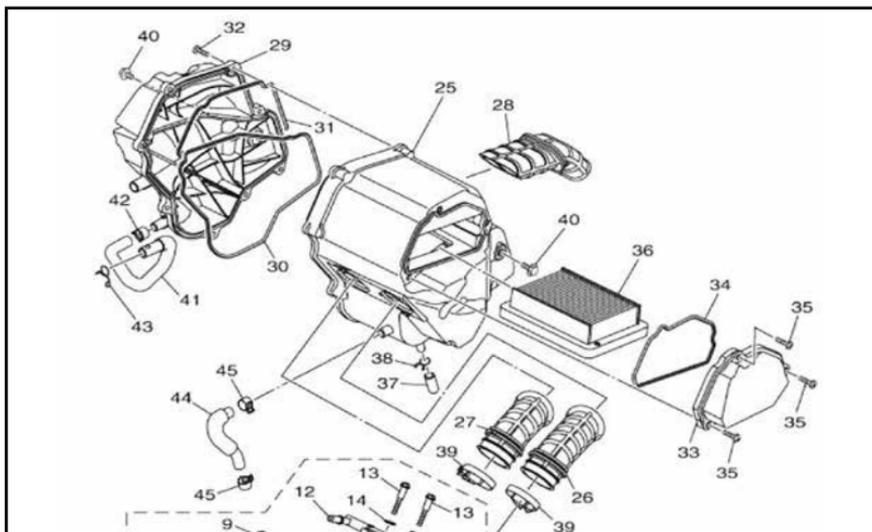
Par dérogation à ce qui précède :

**Pour les Yamaha R3 :**

Il est permis de modifier le couvercle du filtre à air (pièce #33 sur l'éclaté ci-après) selon les photos suivantes,

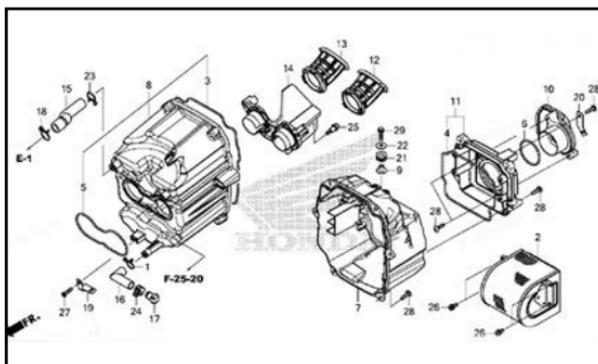


Le conduit d'entrée de la boîte à air peut être retiré (pièce #28), les 2 trompettes d'admissions peuvent être réduites en longueur autant que souhaité (pièces #26 et #27).



**Pour les Honda CBR 500R :**

Il est permis de modifier le couvercle de boîte à air selon le schéma ci-dessous, suppression de la zone à l'intérieur du cadre rouge.



Le conduit d'entrée de la boîte à air (pièce #10) peut être retiré, les 2 trompettes d'admission peuvent être réduites en longueur autant que souhaité (pièces #12 et #13).

**Article 27.24 - Circuit de carburant**

La pompe à essence et le régulateur de pression d'essence doivent être ceux d'origine homologués sans modification.

La pression d'essence doit être telle qu'homologuée.

Le circuit de carburant depuis le réservoir jusqu'à la rampe d'injection peut être remplacé ou modifié mais ne doit pas pouvoir être atteint en cas de chute ou d'accident.

L'utilisation de connecteurs rapides est autorisée.

Le circuit de mise à l'air du réservoir peut être modifié ou remplacé.

L'ajout de filtre à essence est autorisé.

**Article 27.25 - Echappement**

Le collecteur, la ligne et le silencieux peuvent être modifiés ou changés. Le catalyseur doit être retiré.

Le nombre de silencieux doit rester tel qu'homologué. Le silencieux doit être placé du même côté que le modèle homologué.

Pour des raisons de sécurité, les bords de la/les sortie(s) de l'échappement doit/doivent être arrondis afin d'éviter les arêtes tranchantes.

L'enrubannage de l'échappement est interdit sauf dans les zones des pieds du pilote ou dans les zones en contact avec le cadre.

Le niveau sonore ne doit pas dépasser 102 dB/A aux régimes définis à l'article 19 des règles générales pour les contrôles techniques.

**Article 27.26 – Systèmes électriques et électroniques****Article 27.26.1 – Gestion moteur (ECU)**

L'utilisation du boîtier additionnel de la marque Dyno Jet, modèle : Power Commander 5 est obligatoire. Celui-ci devra utiliser le hardware Version: 1, le Bootloader Version: 0.0.0.19 ainsi que le Firmware Version: 0.1.13.1. Les versions du hardware, bootloader et firmware sont susceptibles d'être modifiées en cours de saison, à la seule discrétion de la CNV. Les références commerciales des boîtiers autorisés sont les suivantes :

- **Honda CBR 500R** : DYPCV17-067
- **Kawasaki Ninja 400** : DYPCV17-076
- **Kawasaki Ninja 300** : DYPCV17-046
- **KTM RC 390 et RC 390R** : DYPCV18-015
- **Yamaha R3 et R3A** : DYPCV22-072 ou DYPCV22-087

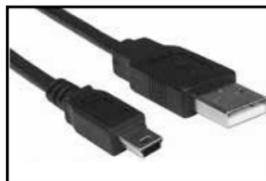


La connexion au boîtier doit être possible sans outils ni démontage.

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.

Les boîtiers ECU peuvent être déplacés mais sans modification du faisceau.

Les boîtiers ECU d'origine peuvent être inter-changés avec ceux d'un autre concurrent ou de la FFM, du même modèle.

La modification du boîtier ECU d'origine est strictement interdite.

**Article 27.26.2 - Régime moteur**

Le limiteur de régime devra être configuré selon les valeurs indiquées dans le tableau suivant. Ces régimes pourront être réajustés à la seule discrétion de la CNV en cours de saison. La modification du limiteur de régime est verrouillée par un code, celui-ci vous sera communiqué sur simple demande, soit par le revendeur du boîtier (Tournay Distribution®) soit par la Fédération Française de Motocyclisme. Pour cela, vous devrez communiquer le numéro de série de votre boîtier (information disponible dans « Device Information » ou en faisant « ctrl + I » dans le logiciel « Dyno Jet Power Commander 5 »).

Machine	Honda CBR500R	Kawasaki Ninja 300	Kawasaki Ninja 400	KTM RC390 et RC390R	Yamaha R3 et R3A
Limiteur de régime	10.200 tr/min	13.000 tr/min	10.000 tr/min	10.450 tr/min	13.100 tr/min

### **Article 27.26.3 – Faisceau**

Le faisceau électrique d'origine doit être conservé, seules les connexions suivantes peuvent être retirées :

- le phare avant ;
- le feu arrière et les stops ;
- les clignotants ;
- l'avertisseur sonore ;
- 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 fils associés à ses fonctions peuvent être retirés. Tous les connecteurs doivent rester tels que d'origine. Aucun fil ne peut être ajouté. Aucun dispositif sans fils ou de connexions à distance dans le but d'échanger des données ou d'effectuer des réglages n'est autorisé. Des résistances peuvent être ajoutées à la place des composants qui sont autorisés à être retirés pour empêcher les codes erreurs et panne.

### **Article 27.26.4 - Tableau de bord**

Le tableau de bord doit être celui d'origine, en état de marche et sans modifications.

### **Article 27.26.5 – Capteurs et actionneurs**

Aucun actionneur ne peut être ajouté, déplacé ou modifié sauf ceux spécifiquement autorisés et référencés dans ce règlement.

Aucun capteur ne peut être ajouté, déplacé ou modifié sauf ceux spécifiquement autorisés et référencés dans ce règlement.

Il est permis de retirer la sonde lambda d'origine et d'utiliser un dispositif permettant de ne pas générer de code erreur ou panne.

Il est permis d'utiliser le kit sonde lambda de la marque Dyno Jet, modèle Auto Tune, dont la référence commerciale est DYPCVAT200.

### **Article 27.26.6 – Equipements électriques**

Les batteries sont libres, lithium autorisé.

Les bougies sont libres.

### **Article 27.26.7 – Acquisition de données**

L'acquisition de données est autorisée, la télémétrie est interdite (cf. Article 11 des règles générales pour les épreuves de vitesse).

Il est uniquement permis d'acquérir les données suivantes :

- a. La position des fourches (en ajoutant un capteur)
- b. La position de l'amortisseur (en ajoutant un capteur)
- c. Le « switch » du frein avant mais pas la pression (interrupteur lié à la position, en ajoutant un capteur)
- d. Le temps au tour (en ajoutant un capteur)
- e. La position GPS (en ajoutant un capteur)
- f. La vitesse de la roue arrière (en ajoutant un capteur si non présent d'origine)
- g. Le régime moteur
- h. La position des papillons et ou de la poignée (pour les machines en ride by wire)
- i. La température d'eau

### **Article 27.27 - Générateur, alternateur, démarreur**

Doivent être les pièces d'origine homologuées sans modification.

Le stator doit être positionné comme homologué sans modification ni décalage.

Le démarreur doit fonctionner normalement et être toujours en mesure de mettre en fonctionnement le moteur, tout au long de l'épreuve.

Le démarreur doit faire tourner le moteur à une vitesse suffisante pour faire démarrer le moteur, et ce pendant toute la durée de la manifestation.

### **Article 27.28 - Cadre**

Pendant toute la durée de l'évènement, chaque pilote ne peut utiliser qu'une seule machine, telle que présentée au contrôle technique, avec le cadre clairement identifié et marqué. Dans le cas où le cadre devrait être remplacé, le pilote ou le team doit en faire la demande préalable au responsable technique avant toute intervention.

Un cadre pré-assemblé peut être présenté au responsable technique afin d'obtenir la permission du changement. Ce pré-assemblage doit uniquement contenir les pièces suivantes :

- Le cadre
- Les roulements et bagues (colonne de direction, bras oscillant, etc)
- Bras oscillant
- Bielle de suspension arrière et l'amortisseur arrière
- Tés de fourche supérieur et inférieur
- Faisceau électrique

Cet ensemble de secours n'est pas autorisé à être présent dans le stand avant que le team ou le pilote ait reçu l'autorisation du responsable technique.

La machine remontée après un changement de cadre doit obligatoirement être inspectée par le responsable technique afin de procéder aux vérifications de sécurité et à la pose d'un nouveau marquage.

**Article 27.29 - Cadre et boucle arrière**

Le cadre doit rester tel qu'homologué sans aucune modification.  
Des trous peuvent être réalisés dans le cadre afin de fixer les éléments autorisés tels que les supports de carénages, d'amortisseurs de direction ou de capteurs.  
Les côtés du cadre peuvent être recouverts par une protection composite. Celle-ci doit épouser la forme du cadre.  
Des protections anti-chutes peuvent être utilisées, fixées sur le cadre, sur des points existants ou au bout des axes de roues. Les axes de roues ne peuvent en aucun cas être modifiés.  
Le support de béquille latéral peut être coupé ou retiré.  
Aucun autre élément ne peut être ajouté ou enlevé du cadre.  
Toutes les machines doivent présenter un numéro de châssis.  
Les supports moteurs doivent rester tels qu'homologués sur la machine d'origine.  
Les supports de carénages avants peuvent être modifiés ou changés mais l'usage du titane et de composites est 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

Les types de peintures sont libres, mais le polissage du cadre et de la boucle arrière est interdit.

**Article 27.30 - Suspension**

Les machines doivent être équipées des suspensions issues de la liste des pièces autorisées en Supersport 300 (voir liste ci-après). Le tarif maximum est tel que défini dans les articles 27.30.1 et 27.30.2. Les marques souhaitant être homologuées en Supersport 300 doivent en faire la demande auprès de la FFM.

**Article 27.30.1 - Fourche**

Le kit pour les fourches comprend les pièces suivantes (mais pas uniquement) les cartouches, les ressorts, les dispositifs de réglages, les bouchons supérieurs, les entretoises, les joints, les bagues et ou encore les clinquants mais ne comprend pas l'huile et la main d'œuvre. Ces kits ne doivent pas avoir un prix catalogue supérieur à 700 € HT (hors promotion).

**Article 27.30.2 - Amortisseur arrière**

Pour un amortisseur arrière complet incluant le ressort, le dispositif de réglage de la pré-charge et de l'assiette, le prix ne doit pas être supérieur à 850 € HT (hors promotion).

Les équipes ne peuvent modifier aucune pièce de la suspension, toutes les pièces doivent provenir de la marque de la suspension ou du kit.

Aucun type de suspension électronique ne peut être utilisé même si la machine homologuée en est équipée.

Les amortisseurs de direction électronique ne peuvent être utilisés sauf à ce qu'ils soient présents sur la machine d'origine homologuée. Les amortisseurs d'origine ne peuvent être modifiés.

**Article 27.31 - Fourches**

Les Fourches (tube, fourreau, pied de fourche, axe de colonne de direction, etc) doivent rester d'origine du modèle homologué.

Bitubo		
Fourche	K0097JBH0*WO	Kawasaki Ninja 300
	K0108JBH01WO	Kawasaki Ninja 400
	Y0150JBH01WO	Yamaha R3
	KT003JBH01V1WO	KTM RC 390
Amortisseur	K0097CLM11	Kawasaki Ninja 300
	K0105CLM11	Kawasaki Ninja 300
	Y0150CLM11	Yamaha R3
	KT003XXT11	KTM 390
	K0108XXT11	Kawasaki Ninja 400
	K0105XXT11	Kawasaki Ninja 300
Y0150XXT11	Yamaha R3	
K-Tech		
Fourche	120-013-130-010	Honda CBR 500 R
	120-012-150-100	Kawasaki Ninja 300
	120-018-150-005	Kawasaki Ninja 400
	120-014-155-005	KTM 390
	120-015-270-005	Yamaha R3
Amortisseur	245-017-150-005	Kawasaki Ninja 400
	279S-013-150-005	Kawasaki Ninja 300
	279S-018-150-005	Kawasaki Ninja 400
	279S-014-155-005	KTM RC 390
	264S-016-130-010	Honda CBR 500 R
	264S-015-270-005	Yamaha R3
Mupo Suspension		
Fourche	C12	Tous les modèles
	A13	Tous les modèles sauf Kawasaki
	A04	Tous les modèles
Ohlins		
Fourche	FSK 133	Kawasaki Ninja 400
	FKS 225	Honda CBR 500 R
	FKS 507	KTM RC 390
	FKS 203	Yamaha R3
	FSK 104	Yamaha R3
	FKS 223	Kawasaki Ninja 400
Amortisseur	KA 841	Kawasaki Ninja 300
	YA 467	Yamaha R3
	HO 320	Honda CBR 500 R
	KA 744	Kawasaki Ninja 400
	KT 303	KTM RC 390
YSS		
Fourche	CO208-750TRC-02	Kawasaki Ninja 400
	CO208-730-01	Yamaha R3
Amortisseur	MG456-320H2RWL-S01RX	Kawasaki Ninja 400
	MX456-285H1RWL-18	Yamaha R3

Les Tés de fourche supérieur et inférieur doivent rester tels qu'homologués par le constructeur sur la machine d'origine.

L'axe de la colonne de direction doit rester tel qu'homologué sur la machine d'origine, dans la position d'origine. Si la machine d'origine intègre un dispositif permettant le réglage de la chasse ou de la position de la colonne, alors celui-ci doit rester d'origine.

Un amortisseur de direction peut être ajouté ou celui d'origine remplacé par un modèle adaptable. L'amortisseur de direction ne peut être utilisé comme butée de direction.

Les bouchons supérieurs des fourches peuvent être uniquement modifiés ou remplacés que dans le but de permettre le réglage depuis l'extérieur.

Les caches poussières peuvent être modifiés, changés ou retirés à condition que les fourches restent parfaitement étanches.

Les pièces d'origine, internes aux fourches peuvent être modifiées ou changées. Les kits de suspensions approuvés dans la liste peuvent être installés. La finition de la surface d'origine des tubes de fourches peut être modifiée. Les traitements de surfaces sont autorisés mais doivent respecter l'Article 27.30.1 - Fourche. Les fourches pilotées en électronique doivent avoir tous les composants internes remplacés par un système conventionnel de suspension.

#### **Article 27.32 - Bras oscillant**

Le bras oscillant doit être monté comme à l'origine et sans aucune modification permise.

Les axes, rondelles et écrous doivent être montés comme à l'origine et être les pièces d'origine sans modification.

La position de l'axe de rotation du bras oscillant doit rester tel qu'homologué, si la machine intègre d'origine un système de réglage, il peut être utilisé mais ne doit pas être modifié.

Une protection de couronne arrière (dent de requin) doit être fixée au bras oscillant et doit toujours couvrir la zone basse entre la chaîne, le bras oscillant et la couronne, et ce peu importe la position de la roue dans le bras oscillant. Des supports de béquilles arrières peuvent être ajoutés au bras oscillant, soit soudés soit vissés. Ces supports ne doivent pas comporter d'arêtes vives. Les vis doivent être noyées dans les supports.

Un système d'ancrage ou de des points de maintien en place de l'étrier de frein arrière d'origine peuvent être ajoutés au bras oscillant arrière.

Les côtés du bras oscillant peuvent être protégés par un vinyle épais mais en aucun cas par une pièce composite ou structurelle

#### **Article 27.33 - Suspension arrière**

La suspension arrière (l'amortisseur) peut être remplacée par un modèle homologué, les points d'attaches au cadre et au bras oscillant doivent rester d'origine. Celle-ci doit respecter l'Article 27.30.2 - Amortisseur arrière, de ce règlement.

Tous les renvois de la suspension arrière (bielles) doivent être ceux d'origine sur la machine homologuée sans aucune modification.

Le point de montage supérieur de l'amortisseur doit être le point d'origine homologué, sans modification aucune. Un écrou prisonnier et des entretoises spécifiques peuvent être utilisés entre l'amortisseur et le point haut de montage afin d'ajuster la hauteur du châssis.

L'amortisseur et le ressort peuvent être changés. Un amortisseur électronique peut être remplacé par un amortisseur conventionnel mais pas l'inverse.

#### **Article 27.34 - Jantes**

Les jantes doivent être d'origine du modèle homologué sans aucune modification.

Les jantes peuvent être repeintes mais il n'est pas possible de retirer la peinture d'origine.

Un traitement anti-dérapant peut être appliqué sur le talon de la jante.

Si la jante intègre un système de porte couronne sur silent-bloc, celui-ci doit rester tel qu'homologué.

Les axes, écrous et rondelles de roues doivent rester tels qu'homologués, seules les entretoises de roues peuvent être modifiées ou remplacées.

L'entretoise des roulements de roues doit rester telle qu'homologuée.

Les masses d'équilibrage de roues peuvent être enlevées, changées ou ajoutées.

Tous types de valves peuvent être utilisés.

#### **Article 27.35 - Freins**

Les disques de freins peuvent être remplacés par des disques de freins adaptables mais ceci en respectant les règles suivantes :

Les disques de freins doivent rester dans le même matériau que celui homologué ou en acier (taux de carbone < 2.1% de masse).

Les disques non flottants ou d'une seule pièce peuvent être remplacés par des disques flottants. Le moyeu du disque doit être du même matériau que le disque homologué en acier ou en aluminium.

Le diamètre extérieur du disque de frein ne doit pas être supérieur à celui homologué sur la machine.

L'épaisseur du disque de frein peut être augmentée mais il doit toujours être possible de l'utiliser avec l'étrier d'origine sans modification. Le nombre de points de montage disque / moyeu est libre.

La fixation du disque ou du moyeu du disque doit rester tel que sur le modèle homologué.

L'étrier de frein avant et arrière (ainsi que les supports, fixations, positions) doivent rester tels qu'homologués. Aucune modification n'est autorisée.

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. Il est également permis de remplacer les pistons d'étrier en aluminium par des pistons en acier fabriqués par le même fabricant que le modèle homologué.

Le support d'étrier de frein arrière peut être monté sur le bras oscillant, mais le support doit être maintenu par les mêmes points de fixation tels qu'homologués.

En conséquence, le bras oscillant peut être modifié pour faciliter le positionnement du support d'étrier de frein arrière en soudant, en fraisant ou en utilisant un filet rapporté. En aucun cas cela ne doit servir de renfort.

Les maîtres-cylindres de frein avant et arrière doivent être les pièces d'origine sans modification.

Les réservoirs de liquide de frein avant et arrière peuvent être changés.

Les circuits de frein avant et arrière peuvent être changés.

La séparation des durites de freins avant doit se faire au-dessus du T de fourche inférieur.

Les connecteurs hydrauliques rapides (ou "dry-break") sont autorisés sur les différents circuits de freinage.

Les plaquettes de freins avant et arrière peuvent être changées. Les goupilles de fixation des plaquettes peuvent être remplacées par un système à démontage rapide.

Il n'est pas permis d'ajouter d'écopés ou de conduits.

Le système "Antilock Brake System" (ABS) doit être enlevé. Le calculateur d'ABS peut rester monté dans le but de supprimer les codes erreurs.

Les motos doivent être équipées d'une protection du levier de frein avant, dans le but 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. Les protections en composite ne sont pas autorisées. L'utilisation du disque de frein avant d'origine de la Kawasaki Ninja 400 (référence 41080-0695-32L) n'est pas autorisée.

#### **Article 27.36 - Guidons et commandes**

Les guidons peuvent être remplacés.

Les guidons et les commandes aux guidons peuvent être déplacés.

La poignée des gaz doit se fermer dès qu'elle est relâchée.

La poignée des gaz ainsi que les câbles de gaz peuvent être modifiés ou remplacés mais la jonction avec le corps papillon doit rester telle qu'homologuée. Les commandes de gaz par câble doivent toutes être munies de 2 câbles, un pour l'ouverture et un pour la fermeture. Les commandes de gaz "ride by wire" doivent rester d'origine. Les leviers de freins et d'embrayage peuvent être remplacés par un modèle adaptable. Un système de réglage extérieur est permis.

Les interrupteurs peuvent être changés mais le bouton du démarreur électrique et le coupe-circuit doivent être au guidon.

Les machines doivent être équipées d'un coupe-circuit complet monté sur le guidon du côté droit, actionnable en ayant la main sur la poignée. Le bouton du coupe circuit doit être de couleur rouge.

#### **Article 27.37 - Reposes pieds / Commandes aux pieds**

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 peuvent être montés fixes ou de façon rabattable et dans ce cas un dispositif les ramenant automatiquement à la position normale doit être prévu.

L'extrémité de chaque repose-pied doit se terminer par un rayon sphérique plein d'au moins 8mm.

Les repose-pieds en acier non rabattables doivent se terminer par un embout en plastique, téflon ou autre matériau équivalent fixe en permanence et d'un rayon minimal de 8mm.

#### **Article 27.38 - Réservoir d'essence**

Le réservoir de carburant doit être installé d'origine, aucune modification n'est autorisée sur la pièce homologuée.

Tous les réservoirs de carburant doivent être complètement remplis de produit ignifugé (structure à cellules ouvertes, par exemple, Explosafe®).

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 ou une 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 ne peut être recouvert sauf si la machine homologuée présente également une couverture complète.

Les côtés du réservoir peuvent être recouverts d'une pièce de protection en matériau composite. Ces protections doivent épouser la forme du réservoir.

#### **Article 27.39 - Carénage**

Le carénage peut être remplacé par des contretypes accessoires de formes et d'aspect identiques à l'origine. Le matériau peut être changé. L'utilisation de matériau en fibres de carbone ou composite de carbone est interdite.

La bulle peut être remplacée par un contretype transparent. Une modification de la hauteur de la bulle de +/- 15 mm est autorisée.

Il est interdit d'équiper des motocycles de carénage si elles n'en sont pas équipées d'origine. Dans ce cas, un bac de récupération (50 % des liquides) doit équiper le motocycle.

Ce dispositif ne peut dépasser une ligne tracée horizontalement d'un axe de roue à l'autre.

L'ensemble des pattes supportant les instruments sur le carénage peut être remplacé. Tous les autres supports de carénage peuvent être modifiés ou remplacés.

Les conduits d'air originaux entre le carénage et le cadre ou la boîte à air peuvent être changés mais ils doivent conserver le profil et la section d'origine de la machine homologuée.

Les grilles de protection originellement installées dans les ouvertures des conduits d'air peuvent être enlevées.

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 carénage inférieur doit comporter un maximum de deux trous de 26 mm, ces trous doivent rester obstrués en conditions de course piste sèche et doivent être ouverts uniquement dans des conditions de course sur piste mouillée, selon les déclarations (wet ou dry) du directeur de course.

Le garde boue avant peut être remplacé par un garde boue accessoire de forme et de dimension identiques à celui d'origine et peut être espacé vers le haut afin de laisser de la place pour le pneu.

La garde boue arrière fixé sur le bras oscillant peut être remplacé par des contretypes accessoires aux pièces d'origine.

La protection de chaîne peut être retirée. Tous les bords exposés doivent être arrondis.

#### **Article 27.40 - Selle**

La selle, le support de selle ainsi que les carénages associés peuvent être remplacés.

L'apparence de devant, de derrière et de côté doit être conforme à celle homologuée.

La partie supérieure du dossier autour de la selle passager peut être modifiée pour devenir un dossiereret mono-place.

Les systèmes d'origine de fermetures des selles peuvent être retirés.

Toutes les arêtes exposées doivent être rayonnées.

#### **Article 27.41 - Eléments de fixation**

Les éléments de fixation d'origine peuvent être remplacés par des éléments de fixation de n'importe quel matériau et type mais les éléments de fixation en titane ne peuvent pas être utilisés. La solidité et le type doivent être égaux ou supérieurs à la solidité de l'élément de fixation standard qu'ils remplacent.

Les éléments de fixation peuvent être percés pour recevoir des fils de freinage de sécurité, mais des modifications en vue d'un allègement ne sont pas autorisées.

Les attaches de carénage peuvent être changées par des attaches de type rapide.

Les éléments de fixation en aluminium ne peuvent être utilisés que pour des emplacements qui ne sont pas sur la structure.

#### **Article 27.42 - Feu arrière de sécurité**

Voir article 23 des règles générales pour les contrôles techniques de vitesse.

#### **Article 27.43 - Les éléments suivants peuvent être modifiés ou remplacés :**

Tous types d'huiles moteur, de liquide de frein, ou d'huile de suspension peuvent être utilisés.

Les joints ainsi que le matériau des joints.

Les roulements doivent rester dans les mêmes matériaux que ceux d'origine, mais ils peuvent être remplacés par des adaptables.

La matière pour les supports non d'origine (carénage, échappement, instrumentations, etc.) sur le cadre ou le moteur ne peut être du titane ou des composites (carbone, aramide, kevlar par exemple) sauf pour le silencieux qui peut être en carbone.

Les protections de cadre, de chaînes et de repose-pieds peuvent être faites dans d'autres matériaux comme de la fibre de carbone à condition que ces pièces ne remplacent pas une pièce existante du modèle homologué.

#### **Article 27.44 - Les éléments suivants peuvent être retirés :**

- Systèmes de contrôle des émissions de polluants, dans ou autour de la boîte à air et du moteur (sonde lambda, système d'injection d'air).

- Tous les accessoires vissés sur la boucle arrière.

#### **Article 27.45 - Les éléments suivants doivent être retirés :**

- Phares, feu, et clignotants

- Rétroviseurs

- Klaxon

- Support de plaque d'immatriculation

- Trousse à outils

- Support de casque et de bagages

- Reposes pieds passager

- Poignées passager

- Béquille centrale et latérales sauf les supports soudés

- Catalyseurs

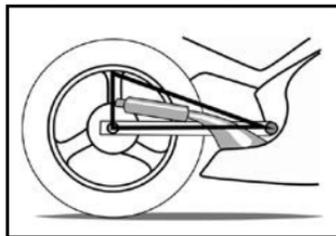
**Article 28 - Système d'échappement**

Les systèmes d'échappements et silencieux peuvent être changés ou modifiés.

L'emplacement, l'apparence et le profil du silencieux doivent rester tels que le modèle homologué.

Les lignes dites hautes ne sont pas autorisées si la machine n'est pas homologuée avec par le constructeur et inversement.

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 dont les sommets sont formés par l'axe du repose pieds, l'axe de la roue arrière et la projection verticale reliant celui-ci au bord supérieur de la jante arrière (voir croquis ci-dessous). Pour des raisons de sécurité les bords de la ou des sorties des silencieux doivent être arrondis pour éviter les bords tranchants.



La limite de bruit est de 102 dB/A, à tout moment de la manifestation, aux régimes définis à l'article 19 des règles générales pour les contrôles techniques.

**HORAIRES PRÉVISIONNELS**Samedi matin**Heure de départ des essais**

8:30	9:00	Essais libres Supersport 300
9:10	9:40	1ère séance d'essais chronométrés EUROPEAN BIKE
9:45	10:15	Essais libres Pré-Moto 3
10:25	10:55	Essais libres Supersport 600
11:00	11:30	Essais libres Superbike
11:40	12:05	1ère séance d'essais chronométrés Side-Cars

Samedi après-midi**Heure de départ des essais - des courses - des warm-up**

**(pour les courses, ouverture de la sortie de la voie des stands 15 mn avant)**

14:00	14:25	Essais chronométrés Supersport 300
14:35	15:00	Essais chronométrés Pré-Moto 3
15:10	15:35	Essais chronométrés Supersport 600
15:45	16:10	Essais chronométrés Superbike
16:30		1ère course European Bike
17:10		1ère course Side-Cars
17:50	18:00	Warm-up Pré-Moto 3
18:05	18:15	Warm-up Supersport 300

Dimanche matin**Heure de départ des essais - des courses - des warm-up**

**(pour les courses, ouverture de la sortie de la voie des stands 15 mn avant)**

8:15	8:25	Warm-up Supersport 600
8:30	8:40	Warm-up Superbike
8:45	9:10	2ème séance d'essais chronométrés Side-Cars
9:20	9:50	2ème séance d'essais chronométrés European Bike
10:10		1ère course Pré-Moto 3
10:50		1ère course Supersport 300
11:30		1ère course Supersport 600
12:10		1ère course Superbike

Dimanche après-midi**Heure de départ des courses**

**(ouverture de la sortie de la voie des stands 15 mn avant)**

14:15		2ème course Side-Cars
14:55		2ème course Pré-Moto 3
15:35		2ème course Supersport 300
16:15		2ème course Supersport 600
16:55		2ème course European Bike
17:35		2ème course Superbike

# COUPES DE FRANCE PROMOSPORT

## ARTICLE 1 - DEFINITION

La Fédération Française de Motocyclisme met en compétition pour 2019 :  
**LES COUPES DE FRANCE PROMOSPORT**

Un vainqueur sera désigné dans chacune des cinq classes suivantes :

### - Classe 125cc

Au-dessus de 110cc jusqu'à 125cc (4 temps, mono cylindre), pour un prix maximum de 6 000 € T.T.C., prix catalogue\*. **Accessible à partir de 10 ans. Puissance max 25 cv à la roue arrière.**

### - Classe 400cc

Au-dessus de 125cc jusqu'à 499cc (2 cylindres) et de 250cc à 399cc (mono cylindre), au prix maximum de 7.000 € T.T.C., prix catalogue\*. **Accessible à partir de 12 ans pour une puissance max de 42 cv à la roue arrière, 14 ans pour une puissance de 50 cv.**

### - Classe 600cc

Au-dessus de 401cc et jusqu'à 600cc (4 cylindres) et au-dessus de 401cc et jusqu'à 675cc (3 cylindres), au prix maximum de 16.000 € T.T.C., prix catalogue. \* **Accessible à partir de 15 ans.**

### - Classe 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 22.500 € T.T.C., prix catalogue. \* **Accessible à partir de 16 ans.**

### - Promo Master

Machines conforme au règlement Promo Découverte. Le pilote devra être âgé de 40 ans minimum au jour de l'épreuve (samedi au départ des séries).

(\*) Ces prix 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.

Pour les versions non bridées, le prix public "clé en main" y compris les pièces de débridage, ne devra pas excéder les sommes indiquées ci-dessus.

## ARTICLE 2 - E PREUVES

Les points permettant d'établir les classements des PROMOSPORT FRANCE pourront être acquis lors des manifestations organisées par la F.F.M. et ses Clubs qui se dérouleront aux dates suivantes :

L'une ou l'autre de ces courses pourra changer de date sous réserve d'accord de la Commission Nationale Vitesse, des épreuves pourront également être rajoutées ou annulées en cours de saison.

<b>23 et 24 mars</b>	NOGARO	A.S.M. ARMAGNAC BIGORRE
<b>27 et 28 avril</b>	CAROLE	MC MOTORS EVENTS
<b>25 et 26 mai</b>	CROIX EN TERNOIS	ASM CROIX EN TERNOIS
<b>15 et 16 juin</b>	PAU ARNOS	MC PAU ARNOS
<b>20 et 21 juillet</b>	LE MANS	ASM ACO
<b>3 et 4 août</b>	MAGNY COURS	MC NEVERS ET DE LA NIEVRE
<b>7 et 8 septembre</b>	LEDENON	MC LEDENON

## ARTICLE 3 - CONCURRENTS

Pourront disputer les épreuves des Coupes de France PROMOSPORT, les coureurs de toute nationalité, détenteurs d'une licence NCO, NJ3, délivrée par la F.F.M. et valable pour l'année en cours. Les licences LJA seront autorisées si le plateau n'est pas complet uniquement pour les catégories 125cc et 400cc, toutefois les pilotes utilisant cette licence ne pourront pas marquer de points au classement. Les pilotes de la catégorie Master ne pourront plus cumuler plusieurs catégories.

Les pilotes ne remplissant pas toutes ces conditions devront prendre contact avec le service Promosport avant l'épreuve, pour informations complémentaires au 01.49.23.77.25

### **3.1 - Ne peuvent participer aux épreuves Coupe de France PROMOSPORT (\*)**

a) Les coureurs ayant été titulaires d'une licence internationale annuelle dans une discipline C.C.R dans les 10 années précédentes (sauf Dragsters, Montagne et Endurance)

b) les pilotes ayant terminé dans les cinq premiers du Championnat de France Superbike (Scratch, toutes les catégories du Superbike sont comprises) et les trois premiers 600 et 1000 Stock dans les 5 années précédentes.

c) le vainqueur des 1000cc Promo des 5 années précédentes (\*).

(\*) Le 2ème et 3ème des catégories 400cc, 600cc auront la possibilité d'effectuer une année supplémentaire dans cette catégorie, mais ne seront plus admis à l'issue de celle-ci pour une durée de 5 ans en Coupes de France Promosport s'ils sont encore sur le podium à l'issue de la deuxième saison. Les 400cc pourront rouler en 600cc ou 1000cc. Les 600cc pourront toutefois rouler en 1000cc.

**3.2 -** Ne peuvent participer dans leur classe 2018 ou dans une classe inférieure en cylindrée (\*)

- a) le vainqueur des Coupes de France Promosport 125cc, 400cc, 600cc et Promo 500 Cup.  
 b) les vainqueurs des différentes Coupes de Marque ou Courses Annexes des cinq années précédentes, (ils pourront 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.

#### ARTICLE 4 - MACHINES

Les machines admises à disputer les Coupes de France PROMOSPORT devront être homologuées par la F.F.M.

#### ARTICLE 5 - ENGAGEMENTS

Chaque demande devra être accompagnée du montant des droits fixés pour 2019 à 210 € (dont 10 € de droit de transpondeur).

La formule PROMOSPORT a pour objectif de permettre aux pilotes amateurs et à ceux dont l'ambition est de faire carrière dans le sport motocycliste d'assouvir leur passion dans les meilleures conditions et d'y trouver le plaisir qu'ils en attendent. C'est pourquoi tout concurrent ayant reçu une confirmation d'engagement est assuré de participer à une séance qualificative et à deux courses minimum.

Les concurrents auront 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 seront déterminées par la date de réception à la F.F.M (Service Promosport – 74, avenue Parmentier 75011 PARIS) des demandes d'engagements valides (dûment complétées et accompagnées du mode de règlement choisi).

Si les créneaux horaires disponibles pour la catégorie sont complets les engagements qui continueraient à arriver seront mis en liste d'attente. **Dans le cas où un pilote s'engagerait sur toute la saison, il sera automatiquement placé en 1ère position sur la liste d'attente.**

En cas de désistement les places devenues disponibles seront proposées aux pilotes figurant sur cette liste dans l'ordre de réception de leur demande d'engagement.

Les engagements seront accessibles à compter du 10 janvier et seront réservés pendant 7 jours aux pilotes s'engageant pour la totalité des courses.

**\*\* Les règlements par chèque sur une banque non domiciliée en France seront refusés.**

Les engagements seront clos impérativement 30 JOURS avant la date de chaque manifestation. Les chèques d'engagement seront mis en banque à la date de clôture des engagements.

Dans le cas où une catégorie comprendrait à la date de clôture des engagements moins de 20 participants, la CNV se réserve le droit d'annuler cette catégorie.

Passé ce délai et pour autant qu'il reste des places disponibles, les engagements ne pourront se faire que par le site Internet et seront majorés d'un droit supplémentaire de 70 €. Le paiement ne pourra alors être fait que par carte bancaire ou en espèces. Aucun autre type de demandes (fax, mail, etc.) ne sera accepté.

#### En cas de paiement revenu impayé :

Un courriel sera adressé au pilote qui disposera alors d'un délai de 3 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 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 mais restera redevable de ses frais d'engagements en totalité.

Attention, un pilote ne pourra prendre le départ d'une course sans avoir réglé, au préalable, ses impayés des courses précédentes.

#### Pilote souhaitant déclarer forfait :

Pour tout forfait, un droit administratif de 80 € sera retenu, et ce, quelle que soit la raison. Cette déclaration devra obligatoirement être faite par écrit, email, courrier ou fax. Pour tout forfait à moins de 8 jours la totalité de l'engagement sera retenue.

En cas de force majeure, la C.N.V. se réserve le droit d'étudier la demande, toutefois le justificatif devra impérativement lui parvenir avant le début des vérifications administratives de l'épreuve.

Après l'ouverture des vérifications administratives, les droits d'engagement ne seront pas remboursés, ni reportés.

#### ARTICLE 6 - DEROULEMENT DES EPREUVES

##### 6.1 - Vérifications

Les opérations de contrôle administratif et technique auront lieu le vendredi de 11 heures à 13 heures et de 14 heures à 18 heures 30. Le samedi, les vérifications reprendront à 8 heures jusqu'à 12 heures.

Chaque pilote devra obligatoirement se présenter aux opérations de vérifications administratives avec sa licence en cours de validité et sa confirmation d'engagement au moins une heure avant le début des séries de sa catégorie. Tout pilote qui se présentera hors délai se verra refuser l'accès à l'épreuve.

Les horaires détaillés de chaque manifestation seront établis sur place à la clôture des vérifications en fonction du nombre de séries déterminé par le nombre de présents. Ils seront portés dès que possible à la connaissance des concurrents et soumis à l'accord du Directeur de Course.

Les pilotes devront être présents en pré-grille, au moins 20 mn avant l'heure théorique du départ de leur série, afin de pouvoir répondre à un léger décalage des horaires et de permettre le contrôle des transpondeurs, stickers partenaires et pneumatiques. Les pilotes ne pourront prendre la piste qu'à l'issue de ces contrôles, toute tentative de s'y soustraire sera sanctionnée par le jury de l'épreuve. Au cas où ceux-ci ne seraient pas respectés, le pilote concerné ne pourra prendre la piste qu'après s'être remis en conformité. Aucune réclamation ne sera admise à ce sujet.

Avant chaque départ, le passage par la pré-grille est obligatoire sous peine de déclassement de la séance des essais chronométrés, de la course qualificative et des finales.

Pour chaque séance de qualification et pour chaque course, les conditions de piste seront déclarées en pré grille 15 minutes avant le départ du tour de formation, un panneau WET (pluie) ou DRY (sec) sera présenté à la pré grille. Une fois la pré grille ouverte, il ne sera pas accordé de délai supplémentaire pour changer de roue.

## 6.2 - Qualifications

Dans le cas où, dans une catégorie, lors de la 1ère réunion de jury du vendredi soir, le nombre de pilotes ayant satisfait aux contrôles administratifs et en mesure de prendre le départ dépasse la capacité de la piste en course, les qualifications aux courses finales et Consolantes seront acquises au cours des courses de demi finale, telles que définies à l'article 2.1.1 des règles générales C.N.V., 1er paragraphe.

Des essais chronométrés d'une durée de 20 minutes détermineront la place sur la grille de départ de ces courses de demi finale. Ces essais chronométrés se dérouleront selon la méthode suivante :

Chaque groupe doit être composé du même nombre de coureurs à l'unité près. A l'issue des essais qualificatifs, lorsque les pilotes sont répartis en deux séries ou plus, les grilles de départ seront établies en tenant compte du meilleur temps réalisé par les pilotes dans leur 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% (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 ce cas le pilote le plus rapide sera en pole position de la course de demi finale 1, le deuxième sera en pole position de la course de demi finale 2, le troisième prendra la seconde place de la course de demi finale 1, le 4e prendra la 2e place de course de demi finale 2, etc.

Si l'écart entre la moyenne des cinq meilleurs temps réalisés dans chaque série est supérieure à 1.7% (pour les circuits dont la longueur est supérieure à 2,5 Km) ou à 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, les pilotes ayant participé aux essais chronométrés dans la série 1 seront placés sur la grille de départ de la course de demi-finale 1 dans l'ordre des temps réalisés dans leur séance d'essai.

Les pilotes ayant participé aux essais chronométrés dans la série 2 seront placés sur la grille de départ de la course de demi-finale 2 dans l'ordre des temps réalisés dans leur séance d'essai.

Un pilote ayant participé aux essais chronométrés, mais n'ayant pu prendre le départ de la course de demi finale pourra néanmoins prendre le départ de la Consolante en dernière ligne, si plusieurs pilotes sont dans le même cas, ils seront placés dans l'ordre de leur meilleur temps aux essais.

Dans le cas où, dans une catégorie, lors de la 1er réunion de jury du vendredi soir le nombre de pilotes ayant satisfait aux contrôles administratifs et en mesure de prendre le départ ne dépasse pas la capacité de la piste en course il sera organisé deux courses finales le classement de la séance d'essais chronométrés définira la position sur la grille de départ de la course 1 et deux.

Tant pour les essais chronométrés que pour les courses de demi-finale, un pilote ne pourra concourir que dans la série qui lui a été désignée.

Le changement de machine est interdit.

Le changement de roue est interdit, sauf accord d'un Commissaire Technique qui devra en avertir le Directeur de Course ou pour une course déclarée Wet.

A l'issue des essais chronométrés et des courses de demi-finale, tous les concurrents pourront passer au contrôle sonomètre.

Les pilotes dont la machine ne serait pas conforme après ce contrôle sonométrique, et après remise en conformité, resteront à leur place sur la grille de départ mais seront pénalisés par un passage par la voie des stands durant leur course de demi-finale ou de finale.

### 6.2.1 - Pilotes qualifiés

Le nombre de pilotes qualifiés pour chaque classe sera indiqué sur les horaires annexés au règlement particulier de chaque épreuve.

La participation à la séance d'essais chronométrés est obligatoire pour prendre le départ des courses de demi-finale (ou course 1). Le nombre de tours minimum à accomplir lors de ces essais chronométrés pour pouvoir prendre le départ de la course de demi-finale sera celui indiqué dans le règlement particulier de l'épreuve.

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.

Il ne sera pas appliqué de temps limite de qualification.

Si une course de demi-finale ne pouvait se dérouler normalement et donner lieu à un classement, suite à plusieurs arrêts de course de celle-ci, ou pour autre raison, les essais chronométrés seront pris en compte pour établir la grille de départ des finales.

A la suite des courses de demi-finale, un certain nombre de pilotes (indiqué sur les horaires) sera qualifié pour la course Finale, une grille provisoire sera réalisée, les pilotes y seront placés de la manière suivante, les premiers de chaque course occuperont les deux premières places de la grille, la pôle position reviendra à celui qui aura réalisé le meilleur temps sur un tour durant les courses de demi-finale, en cas d'ex aequo le second meilleur temps sera pris en compte, la même méthode sera appliquée pour les autres places de grille, les deuxièmes de chaque courses occuperont les 3e et 4e places sur la grille etc.

Dans le cas de course comportant des finales et consolantes selon le nombre de pilotes engagés, à la suite de la Consolante un certain nombre de pilotes (indiqué sur les horaires) pourra être qualifiés pour participer à la finale A. les pilotes seront alors placés dans l'ordre d'arrivée de la consolante derrière ceux qualifiés à l'issue des courses de demi-finale.

A l'issue de chaque séance d'essais chronométrés ou de courses demi-finale, tous les pilotes devront impérativement passer par le contrôle technique.

Si un pilote a fait l'objet d'une chute, son équipement et sa moto devront être représentés au contrôle technique avant tout nouveau départ.

### 6.3 - Courses finales

Dans chaque classe et sur chaque circuit, les courses finales se disputeront sur une course de 25' environ pour toutes les cylindrées sauf pour les 600cc et 1000cc où les courses seront de 30' environ.

Les circuits mesurant moins de 2,5 km au tour pourront réduire ces distances à 25' pour les 600cc et 1000cc et à 20' pour les autres cylindrées.

En cas de pluie, les courses (finale ou demi finale) seront réduites de 3 tours et 2 tours de chauffe seront obligatoires.

### 6.4 - Course finale 2

Finale 2 : la grille sera similaire à la Finale 1.

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.

La procédure de départ pour toutes les courses et en cas d'arrêt de course sera la procédure simplifiée telle que définie par l'article 3.2 des règles générales pour les épreuves de vitesse.

### ARTICLE 7 - ARRET DE COURSE / NOUVEAU DEPART

Tels que définis à l'article 6 des règles générales pour les épreuves de vitesse.

Les machines pourront être réparées durant le temps nécessaire à la remise en place des conditions pour donner un nouveau départ, il ne sera pas octroyé de délai supplémentaire.

Dans le cas où il se mettrait à pleuvoir lors une course commencée sur une piste déclarée DRY, elle ne serait 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 ne sera 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 sera attribuée.

### ARTICLE 8 - DEPART ANTICIPE

Tout coureur qui effectuera un départ anticipé, et ce quelle qu'en soit la raison, se verra sanctionner d'une pénalité de 10 secondes appliquée à l'arrivée de la course.

### ARTICLE 9 - ECHELLE DES SANCTIONS

Les sanctions suivantes pourront 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,
- déclasserement de l'épreuve,
- suspension pour une ou plusieurs épreuves
- éviction des Coupes de France Promosport (sanction décidée par la T.N.D.A.).

### ARTICLE 10 - POINTS

Les points comptant pour l'établissement du classement des Coupes de France Promosport seront attribués de la façon suivante, dans chaque classe :

Dans le cas où des courses de demi finale seraient effectuées, les trois premiers de chaque demi-finale marqueront :

1er. .... 5 pts                      2ème ..... 3 pts                      3ème. .... 1 pt

Les courses finales donneront lieu à l'attribution des points suivants :

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

Les classes comportant une finale 1 et une finale 2 donneront lieu à l'attribution de points pour les deux courses, le classement de l'épreuve sera effectué par addition des points acquis dans les deux courses. En cas d'ex aequo, c'est le résultat de la course finale 2 qui prévaudra. Les dotations seront attribuées sur le classement général de l'épreuve ou sur la course finale pour les catégories ne comportant qu'une seule finale. Un point sera ajouté pour la pole position lors des essais chronométrés ainsi qu'un point pour le meilleur temps en course (pour les 2 courses). Conformément à l'article 6.2 Qualifications alinéa 2, si l'écart est trop important entre les 2 séries d'essais chronométrés, un point sera attribué à la pole de chaque série.

Pour des raisons environnementales, les résultats ne seront plus diffusés en version papier. Ils seront disponibles sur le site <http://www.cdfpromosport.fr/> immédiatement après les différentes séances d'essais ou course. Une version papier sera consultable au panneau d'affichage officiel.

#### ARTICLE 11 - PODIUMS

A l'issue de chaque finale un podium sera organisé, une coupe sera remise aux trois premiers. **Pour la catégorie Master il y aura un classement Scratch et le premier Master + (pilote de plus de 50 ans).**

#### ARTICLE 12 - PRIX

Dans chaque épreuve et les classes suivantes : 125cc, 400cc, 600cc, 1000cc et Master les pilotes se verront attribuer les prix suivants :

EN FINALE

Primes F.F.M.

1er . . . . . 330 €	3ème . . . . . 240 €	5ème . . . . . 150 €
2ème . . . . . 270 €	4ème . . . . . 200 €	
	<u>Soit 1 190 x 5 = 5 950 €</u>	

Si une classe comporte 25 ou moins de 25 engagés, les primes seront :

1er . . . . . 165 €	3ème . . . . . 120 €	5ème . . . . . 75 €
2ème . . . . . 135 €	4ème . . . . . 100 €	

Ces primes seront divisées par deux pour les catégories comportant deux courses finales et seront attribuées sur le classement de chaque course finale. Pour la catégorie Master, seul le scratch sera récompensé.

#### DOTATION PIRELLI

Pirelli attribuera aux participants, inscrits sur moins de 4 courses sur la saison, un « Pack Rider » comprenant : **un tote bag, une casquette, un tour de cou, un polo et une planche de stickers.**

Pour les pilotes inscrits sur un minimum de 4 courses sur la saison, un «Pack Premium» comprenant : **une valise, une casquette, un tour de cou, un polo, une planche de stickers, un bon d'achat de 30 € TTC (trente euros) valable pour l'achat d'un train de pneus de la catégorie du pilote au camion d'assistance PIRELLI sur les épreuves ou dans le réseau de revendeurs Pirelli.**

Ces packs seront remis par Pirelli dès la première participation de chaque pilote.

Les dotations seront attribuées à chaque course, à l'occasion d'un tirage au sort sur l'ensemble des pilotes engagés en catégorie 125cc et sur les pilotes engagés minimum sur 4 épreuves pour les catégories 400cc, 500cc, 600cc, 1000cc et Promo Master :

Si le nombre de pilotes engagés dans la catégorie est égal ou supérieur à 20 :

- 1er ticket : un pneumatique avant
- 2ème ticket : un pneumatique arrière
- 3ème ticket : un pneumatique avant et un pneumatique arrière

Si le nombre de pilotes engagés dans la catégorie est inférieur à 20 :

- 1er ticket : un pneumatique avant
- 2ème ticket : un pneumatique arrière

Seuls les pilotes présents lors du tirage au sort pourront bénéficier des dotations. En cas d'absence du pilote tiré au sort, la dotation sera remise en jeu.

Le tirage au sort se tiendra le samedi à **19h00** à la structure Pirelli en présence d'un représentant FFM.

Les pneumatiques gagnés seront de la référence et du type correspondant à la catégorie et remis directement lors du tirage au sort.

Le bilan des inscriptions (plus ou moins de 4 épreuves) sera fait **le 15 mars** avant la 1ère manche et sera celui pris en compte pour les dotations et tirages au sort de l'année complète.

#### ARTICLE 13 - CLASSEMENT FINAL DES COUPES DE FRANCE PROMOSPORT

Les classements des COUPES DE FRANCE PROMOSPORT seront établis dans chaque classe, sur les résultats OBTENUS SUR L'ENSEMBLE DES COURSES ORGANISEES.

Les ex aequo seront départagés en considération du nombre de places de 1er, 2ème, etc. S'il est impossible de les départager ils auront le même classement.

Il sera offert dans chaque classe 125cc, 400cc, 600cc, 1000cc et Master (Scratch) :

Primes F.F.M.

1er . . . . . 1.200 €	2ème . . . . . 800 €	3ème . . . . . 500 €
-----------------------	----------------------	----------------------

**ARTICLE 14 - VERIFICATIONS TECHNIQUES - PARC FERME - DEMONTAGE****14.1 - Vérifications techniques**

Un pilote présentant une machine au contrôle technique :

- non accompagnée de sa carte grise, de sa feuille des mines ou de son certificat de conformité U.E. (voir article 1 du règlement technique des Promosport),
- en non-conformité avec le Règlement Technique des machines de sport, ne pourra concourir, ni prétendre au remboursement du droit d'engagement.

Une seule machine par pilote pourra être présentée aux contrôles techniques pour chaque catégorie.

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 sera 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.

Les pilotes participant aux Consolantes pourront, au même titre que les courses finales, être contrôlés techniquement. Toute non-conformité de leur machine donnera lieu à des sanctions prononcées par le Jury de l'épreuve.

En cas de non-conformité à l'arrivée de la deuxième course pour les catégories bénéficiant d'une course 1 et 2, le pilote sera sanctionné pour les deux courses.

A l'issue d'une épreuve, le moteur ou toute autre partie de la machine pourra être plombé (ou marqué).

Les pilotes dont les machines auront fait l'objet de ce plombage devront impérativement présenter celles-ci avec les marques de plombage lors de la ou des épreuves suivantes, où elles seront 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 seront retirés.

**14.2 - Parc fermé, démontage et contrôle de conformité**

Les procédures seront telles que définies à l'article 13 des règles générales pour la vitesse ainsi que l'article 17 des règles 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 €
- haut moteur plus bas moteur 4 Temps : 200 €

**ARTICLE 16 - APPLICATION DU REGLEMENT**

Tous les cas non prévus au présent Règlement seront 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, le Directeur de Course Adjoint, Directeur de Course Stagiaire, les Commissaires Techniques et les Chronomètres 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 devront avoir satisfait à un séminaire fédéral en cours de validité.

La Commission désignera 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, devront impérativement être présents durant toutes les vérifications techniques. Ceux-ci devront être titulaires de la licence de Commissaire Technique.

**ARTICLE 18 - OBLIGATION DES PILOTES VIS-A-VIS DE LA F.F.M.**

Chaque pilote devra 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 devront être obligatoirement apposés conformément au plan de stickage qui sera fourni à chaque participant.

La présence d'annonceurs concurrents aux partenaires FFM est strictement interdite.

Outre le fait qu'il se verra refuser l'accès de la piste, tout pilote en infraction avec l'article 18 sera 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 cinq premiers. Le jury est souverain dans les autres cas, en cas de récidive, le pilote pourra être exclu des coupes de France Promosport.

Les trois premiers de chaque formule devront obligatoirement participer à la remise des prix organisée chaque année.

## **ARTICLE 19 - TRANSPONDEURS**

Le chronométrage des machines s'effectue par système transpondeur.

Lors de chaque épreuve, les concurrents se verront remettre un transpondeur qu'ils devront restituer à l'issue de la manifestation.

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 transpondeur devra être placé à l'avant de la moto sur la fourche.

## **ARTICLE 20 - RESPONSABILITES**

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 21 - LAISSEZ-PASSER**

Les laissez-passer pilotes ou mécaniciens fournis par les organisateurs ne sont ni vendables, ni cessibles à titre gracieux.

Toute fraude entraînera 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 22 - CIRCULATION DANS LE PARC COUREURS**

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.) devront être identifiés aux machines pour lesquelles ils sont utilisés, il est recommandé aux pilotes et passagers de porter un casque, ils ne devront également pas émettre un bruit supérieur à 90 db. 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 pourra être sanctionné par le jury de l'épreuve, la sanction prononcée pourra aller jusqu'à l'exclusion de la manifestation.

## **ARTICLE 23 - BRIEFING**

Un briefing obligatoire pour tous les pilotes sera organisé par un Directeur de Course sur chaque épreuve.

Toute absence à celui-ci sera sanctionnée d'une amende de 75 €.

## **REGLEMENT DES MACHINES PROMOSPORT POUR LES CATEGORIES 125cc - 400cc - 600cc - 1000cc**

### **ARTICLE 1 - DEFINITION**

Le Motocycle de Promosport doit être fabriqué en série, faire l'objet d'une construction suivie et être vendu dans le commerce en France (réseaux, importateurs et constructeurs).

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 l'on 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 ou RSV ne sont pas autorisés à participer aux Coupes de France Promosport.

Les pilotes roulant sur des machines faisant l'objet d'un prêt importateur ou concessionnaire devront être en possession d'une attestation officielle de prêt de ce dernier. Ce document permettra l'identification de la machine, y figureront 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.

### **ARTICLE 2 - HOMOLOGATION**

Les machines devront 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 devra être constitué par le constructeur ou l'importateur.

Lorsqu'un modèle homologué fera l'objet de modification(s) ne remettant pas en cause ses caractéristiques principales, une extension d'homologation est possible.

La F.F.M. sera seule juge pour apprécier le bien-fondé de cette demande d'extension.

Après cinq années, la F.F.M. pourra décider en fonction du potentiel des machines en course de prolonger cette homologation.

Seules seront 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 de la nationalité du pilote (uniquement en zone Europe).

**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 ne sera tolérée, la pièce devra être dans son état d'origine et ne devra 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.

Pour les versions non bridées, les constructeurs ou importateurs devront fournir à la C.N.V. des pièces témoins référencées, correspondantes à la version d'un modèle disponible dans un pays de l'U.E.

En complément d'information, il sera fait appel au CD Rom d'homologation FIM des machines Superbike, Stocksport, Supersport.

Les cotes moteurs (alésage et course) figurant sur la notice descriptive ne pourront 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 munies de reniflards d'huile, la sortie de ceux-ci doit se faire dans un récupérateur qui doit être facilement accessible et vide avant tout départ.

La capacité des récupérateurs devra être :

- de 250 ml pour le reniflard de la boîte de vitesse.
- de 500 ml pour le reniflard du moteur,

Les reniflards d'huile doivent être connectés et se décharger dans la boîte à air.

Les réservoirs d'essence comportant des tubes reniflards doivent aboutir dans un récupérateur d'une capacité minimale de 250ml y compris en cas d'utilisation d'un clapet anti-retour. Le récupérateur doit être dans un matériau approprié.

Les mises à l'air des radiateurs doivent aboutir dans des flacons (250ml) en matériau approprié.

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 devront être obligatoirement arrêtés par un fil métallique de sécurité. Les machines devront être présentées aux vérifications techniques avec la partie inférieure du carénage déposée.

Les étriers de freins avant auront 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 soit par un système sans fil.

**3.1. - Carburant**

Le carburant devra être du type sans plomb, conformément à l'article 20 des règles générales pour les contrôles techniques.

Des prélèvements pourront 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 devra régler les frais correspondant.

Dans tous les cas, la contre-expertise est aux frais du concurrent.

**3.2. - Pneumatiques**

Seront seuls autorisés sur piste déclarée sèche les pneus de marque PIRELLI tels que définis ci-dessous :

**Piste sèche (DRY) :**

CATEGORIE	DIMENSION	MODELE	GOMME	TARIF TTC
125 Promo	AV 100/70 R17	Diablo Superbike	SC1	145 €
	AR 120/70 R17	Diablo Superbike	SC1	160 €
400 Promo	AV 110/70 ZR17	Diablo Supercorsa V3	SC1	150 €
	AV 120/70 ZR17	Diablo Supercorsa V3	SC1	170 €
	AR 140/70 ZR17	Diablo Supercorsa V3	SC1	180 €
	AR 160/60 ZR17	Diablo Supercorsa V3	SC1	190 €
500 Cup	AV 110/70 ZR17	Diablo Supercorsa V3	SC1	150 €
	AV 120/70 ZR17	Diablo Supercorsa V3	SC1	170 €
	AR 140/70 ZR17	Diablo Supercorsa V3	SC1	180 €
	AR 160/60 ZR17	Diablo Supercorsa V3	SC1	190 €
600 Promo	AV 120/70 ZR17	Diablo Supercorsa V3	SC2	170 €
	AR 180/60 ZR17	Diablo Supercorsa V3	SC2	235 €
1000 Promo	AV 120/70 ZR17	Diablo Supercorsa V3	SC2	170 €
	AR 200/55 ZR17	Diablo Supercorsa V3	SC2	245 €

Seuls les paiements en espèces ou cartes bancaires seront acceptés par la structure PIRELLI sur le circuit. Aucune autre référence ne sera admise, et ce dès la première course. **Les références revendeur sont disponibles sur simple demande.**

Le nombre de ces pneumatiques autorisés durant la manifestation sera limité à 2 (un avant, un arrière) pour toutes les catégories y compris les Promo Master.

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, quelque 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 ne sera déclassé que sur la course sur laquelle il a été déclaré non conforme.

Le changement d'un pneumatique en raison d'une crevaison ou d'une autre "anomalie" ne pourra être autorisé, qu'avec l'accord du responsable technique, et avis d'un technicien du manufacturier présent sur le circuit.

Le Directeur de Course devra être prévenu. Tous les cas non prévus seront tranchés par le Jury.

Le pilote ayant procédé au changement de pneumatique, devra effectuer un passage par la voie des stands à son prochain départ (demi-finale, finale A ou finale B).

Si un pilote se présente en pré-grille en ayant effectué un changement de pneumatique sans respecter la procédure définie ci-dessus, il sera renvoyé de la pré-grille et ne pourra prendre le départ.

Un pilote ayant pris le départ après avoir changé de pneumatiques sans autorisation se verra convoqué par le Jury (une sanction pouvant aller jusqu'à l'exclusion de l'épreuve pourra être prise par celui-ci).

Aucune modification de la surface extérieure du pneumatique n'est autorisée.

Sont également autorisés uniquement sur piste déclaré WET (mouillée) les pneus de marque PIRELLI tels que définis ci-dessous :

**Piste mouillée (WET) :**

CATEGORIE	DIMENSION . . . . .	MODELE . . . . .	GOMME . . . . .	TARIF TTC
<b>125 Promo</b>	AV 100/70 R17 . . . . .	Diablo Rain . . . . .	SCR1 . . . . .	145 €
	AR 125/70 R17 . . . . .	Diablo Rain . . . . .	SCR1 . . . . .	160 €
<b>400 Promo</b>	AV 110/70 R17 . . . . .	Diablo Rain . . . . .	SCR1 . . . . .	140 €
	AV 120/70 R17 . . . . .	Diablo Rain . . . . .	SCR1 . . . . .	160 €
	AR 140/70 R17 . . . . .	Diablo Rain . . . . .	SCR1 . . . . .	195 €
	AR 160/60 R17 . . . . .	Diablo Rain . . . . .	SCR1 . . . . .	200 €
<b>500 Cup</b>	AV 110/70 R17 . . . . .	Diablo Rain . . . . .	SCR1 . . . . .	140 €
	AV 120/70 R17 . . . . .	Diablo Rain . . . . .	SCR1 . . . . .	160 €
	AR 140/70 R17 . . . . .	Diablo Rain . . . . .	SCR1 . . . . .	195 €
	AR 160/60 R17 . . . . .	Diablo Rain . . . . .	SCR1 . . . . .	200 €
<b>600 Promo</b>	AV 120/70 R17 . . . . .	Diablo Rain . . . . .	SCR1 . . . . .	160 €
	AR 190/60 R17 . . . . .	Diablo Rain . . . . .	SCR1 . . . . .	230 €
<b>1000 Promo</b>	AV 120/70 R17 . . . . .	Diablo Rain . . . . .	SCR1 . . . . .	160 €
	AR 190/60 R17 . . . . .	Diablo Rain . . . . .	SCR1 . . . . .	230 €

Aucune autre référence ne sera admise, et ce dès la première course.

Ces pneus ne feront 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 sera considéré comme non-conformité technique avec les conséquences qui en découlent. 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 ne sera déclassé que sur la course sur laquelle il a été déclaré non conforme.

Les couvertures chauffantes branchées à un groupe électrogène de 2000 watts maximum, à l'exception de tout autre dispositif générateur d'énergie sont autorisées en pré-grille.

**3.3. Système d'échappement / niveau sonore**

Les systèmes d'échappements et silencieux peuvent être changés ou modifiés.

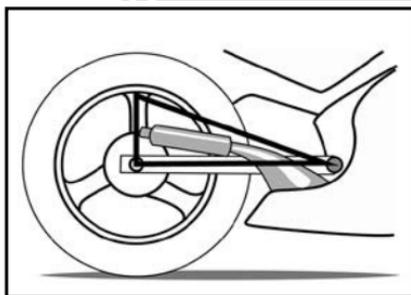
L'emplacement, l'apparence et le profil du silencieux doivent rester tels que le modèle homologué.

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 dont les sommets sont formés par l'axe du repose pied, l'axe de la roue arrière et la projection verticale reliant celui-ci au bord supérieur de la jante arrière (voir croquis ci-dessous).

Pour des raisons de sécurité les bords de la ou des sorties des silencieux doivent être arrondis pour éviter les bords tranchants.

Le niveau sonore ne doit pas dépasser 102 dB/A aux régimes définis à l'article 19 des règles générales pour les contrôles techniques.

Pour la catégorie 125cc 4 temps monocylindre, la norme de bruit ne devra pas dépasser 102 dB/A à 5 500 tours.



**3.4. Poids des machines :**

Pour la catégorie 400cc, une échelle des poids a été définie comme suit :

Machine	Poids de la machine		Poids minimum combiné pilote et machine
	Limite basse	Limite haute	
Honda CBR500R	151 Kg	165 Kg	215 Kg
KTM RC390	134 Kg	148 Kg	208 Kg
Kawasaki Ninja 300	138 Kg	152 Kg	215 Kg
Kawasaki Ninja 400	138 Kg	152 Kg	215 Kg
Yamaha R3	138 Kg	152 Kg	205 Kg

Le poids du pilote est le poids du pilote tout 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.

Si la machine a un poids supérieur à la limite haute alors on ne regardera pas le poids combiné de la machine et du pilote. Cependant, si la machine se situe entre les limites basse et haute alors on utilisera le poids combiné pilote plus machine.

Il est permis d'utiliser des lests pour être en conformité avec le présent règlement. Ces lests doivent être déclarés lors du contrôle technique.

L'échelle des poids est susceptible d'être modifiée en cours de saison à la seule discrétion de la CNV.

**ARTICLE 4 – MARQUAGE - PLOMBAGE**

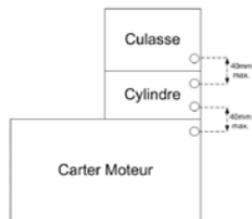
Toute partie ou pièce des machines utilisée pourra subir un ou plusieurs marquages/plombages d'identification par les Commissaires Techniques.

Pour la catégorie 400cc, le nombre de moteur est limité à 3, c'est-à-dire que 3 allocations de plombs seront possibles par pilote au cours de la saison.

Deux zones devront être aménagées par le concurrent afin de permettre le plombage de la culasse au cylindre et du cylindre au carter moteur. Pour cela, des trous de Ø2 mm mini devront être réalisés dans les 3 pièces précédentes, avec une distance de 40mm maximum (voir croquis ci-dessous).

Le déplombage des machines n'est autorisé qu'en présence du responsable technique, tout manquement à cette disposition entrainera des sanctions sportives.

Les machines peuvent être passées au banc aléatoirement et à tout moment.



**4.1 - Gestion électronique**

Les systèmes de gestion électronique devront rester tel que l'origine.

**ARTICLE 5 - EQUIPEMENT A RETIRER**

Devront 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**

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 devra présenter toutes les sécurités nécessaires. En cas de doute, l'avis du responsable technique sera prépondérant. Les côtés du cadre pourront être protégés par des protections en composites de carbone kevlar, ces protections épouseront la forme du cadre. Les vis de fixation devront être positionnées en retrait dans ce matériau.

**6.1.0. - 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 devra 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 pourront être protégés par des protections en composites de carbone kevlar, ces protections épouseront la forme du bras oscillant. Les vis de fixation devront être positionnées en retrait dans ce matériau.

**6.1.1. - Carénage :** Tout carénage du commerce sera 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. Les machines ne possédant pas à l'origine de carénage ne pourront en être équipées. Pour les 4 Temps, le carénage inférieur doit être construit pour recueillir, en cas de casse moteur, au moins la moitié de la totalité de l'huile et du liquide de refroidissement moteur. Le carénage inférieur devra comporter deux trous maximum de 25 mm de diamètre. Ces trous doivent rester obstrués en condition de piste sèche et peuvent être ouverts uniquement dans des conditions de course sur piste mouillée.

Les conduits d'admission (partie reliant la prise d'air du carénage au cadre) peuvent être remplacés (carbone et kevlar interdits). La forme et les dimensions doivent être conformes à l'origine.

**6.1.2. - Fourche :** Pièce d'origine du type considéré. Positionnement en hauteur par rapport aux tés de fourche libre. 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.

**6.1.6. - Selle :** La selle peut être modifiée ou changée.

**6.1.7. - Commandes au pied :** Libres.

Exception : La longueur minimum des repose-pied devra 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 devront être obligatoirement bouchées.

La réparation des guidons est interdite.

**6.1.9. - Leviers :** D'origine ou adaptables, ils peuvent être de type repliables.

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.

Pour les catégories 1000cc et 600cc, un levier à rattrapage de jeux est autorisé.

**6.1.10. - Garde-boue :** Tout garde-boue du commerce sera 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 devra 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 devra être conservé d'origine. Seuls sont admis les amortisseurs adaptables se montant sans aucun changement ou modification du système existant.

**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 devront être arrêtées par un fil métallique de sécurité efficace. Les épingles ou agrafes de sécurité sont autorisées.

La séparation des durites de frein avant devra 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.

**Pour la catégorie 400cc,** le disque de frein avant peut être changé par un disque adaptable de marque France Equipement® correspondant, pour chaque machine, à la référence commerciale suivante :

- Honda CBR500R : .....FE.H520V
- Kawasaki Ninja 400 : .....FE.FL42502
- Kawasaki Ninja 300 : .....FE.FL106565
- KTM RC390 : .....FE.FL105501
- Yamaha R3 : .....FE.FL20509

L'utilisation du disque de frein avant d'origine de la Kawasaki Ninja 400 (référence 41080-0695-32L) n'est pas autorisée. Seul le disque France Equipement® référence FE.FL42502 est admis.

**6.1.14. - Tableau de bord :** Pourra être retiré, une modification des supports est autorisée.

Un compte-tours en état de marche et étalonné, indiquant le 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.

**Pour la catégorie 400cc,** le tableau de bord doit être celui d'origine, en état de marche et sans modifications.

**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, **sauf pour la catégorie 400cc**
- 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 autre, 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.

Le faisceau électrique et le boîtier CDI d'origine peuvent être remplacés seulement par un faisceau électrique et un boîtier CDI du Kit référencé par l'importateur de la marque.

La fonction shifter de celui-ci peut être utilisée uniquement si la moto en est équipée d'origine.

**Pour la catégorie 400cc,** 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 5 est obligatoire. Celui-ci devra utiliser le hardware version: 1, le Bootloader version: 0.0.0.19 ainsi que le Firmware version: 0.1.13.1. Les versions du hardware, bootloader et firmware sont susceptibles d'être modifiées en cours de saison, à la seule discrétion de la CNV. Les références commerciales des boîtiers autorisés sont les suivantes :

- Honda CBR500R : .....DYPCV17-067
- Kawasaki Ninja 400 : .....DYPCV17-076
- Kawasaki Ninja 300 : .....DYPCV17-046
- KTM RC390 : .....DYPCV18-015
- Yamaha R3 : .....DYPCV22-072 ou DYPCV22-087

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.

**6.1.17. - Feu rouge arrière :** Toutes les motos 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.
- 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 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.

## 6.2. - PARTIE MOTEUR

**6.2.1. - Démarreur :** Les motos homologuées avec un démarreur électrique devront conserver celui-ci. Le système de démarrage devra être en état de fonctionnement. Ces éléments pourront 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 sera autorisée. Dans tous les cas, un système de protection du pignon de sortie de boîte devra 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.

**6.2.8. - Distribution :** Le diagramme devra rester identique à celui d'origine sans modifications. Les pistons, lumières, soupapes et arbres à cames devront 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 devra être maintenu tel que d'origine.

### Pour la catégorie 400cc

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.

#### **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.

Pour la catégorie 400cc, l'utilisation du boîtier additionnel de la marque Dyno Jet mentionné à l'article 6.1.15 est obligatoire.

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 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 male/ femelle (la prise mini USB femelle doit être accessible sans démontage d'éléments).

L'accès aux données du boîtier est sous la responsabilité du pilote.

#### **6.2.9.3 – Régime moteur pour la catégorie 400cc**

Le limiteur de régime devra être configuré selon les valeurs indiquées dans le tableau suivant. Ces régimes pourront être réajustés à la seule discrétion de la CNV. La modification du limiteur de régime est verrouillée par un code, celui-ci vous sera communiqué sur simple demande, soit par le revendeur du boîtier (Tournay Distribution®) soit par la Fédération Française de Motocyclisme. Pour cela, vous devrez communiquer le numéro de série de votre boîtier (information disponible dans « Device Information » ou en faisant « ctrl + I » dans le logiciel « Dyno Jet Power Commander 5 »).



Machine	Honda CBR500R	Kawasaki Ninja 300	Kawasaki Ninja 400	KTM RC390 et RC390R	Yamaha R3 et R3A
Limiteur de régime	10.200 tr/min	13.000 tr/min	10.000 tr/min	10.450 tr/min	13.100 tr/min

**6.2.9.4. - Boîte à air :** Filtre à air adaptable autorisé. La boîte à air doit rester telle que d'origine, aucune modification n'est autorisée.

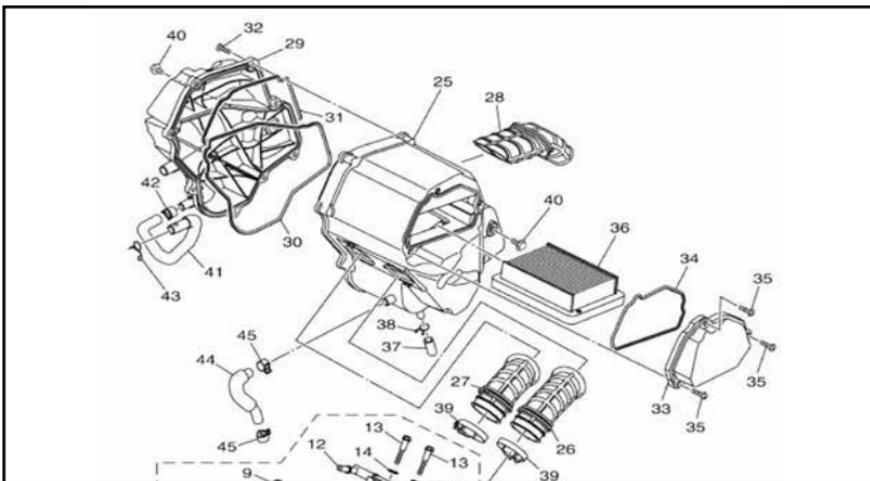
**Pour la catégorie 400cc :**

Yamaha R3 :

Il est permis de modifier le couvercle du filtre à air (pièce #33 sur l'éclaté ci-après) selon les photos suivantes.



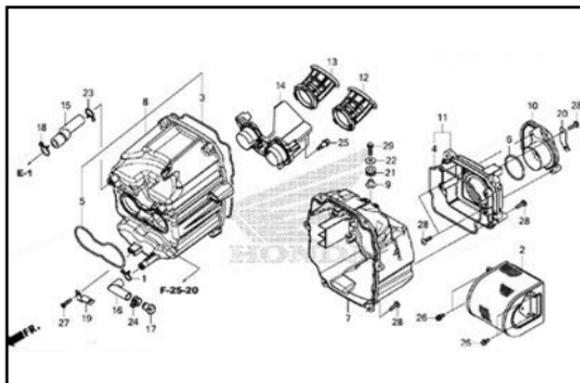
Le conduit d'entrée de la boîte à air peut être supprimé (pièce #28), les 2 trompettes d'admissions peuvent être réduites en longueur autant que souhaité (pièces #26 et #27).



**Pour les Honda CBR 500R :**

Modification du couvercle de boîte à air selon schéma suivant, suppression de la zone à l'intérieur du cadre rouge.

Le conduit d'entrée de la boîte à air (pièce #10) peut être supprimé, les 2 trompettes d'admission peuvent être réduites en longueur autant que souhaité (pièce #12 et #13).



**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 devra assurer la charge de la batterie. Le contrôle s'effectuera 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 sera mesurée moteur à l'arrêt, puis moteur en marche. Elle devra présenter une élévation d'au moins un volt par rapport à celle mesurée moteur à l'arrêt. Le débit de l'alternateur pourra être contrôlé et devra 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 pourra être changée, mais le pas devra 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. Les seuls liquides de refroidissement autorisés, autre que l'huile de lubrification, seront de l'eau ou de l'eau mélangée à de l'alcool éthylique. La mise en marche forcée du ventilateur est autorisée.

**6.2.16. - Joints moteurs :** Les joints moteurs devront être identiques à l'origine. Leur épaisseur doit correspondre à la norme du constructeur (avec serrage correspondant au couple préconisé par le constructeur).

Pour la catégorie 125 cc, l'épaisseur du joint d'embase du cylindre est libre.

**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. Le lithium est interdit sauf s'il est d'origine.

## **ARTICLE 7 - VERSIONS NON BRIDEES (OU LIBRES OU FULL POWER) :**

### **7.1. - Principe**

Les versions non bridées sont autorisées en Promosport aux conditions suivantes :

- 1) La machine de base (avant le débridage) doit être conforme au règlement des Promosport France.
- 2) Une restriction, en terme de puissance uniquement, doit exister en France sur le modèle concerné.
- 3) Une version non bridée doit exister dans au moins un pays de l'U.E.

### **7.2. - Modalités de débridage**

- 1) Le débridage ne doit consister qu'à remettre la machine en question en conformité avec le modèle non bridé de référence.
- 2) Les pièces permettant de remettre ces machines en version non bridée doivent être fournies par l'importateur (en double exemplaire pour les 1000 cc) et être validées par la C.N.V.
- 3) Le débridage ne peut intervenir qu'à travers un échange de pièces ou le retrait d'un dispositif restrictif. En aucun cas, il n'est possible de retoucher une pièce pour atteindre ce but.
- 4) En cas de bridage électronique, il est interdit d'utiliser un système permettant, en roulant, d'intervenir sur le boîtier électronique.

## **PROMO 500 CUP 2019**

### **ARTICLE 1 - DEFINITION**

Il sera organisé en 2019 par la F.F.M. et ses Clubs le Promo 500 Cup intégré dans le cadre des Coupes de France Promosport. Un vainqueur sera désigné à l'issue de l'ensemble des manifestations.

### **ARTICLE 2 - REGLEMENTATION**

Le Promo 500 Cup se déroulera conformément au règlement des Coupes de France Promosport.

### **ARTICLE 3 - CONCURRENTS**

Ces épreuves sont ouvertes à tous les pilotes titulaires d'une licence nationale du type NCO délivrée par la F.F.M. pour l'année en cours et âgés de 15 ans minimum le jour de l'épreuve concernée.

Le vainqueur Promo 500 Cup des 5 années précédentes ne pourra participer dans sa catégorie ou dans une catégorie inférieure en cylindrée.

### **ARTICLE 4 - EPREUVES**

Le Promo 500 Cup se disputera sur la totalité des courses organisées, soit par les Clubs organisateurs, soit par la F.F.M. avec un Club, dans le cadre des épreuves Promosport.

Calendrier 2018 : identique à celui des Coupes de France Promosport.

Toutefois, l'une ou l'autre de ces courses pourra changer de date sous réserve d'accord de la Commission Nationale Vitesse, des épreuves pourront également être rajoutées ou annulées en cours de saison.

**ARTICLE 5 - OBLIGATION DES PILOTES VIS-A-VIS DE LA F.F.M. ET PARTENARIAT**

Il est impératif d'utiliser les équipements et de porter les couleurs des partenaires de la Promo 500 Cup. Chaque pilote devra 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.

- Chaque pilote désirant participer à la PROMO 500 CUP devra obligatoirement porter sur sa combinaison les écussons des partenaires de la PROMO 500 CUP et, sur sa machine, les stickers des partenaires F.F.M.
- La présence d'annonceurs concurrents à ceux de la PROMO 500 CUP est strictement interdite.

Tout pilote qui enfreindrait cette règle sera 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 3 premiers. Le jury est souverain dans les autres cas, en cas de récidive, le pilote sera exclu de PROMO 500 CUP.

- Les machines seront stickées suivant les instructions fédérales. Une note d'information à ce sujet sera adressée en temps utile à l'ensemble des pilotes de la PROMO 500 CUP. Ceux-ci pourront également la retirer auprès du secrétariat fédéral.

**ARTICLE 6 – PRIMES ET PRIX**

Dans chaque épreuve les pilotes se verront attribuer les prix suivants :

EN FINALE

Primes F.F.M.

1er.....	330 €	3ème.....	240 €	5ème.....	150 €
2ème.....	270 €	4ème.....	200 €		

Si la catégorie comporte 25 ou moins de 25 engagés, les primes seront :

1er.....	165 €	3ème.....	120 €	5ème.....	75 €
2ème.....	135 €	4ème.....	100 €		€

Ces primes seront divisées par deux si la catégorie comporte deux courses finales et seront attribuées sur le classement de chaque course finale.

France EQUIPEMENT (sous réserve de confirmation du partenariat)

Il sera attribué sur chaque épreuve les primes France EQUIPEMENT suivantes qui se cumuleront avec les primes d'arrivées.

1er.....	100 €	3ème.....	65 €	5ème.....	35 €
2e.....	80 €	4ème.....	50 €		

Ces primes seront divisées par deux pour les épreuves comportant deux courses finales et seront attribuées sur le classement de chaque course finale.

**DOTATION PIRELLI**

**Pirelli attribuera aux participants, inscrits sur moins de 4 courses sur la saison, un « Pack Rider » comprenant : un tote bag, une casquette, un tour de cou, un polo et une planche de stickers.**

Pour les pilotes inscrits sur un minimum de 4 courses sur la saison, un «Pack Premium» comprenant : **une valise, une casquette, un tour de cou, un polo, une planche de stickers, un bon d'achat de 30 € TTC (trente euros) valable pour l'achat d'un train de pneus de la catégorie du pilote au camion d'assistance PIRELLI sur les épreuves ou dans le réseau de revendeurs Pirelli.**

Ces packs seront remis par Pirelli dès la première participation de chaque pilote.

Les dotations seront attribuées à chaque course, à l'occasion d'un tirage au sort sur l'ensemble des pilotes engagés en catégorie 125cc et sur les pilotes engagés minimum sur 4 épreuves pour les catégories 400cc, 500cc, 600cc, 1000cc et Promo Master :

Si le nombre de pilotes engagés dans la catégorie est égal ou supérieur à 20 :

- 1er ticket : un pneumatique avant
- 2ème ticket : un pneumatique arrière
- 3ème ticket : un pneumatique avant et un pneumatique arrière

Si le nombre de pilotes engagés dans la catégorie est inférieur à 20 :

- 1er ticket : un pneumatique avant
- 2ème ticket : un pneumatique arrière

Seuls les pilotes présents lors du tirage au sort pourront bénéficier des dotations. En cas d'absence du pilote tiré au sort, la dotation sera remise en jeu.

Le tirage au sort se tiendra le samedi à 19h00 à la structure Pirelli en présence d'un représentant FFM.

Les pneumatiques gagnés seront de la référence et du type correspondant à la catégorie et remis directement lors du tirage au sort.

Le bilan des inscriptions (plus ou moins de 4 épreuves) sera fait le 15 mars avant la 1ère manche et sera celui pris en compte pour les dotations et tirages au sort de l'année complète.

Pour des raisons environnementales, les résultats ne seront plus diffusés en version papier. Ils seront disponibles sur le site <http://www.cdfpromosport.fr/> immédiatement après les différentes séances d'essais ou course. Une version papier sera consultable au panneau d'affichage officiel.

## ARTICLE 7 - CLASSEMENT FINAL PROMO 500 CUP

Le classement de la Promo 500 Cup sera établi sur les résultats OBTENUS SUR L'ENSEMBLE DES COURSES ORGANISEES.

Les ex aequo seront départagés en considération du nombre de places de 1er, 2ème, etc. S'il est impossible de les départager ils auront le même classement.

Il sera offert :

Primes F.F.M.

1er. .... 1.200 €

2ème ..... 800 €

3ème. .... 500 €

## REGLEMENT TECHNIQUE DU PROMO 500 CUP

### ARTICLE 1 - GENERALITES

Si un point n'est pas prévu dans ce règlement technique ou s'il manque de précision, le document de référence sera le règlement technique des Coupes de France Promosport auquel il conviendra de se référer.

Après chaque séance de qualifications, de courses de repêchages, ou de Consolantes, les pilotes peuvent être amenés à présenter leur moto au parc fermé pour d'éventuels contrôles. Ces contrôles se feront dans l'état de franchissement de la ligne d'arrivée.

Les motocycles disputant cette formule sont des motocyclettes de 500cc, 4 temps, bi-cylindre. Elles doivent être fabriquées en série, faire l'objet d'une construction suivie et être vendues normalement dans le commerce en France.

Le constructeur, ou l'importateur des machines engagées, devra être en mesure de prouver avoir produit et/ou importé (15 jours avant la première épreuve des Coupes de France Promosport) au minimum 100 exemplaires en France.

Elles doivent avoir obtenu l'agrément du Service des Mines dans leur 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 machines qui font l'objet d'une procédure VGA ou VGE ne sont pas admises.

Les machines devront avoir obtenu une homologation F.F.M. avant la première épreuve à laquelle elles participent selon la procédure Promosport et avoir été commercialisées à 100 exemplaires minimum en France. Un dossier d'homologation devra être constitué par le constructeur ou l'importateur.

Les pilotes roulant sur des machines faisant l'objet d'un prêt importateur devront être en possession d'une attestation officielle de prêt de ce dernier. Ce document permettra l'identification de la machine, y figureront en plus de l'identité du bénéficiaire de ce prêt, l'appellation commerciale, le type mine et le numéro de châssis.

Les machines doivent être d'un aspect général correct (propreté, carrosserie, ...).

Toutes les marques d'approbation des épreuves précédentes doivent être retirées.

### ARTICLE 2 - CARBURANT

Le carburant devra être du type sans plomb, conformément à l'article 20 des règles générales pour les contrôles techniques.

Des prélèvements pourront 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 devra régler les frais correspondant.

Dans tous les cas, la contre-expertise est aux frais du concurrent.

**Le remplissage complet des réservoirs avec une mousse de rétention du carburant est obligatoire.**

### ARTICLE 3 - CARACTERISTIQUES GENERALES

En dehors des modifications autorisées ci-dessous, la machine devra être conforme au règlement technique des machines Promosport 2018 et au présent règlement.

**3.1 - Selle :** Selle libre, sous réserve que celle-ci conserve l'aspect et la forme générale du modèle d'origine, la présence d'un garde-boue couvrant l'intérieur de la selle est obligatoire.

**3.2 - Amortisseur arriere :** Modifications ou changement d'amortisseurs arrières autorisés, à condition de respecter les points d'ancrage d'origine sur le cadre et le bras oscillant.

**3.3 - Amortisseur de direction :** Le montage d'un amortisseur de direction est autorisé.

**3.4 - Fourche :** Les tubes et fourreaux de fourche doivent être d'origine en tout point tels qu'homologués, leurs positionnements en hauteur dans les T de fourche doivent respecter le montage d'origine sur la machine. Qualité et quantité d'huile libres. Modification des Tés interdite.

Les bouchons d'extrémité supérieure de la fourche peuvent être remplacés.

Les pièces internes peuvent être modifiées ou remplacées (rondelles, piston hydraulique, clapet, canalisation d'huile, ressort et collier d'écartements).

**3.5 - Carénage :** Tout carénage du commerce sera admis à condition que sa fixation présente toutes les garanties de sécurité, qu'il reste conforme aux normes du diagramme F.I.M. et conserve l'aspect et la forme générale du modèle d'origine.

L'adjonction d'un carénage tête de fourche de type Hornet est autorisée sur les 500 CB Honda en étant dépourvues.

Le carénage inférieur doit pouvoir recueillir, en cas de casse moteur, au moins la moitié de la totalité de l'huile et du liquide de refroidissement moteur. Le carénage inférieur devra comporter deux trous maximum de 25 mm de diamètre. Ces trous doivent rester obstrués en condition de piste sèche et peuvent être ouverts uniquement dans des conditions de course sur piste mouillée.

Un bac de récupération aux normes décrites ci-dessus sera obligatoire, pour toutes les machines non équipées de carénage.

**3.6 - 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 de couleur rouge. 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.

**3.7 - Commandes au pied :** Libres. Platines libres, ancrages d'origine.

**3.8 - Leviers :** D'origine ou adaptable de même type.

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.

**3.9 - Freins :** Est autorisé le changement des flexibles, du liquide et des plaquettes de frein à condition que le dispositif adopté dans ce dernier but présente toutes les garanties de sécurité.

La séparation des durites de frein avant devra se faire au-dessus de la fourche inférieure.

Les disques de frein, s'ils ne sont pas d'origine du modèle considéré doivent être remplacés par de l'adaptable de marque France Equipement (prix préférentiel).

**3.10 - 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 devra être en matériau de type nylon ou téflon ou matériaux composites ayant des bords arrondis et une épaisseur minimum de 5 mm.

Les supports de béquilles devront être réalisés en Nylon, Téflon, ou matière équivalente, ils auront les dimensions maximales suivantes : diamètre 30 mm, longueur 40 mm, vis de fixation en retrait.

**3.11 - Systeme de refroidissement :** D'origine du type considéré. Le calorstat peut-être retiré.

Les seuls liquides de refroidissement autorisés, autre que l'huile de lubrification, seront de l'eau ou de l'eau mélangée à de l'alcool éthylique.

**3.12 - Guidon :** Guidon adaptable autorisé. Les formes et dimensions du guidon devront être conformes à celles d'origine. Celui ci devra être bouché aux deux extrémités.

La réparation des guidons est interdite.

**3.13 - Boite de vitesse :** Boite d'origine du type considéré. Le changement de la démultiplication finale est autorisé. La largeur de la chaîne de transmission finale pourra être changée, mais le pas devra rester d'origine.

Le nombre de rapports et la démultiplication primaire restera strictement d'origine.

Un accord de partenariat entre un équipementier et la FFM pourra être envisagé, dans ce cas, un seul type de kit chaîne sera autorisée.

**3.14 - Alternateur / Batterie :** Le générateur devra assurer la charge de la batterie.

Le contrôle s'effectuera 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 sera mesurée moteur à l'arrêt, puis moteur en marche. Elle devra présenter une élévation d'au moins un volt par rapport à celle mesurée à l'arrêt. Le débit de l'alternateur pourra être contrôlé et devra correspondre aux prescriptions constructeurs.

La batterie doit conserver les dimensions d'origine. Elle doit être en bon état, et doit fournir la tension prévue par le constructeur à tout moment de la manifestation.

Toute modification non stipulée dans les articles précédents est réputée interdite, sous réserve d'amendement, en cours de saison, annoncé officiellement.

**3.15 - Feu rouge arrière**

Toutes les motos 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.
- 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 Responsable Technique peut refuser tout système d'éclairage non satisfaisant à la sécurité.

#### ARTICLE 4 - PNEUMATIQUES

Les pneumatiques, de marque **PIRELLI**, définis ci-dessous devront obligatoirement être utilisés.

##### Piste DRY (sèche)

###### 500 Cup

AV 110/70 ZR17 . . . . .	Diablo Supercorsa V3 . . . . .	SC1 . . . . .	150 €
AV 120/70 ZR17 . . . . .	Diablo Supercorsa V3 . . . . .	SC1 . . . . .	170 €
AR 140/70 ZR17 . . . . .	Diablo Supercorsa V3 . . . . .	SC1 . . . . .	180 €
AR 160/60 ZR17 . . . . .	Diablo Supercorsa V3 . . . . .	SC1 . . . . .	190 €

Seuls les paiements en espèces ou cartes bancaires seront acceptés par la structure PIRELLI sur le circuit. Aucune autre référence ne sera admise, et ce dès la première course. Les références revendeur sont disponibles sur simple demande.

Le nombre de pneumatiques autorisés par manifestation (du début de la première série qualificative à la finale) sera limité à 2 (un avant, un arrière).

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 pré-grille n'est pas autorisé à rentrer sur la piste, quelque soit les conditions de piste (DRY ou WET). Le changement d'un pneumatique en raison d'une crevaillon ou d'une autre "anomalie" ne pourra être autorisé qu'après avis d'un technicien du manufacturier présent sur le circuit, en accord du responsable technique.

Le Directeur de Course devra être prévenu. Tous les cas non prévus seront tranchés par le Jury.

Aucune modification de la surface extérieure du pneumatique n'est autorisée.

Si un pilote se présente en pré-grille avec un changement de pneumatique autre que défini ci-dessus, il sera renvoyé de la pré-grille et ne pourra prendre le départ.

Un pilote ayant changé de pneumatiques sans le respect de la procédure sera convoqué par le Jury (une sanction pouvant aller jusqu'à l'exclusion de l'épreuve pourra être prise par celui-ci).

Sont également autorisés uniquement sur piste déclarée **WET (mouillée)**, les pneus de marque **PIRELLI** tels que définis ci-dessous :

###### 500 Cup

AV 110/70 R17 . . . . .	Diablo Rain . . . . .	SCR1 . . . . .	140 €
AV 120/70 R17 . . . . .	Diablo Rain . . . . .	SCR1 . . . . .	160 €
AR 140/70 R17 . . . . .	Diablo Rain . . . . .	SCR1 . . . . .	195 €
AR 160/60 R17 . . . . .	Diablo Rain . . . . .	SCR1 . . . . .	200 €

Ces pneus ne feront 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 couvertures chauffantes branchées à un groupe électrogène de 2000 watts maximum, à l'exception de tout autre dispositif générateur d'énergie, sont autorisées en pré-grille.

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 ne sera déclassé que sur la course sur laquelle il a été déclaré non conforme.

Aucune autre référence ne sera admise, et ce dès la première course.

#### ARTICLE 5 - PARTIE CYCLE

La partie cycle doit être d'origine et correspondre intégralement à la description, aux gravures ou photographies du catalogue constructeur.

#### ARTICLE 6 - COMPTEUR KILOMETRIQUE

Pourront être retirés :

- le compteur kilométrique et l'instrumentation de bord, cependant un compte-tours en état de marche et étalonné, indiquant le régime moteur de la machine est obligatoire.
- le commutateur gauche du guidon.

#### ARTICLE 7 - EQUIPEMENT A RETIRER

Devront être obligatoirement retirés :

- la pédale de kick,
- les béquilles,
- les clignotants,
- les rétroviseurs,
- les repose-pieds passager,
- la plaque minéralogique,
- le feu de route arrière,
- l'ensemble bloc phare.

**ARTICLE 8 - MODIFICATIONS INTERDITES**

Interdiction de changer ou de modifier les points suivants :

- type moteur,
- la boîte de filtre à air,
- les joints du moteur devront rester conformes aux pièces d'origine et aux dimensions d'origine,
- Il pourra être décidé en début de saison ou en cours de saison de plomber les moteurs. Le cas échéant, une circulaire précisant les modalités de celui-ci sera diffusée.
- le faisceau et le boîtier CDI d'origine sont obligatoires.
- TOUTE MODIFICATION MOTEUR EST INTERDITE.

**ARTICLE 9 - REGLAGES AUTORISES**

Sont autorisés :

- Les réglages de carburateurs, gicleurs, puits d'aiguille et aiguilles.
- Le réalésage en deuxième cote réparation est autorisé

Si un système antipollution existe, celui-ci peut être désactivé mais doit rester en place tel que d'origine.

**ARTICLE 10 - ECHAPPEMENT**

Système d'échappement / niveau sonore :

La ligne d'échappement complète pourra être changée par une ligne d'échappement adaptable, collecteur plus silencieux, le profil de celle-ci pourra être différent de l'origine mais ne devra pas dépasser l'aplomb du pneu arrière.

Le silencieux et (ou) le collecteur d'échappement d'origine pourra être conservé et modifié, pour permettre d'augmenter la garde au sol.

La limite de bruit est de 102 db/A aux régimes définis à l'article 19 des règles générales pour les contrôles techniques.

**ARTICLE 11 - CARACTERISTIQUES GENERALES**

Les reniflards des réservoirs (d'essence, d'eau, d'huile, ainsi que le carter moteur) devront tous aboutir dans un ou plusieurs récupérateurs d'une capacité minimale d'un litre.

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 devront être obligatoirement arrêtés par un fil métallique de sécurité.

Les machines équipées d'un système de recyclage automatique conserveront ce dispositif.

**ARTICLE 12 - PLAQUES NUMEROS**

Les dimensions des plaques de course, des chiffres, ainsi que les couleurs devront être respectées. Les numéros arrières devront figurer sur les deux côtés du dossier de selle.

Couleur des plaques et des numéros : fond blanc, numéro noir.

Le numéro 1 ne sera attribué qu'au vainqueur de l'année précédente dans cette catégorie.

Les emplacements des plaques de course seront au nombre de TROIS (deux latérales à l'arrière sur le dossier de selle et une frontale placée au centre du carénage), de forme rectangulaire, dimensions 285 mm X 235 mm.

- hauteur . . . . . 140 mm
- largeur . . . . . 80 mm
- épaisseur . . . . . 25 mm
- espacement entre deux chiffres. . . . . 15 mm

**ARTICLE 13 - MACHINES HOMOLOGUEES**

Voir tableau des machines homologuées Promosport.

**ARTICLE 14 - MARQUAGES**

Les litiges pouvant survenir seront réglés conformément aux dispositions du Code Sportif National de la Fédération Française de Moto et de ses annexes, aux règles générales de la C.N.V. et au règlement des Coupes de France Promosport 2018.

- Chaque pilote désirant participer à la Promo 500 Cup, devra obligatoirement porter sur sa combinaison les écussons des partenaires de la PROMO 500 Cup.
- Les machines devront également être stickées suivant les instructions fédérales.
- La présence d'annonceurs concurrents est strictement interdite.
- Les stickers et écussons seront à retirer auprès des commissaires techniques lors des vérifications techniques sur les épreuves sportives. Ces derniers éléments seront également disponibles auprès des partenaires de cette formule.

# PROMO DECOUVERTE 2019

## ARTICLE 1 - DEFINITION

La Fédération Française de Motocyclisme met en compétition pour 2019 un cycle d'épreuve dénommé :  
**PROMO-DECOUVERTE**

Les machines retenues sont : au-dessus de 590cc jusqu'à 1000cc 3 et 4 cylindres et de 1000cc à 1300cc bi cylindre, produites à partir de l'année 2000.

## ARTICLE 2 - EPREUVES

Les manifestations organisées par la F.F.M. et ses Clubs se dérouleront aux dates suivantes :

<b>23 et 24 mars</b>	NOGARO	A.S.M. ARMAGNAC BIGORRE
<b>27 et 28 avril</b>	CAROLE	MC MOTORS EVENTS
<b>25 et 26 mai</b>	CROIX EN TERNOIS	ASM CROIX EN TERNOIS
<b>15 et 16 juin</b>	PAU ARNOS	MC PAU ARNOS
<b>20 et 21 juillet</b>	LE MANS	ASMACO
<b>3 et 4 août</b>	MAGNY COURS	MC NEVERS ET DE LA NIEVRE
<b>7 et 8 septembre</b>	LEDENON	MC LEDENON

L'une ou l'autre de ces courses pourra changer de date sous réserve d'accord de la Commission Nationale de Vitesse, des épreuves pourront également être rajoutées ou annulées en cours de saison.

## ARTICLE 3 - CONCURRENTS

Pourront disputer les épreuves PROMO-DECOUVERTE, les coureurs de toute nationalité, détenteurs d'une licence NCO, ou NJC délivrée par la F.F.M. et valable pour l'année en cours. La participation à cette catégorie pourra également se faire ponctuellement avec une licence une manifestation aux conditions suivantes :

- un certificat médical de non contre-indication à la pratique du sport motocycliste en compétition daté de moins de 1 an.
- et une pièce d'identité.

Les pilotes ne remplissant pas toutes ces conditions devront prendre contact avec le service Promosport avant l'épreuve, pour informations complémentaires au 01.49.23.77.25

### 3.1 - Peuvent participer aux épreuves PROMO-DECOUVERTE (\*)

Les coureurs ayant couru dans la catégorie PROMO-DECOUVERTE en 2018 à l'exception des coureurs ayant terminé 3 fois dans les 5 premiers en Promo Découverte au cours de l'année 2018 (ou avant), les féminines n'ayant jamais été classées en Promosport ou en Superbike.

### 3.2 - Ne peuvent participer aux épreuves PROMO-DECOUVERTE

Les coureurs ayant été antérieurement à l'année 2018 titulaires d'une licence compétition annuelle, FIM Europe ou autre, les pilotes ayant marqué des points dans un autre championnat de la CNV. La CNV se réserve le droit de refuser tout engagement qui ne correspondrait pas à l'esprit de la formule.

## ARTICLE 4 - ENGAGEMENTS

Chaque demande devra être accompagnée du montant des droits fixés pour 2019 à **210 €** (dont 10 € de droit de transpondeur).

La formule PROMO-DECOUVERTE a pour objectif de permettre aux pilotes amateurs d'assouvir leur passion dans les meilleures conditions et d'y trouver le plaisir qu'ils en attendent. C'est pourquoi tout concurrent ayant reçu une confirmation d'engagement est assuré de participer à une séance qualificative et à deux courses minimum.

Les concurrents auront la possibilité de s'engager dès l'ouverture des inscriptions pour le nombre d'épreuves auxquelles ils souhaitent participer par internet via le site : <https://ffm.engage-sports.com/>

Les priorités seront déterminées par la date de réception à la F.F.M des demandes d'engagements valides (dûment complétées et accompagnées du mode de règlement choisi).

Si les créneaux horaires disponibles pour la catégorie sont complets les engagements qui continueraient à arriver seront mis en liste d'attente. En cas de désistement les places devenues disponibles seront proposées aux pilotes figurant sur cette liste dans l'ordre de réception de leur demande d'engagement.

\* Les engagements seront accessibles à compter du 17 janvier.

\*\* Les règlements par chèque sur une banque non domiciliée en France seront refusés.

Les engagements seront clos impérativement 30 JOURS avant la date de chaque manifestation. Les chèques d'engagement seront mis en banque à la date de clôture des engagements.

Passé ce délai et pour autant qu'il reste des places disponibles, les engagements ne pourront se faire que par le site Internet et seront majorés d'un droit supplémentaire de 70 €. Le paiement ne pourra alors être fait que par carte bancaire ou en espèces. Aucun autre type de demandes (fax, mail, etc.) ne sera accepté.

**En cas de paiement revenu impayé :**

Un courriel sera adressé au pilote qui disposera alors d'un délai de 3 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 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 **mais restera redevable de ses frais d'engagements en totalité**. Attention, un pilote ne pourra prendre le départ d'une course sans avoir réglé, au préalable, ses impayés des courses précédentes.

**Pilote souhaitant déclarer forfait :**

Pour tout forfait, un droit administratif de 80 € sera retenu, et ce, quelle que soit la raison. Cette déclaration devra obligatoirement être faite par écrit, email, courrier ou fax. Pour tout forfait à moins de 8 jours la totalité de l'engagement sera retenue. En cas de force majeure, la C.N.V. se réserve le droit d'étudier la demande, toutefois le justificatif devra impérativement lui parvenir avant le début des vérifications administratives de l'épreuve. Après l'ouverture des vérifications administratives, les droits d'engagement ne seront pas remboursés, ni reportés.

**ARTICLE 5 - DEROULEMENT DES EPREUVES****5.1 - Vérifications**

Les opérations de contrôle administratif et technique auront lieu le vendredi de 11 heures à 13 heures et de 14 heures à 18 heures 30 Le samedi, les vérifications reprendront à 8 heures jusqu'à 12 heures.

Chaque pilote devra obligatoirement se présenter aux opérations de vérifications administratives avec sa licence en cours de validité et sa confirmation d'engagement au moins une heure avant le début des séries de sa catégorie. Tout pilote qui se présentera hors délai se verra refuser l'accès à l'épreuve.

Les horaires détaillés de chaque manifestation seront établis sur place à la clôture des vérifications en fonction du nombre de séries déterminé par le nombre de présents. Ils seront portés dès que possible à la connaissance des concurrents et soumis à l'accord du Directeur de Course.

Les pilotes devront être présents en pré-grille, au moins 20 mn avant l'heure théorique du départ de leur série, afin de pouvoir répondre à un léger décalage des horaires et de permettre le contrôle des sondeurs, stickers partenaires et pneumatiques. Les pilotes ne pourront prendre la piste qu'à l'issue de ces contrôles, toute tentative de s'y soustraire sera sanctionnée par le jury de l'épreuve. Au cas où ceux-ci ne seraient pas respectés, le pilote concerné ne pourra prendre la piste qu'après s'être remis en conformité. Aucune réclamation ne sera admise à ce sujet.

Avant chaque départ, le passage par la pré-grille est obligatoire sous peine de déclassement de la séance des essais chronométrés, de la course qualificative et des finales.

Pour chaque séance de qualification et pour chaque course les conditions de piste seront déclarées en pré grille 15 minute avant le départ du tour de formation, un panneau WET (pluie) ou DRY (sec) sera présenté à la pré grille. Une fois la pré grille ouverte il ne sera pas accordé de délai supplémentaire pour changer de roue.

**5.2 - Qualifications**

Lors de la première épreuve les groupes seront composés par tirage au sort, puis en fonction des classements de l'épreuve précédente à compter de la deuxième épreuve puis par tirage au sort pour les pilotes n'ayant pas participé.

Ces essais chronométrés d'une durée de 20 minutes détermineront la place sur la grille de départ des courses A et B. Ces essais chronométrés se dérouleront selon la méthode suivante :

Chaque groupe doit être composé du même nombre de coureurs à l'unité près. A l'issue des essais qualificatifs, lorsque les pilotes sont répartis en deux séries ou plus, les grilles de départ seront établies en tenant compte du meilleur temps réalisé par les pilotes dans leur séances d'essais chronométrés à condition que l'écart entre la moyenne des cinq meilleurs temps réalisés dans la série la moins rapide soit inférieur à 1.7% pour les circuits dont la longueur est supérieure à 2,5 km et à 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 ce cas la grille de départ de la série A sera composée des X premiers (en fonction de la capacité de la piste) du résultat des essais chronométrés, la grille de la série B des X pilotes suivants.

Si l'écart entre la moyenne des cinq meilleurs temps réalisés dans la série la moins rapide est supérieure à 1.7% pour les circuits dont la longueur est supérieure à 2,5 Km et à 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.

La grille de départ de la course A sera composée des X premiers pilotes de la première série qualificative correspondants à la moitié de la capacité de la piste. Ils seront placés sur la grille de la manière suivante : le pilote le plus rapide entre les premiers des séries 1 et 2 sera en pole position, l'autre sera positionné en second, le pilote le plus rapide entre les deuxièmes des séries 1 et 2 sera en 3ème position, l'autre sera en 4ème position et ainsi de suite.

La même procédure sera utilisée pour la course B.

Le changement de machine est interdit.

A l'issue des essais chronométrés et des courses de demi-finale, tous les concurrents pourront passer au contrôle sonomètre. Les pilotes dont la machine ne serait pas conforme après ce contrôle sonométrique, et après remise en conformité, resteront à leur place sur la grille de départ seront pénalisés par un passage par la voie des stands durant leur course finale.

### **5.2.1 - Pilotes qualifiés**

Le nombre de pilotes qualifiés pour chaque classe sera indiqué sur les horaires annexés au règlement particulier de chaque épreuve.

La participation à la séance d'essais chronométrés est obligatoire pour prendre le départ des courses finales. Le nombre de tours minimum à accomplir lors de ces essais chronométrés pour pouvoir prendre le départ de la course sera celui indiqué dans le règlement particulier de l'épreuve.

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.

Il ne sera pas appliqué de temps limite de qualification.

Si une course qualificative ne pouvait se dérouler normalement et donner lieu à un classement, suite à plusieurs arrêts de course de celle-ci, ou pour autre raison, les essais chronométrés seront pris en compte pour établir la grille de départ des finales.

A la suite des courses de demi-finale un certain nombre de pilotes (indiqué sur les horaires) sera qualifié pour la course Finale, une grille provisoire sera réalisée, les pilotes y seront placés de la manière suivante, les premiers de chaque course occuperont les deux premières place de la grille, la pôle position reviendra à celui qui aura réalisé le meilleur temps sur un tour durant les courses de demi-finale, en cas d'ex aequo le second meilleur temps sera pris en compte, la même méthode sera appliquée pour les autres places de grille, les deuxièmes de chaque courses occuperont les 3e et 4e place sur la grille etc.

Dans le cas de course comportant des finales et Consolantes selon le nombre de pilotes engagés, à la suite de la Consolante un certain nombre de pilotes (indiqué sur les horaires) pourra être qualifiés pour participer à la finale A. Les pilotes seront alors placés dans l'ordre d'arrivée de la consolante derrière ceux qualifiés à l'issue des courses de demi-finale.

A l'issue de chaque séance d'essais chronométrés ou de courses de demi-finale, tous les pilotes devront impérativement passer par le contrôle technique.

Si un pilote a fait l'objet d'une chute, son équipement et sa moto devront être représentés au contrôle technique avant de tout nouveau départ.

### **5.3 - Courses finales 1**

Les courses seront de 30' environ.

Les circuits mesurant moins de 2,5 km au tour pourront réduire ces distances à 25'. En cas de pluie, les courses seront réduites de 3 tours.

### **5.4 - Course finale 2**

Finale 2 : la grille sera similaire à la Finale 1.

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.

La procédure de départ pour toutes les courses et en cas d'arrêt de course sera la procédure simplifiée telle que définie par l'article 3.2 des règles générales pour les épreuves de vitesse.

### **ARTICLE 6 - ARRET DE COURSE/NOUVEAU DEPART**

Tels que définis à l'article 6 des règles générales pour les épreuves de vitesse.

Les machines pourront être réparées durant le temps nécessaire à la remise en place des conditions pour donner un nouveau départ, il ne sera pas octroyé de délai supplémentaire.

Dans le cas où il se mettrait à pleuvoir lors une course commencée sur une piste déclarée DRY elle ne serait pas systématiquement arrêtée, les pneus DOT étant compatible 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 ne sera redonné.

### **ARTICLE 7 - DEPART ANTICIPE**

Tout coureur qui effectuera un départ anticipé, et quelle qu'en soit la raison, se verra sanctionner d'une pénalité de 10 secondes.

### **ARTICLE 8 - ECHELLE DES SANCTIONS**

Les sanctions suivantes pourront 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 Promo-Découverte (sanction décidée par la T.N.D.A.).

### **ARTICLE 9 - PODIUMS**

Un podium sera organisé à l'issue de la Finale A, une coupe sera remise aux trois premiers scratch ainsi qu'au premier 600 de la Finale A.

## ARTICLE 10 - PRIX EN FINALE

Sur les épreuves comportant deux finales il sera établi un classement général qui verra l'attribution d'une dotation en cas d'ex aequo la deuxième course sera prépondérante. Afin d'établir ce classement il sera attribué à chaque finale les points suivants :

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

Les dotations seront attribuées à chaque course, à l'occasion d'un tirage au sort sur les pilotes engagés minimum sur 4 épreuves pour la catégorie Promo Découverte :

Si le nombre de pilotes engagés dans la catégorie est égal ou supérieur à 20 :

- 1er ticket : un pneumatique avant
- 2ème ticket : un pneumatique arrière
- 3ème ticket : un pneumatique avant et un pneumatique arrière

Si le nombre de pilotes engagés dans la catégorie est inférieur à 20 :

- 1er ticket : un pneumatique avant
- 2ème ticket : un pneumatique arrière

Seuls les pilotes présents lors du tirage au sort pourront bénéficier des dotations. En cas d'absence du pilote tiré au sort, la dotation sera remise en jeu.

Le tirage au sort se tiendra le samedi à 19h00 à la structure Pirelli en présence d'un représentant FFM.

Les pneumatiques gagnés seront de la référence et du type correspondant à la catégorie et remis directement lors du tirage au sort.

Le bilan des inscriptions (plus ou moins de 4 épreuves) sera fait le 15 mars avant la 1ère manche et sera celui pris en compte pour les dotations et tirages au sort de l'année complète.

Pour des raisons environnementales, les résultats ne seront plus diffusés en version papier. Ils seront disponibles sur le site <http://www.cdfpromosport.fr/> immédiatement après les différentes séances d'essais ou course. Une version papier sera consultable au panneau d'affichage officiel.

## ARTICLE 11 - VERIFICATIONS TECHNIQUES - PARC FERME - DEMONTAGE

### 11.1 - Vérifications techniques

Un pilote présentant une machine au contrôle technique devra veiller à ce qu'elle soit en conformité avec le règlement technique et en particulier son article 1 sinon il ne pourra concourir, ni prétendre au remboursement du droit d'engagement.

Une seule machine par pilote pourra être présentée aux contrôles techniques pour chaque catégorie.

Les vérifications préliminaires sont des vérifications de sécurité, la conformité de la machine avec les règles techniques reste sous la responsabilité du pilote.

Il sera 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 pour les catégories bénéficiant d'une course 1 et 2, le pilote sera sanctionné pour les deux courses.

### 11.2 - Parc fermé

La procédure sera telle que définie à l'article 13.1 des règles générales pour les épreuves de vitesse.

Après chaque séance d'essais chronométrés, de courses qualificatives et de finales ou Consolantes, les pilotes peuvent être amenés à présenter leur moto au parc fermé pour d'éventuels contrôles.

À l'issue des finales, les cinq premiers au minimum seront mis en parc fermé et pourront être soumis à vérifications.

Le Directeur de Course pourra, par ailleurs, faire mettre en parc fermé et faire vérifier toute machine, quel que soit son classement.

Tout pilote qui, terminant dans les cinq premiers de la finale, n'aura pas mis sa machine en parc fermé immédiatement après son franchissement de la ligne d'arrivée, se verra déclassé de l'épreuve considérée et pourra faire l'objet d'une comparution devant le Tribunal National de Discipline et d'Arbitrage qui pourra décider une sanction supplémentaire.

### 11.3 - Démontage

Conformément à l'article 13.2 des règles générales pour les épreuves de vitesse.

Les pièces reconnues non conformes pourront être marquées par les Commissaires Techniques. Tout pilote, ayant refusé le démontage se verra déclassé de l'épreuve. Tout pilote dont la machine se sera révélée en infraction avec le règlement technique se verra sanctionné pour la course de référence. Il pourra également faire l'objet d'une comparution devant le Tribunal National de Discipline et d'Arbitrage qui pourra entraîner une sanction allant jusqu'à l'exclusion à l'année de la formule Promosport.

## **ARTICLE 12 - 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 €
- haut moteur plus bas moteur 4 Temps : 200 €

## **ARTICLE 13 - APPLICATION DU REGLEMENT**

Tous les cas non prévus au présent Règlement seront 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 14 - OBLIGATION DES PILOTES VIS-A-VIS DE LA F.F.M.**

Chaque pilote devra 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.

## **ARTICLE 15 - TRANSPONDEURS**

Le chronométrage des machines s'effectue par système transpondeur.

Lors de chaque épreuve, les concurrents se verront remettre un transpondeur qu'ils devront restituer à l'issue de la manifestation.

Il doit être restitué au plus tard une demi-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. En cas de non-restitution, le chèque de caution sera mis à l'encaissement.

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 transpondeur devra être placé à l'avant de la moto sur la fourche.

## **ARTICLE 16 - RESPONSABILITES**

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 17 - LAISSEZ-PASSER**

Les laissez-passer pilotes ou mécaniciens fournis par les organisateurs ne sont ni vendables, ni cessibles à titre gracieux.

Toute fraude entraînera 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 18 - CIRCULATION DANS LE PARC COUREURS**

Afin d'assurer la sécurité de tous, l'utilisation de deux roues motorisés (scooter, mini moto, etc.) est formellement interdite dans l'enceinte du circuit à l'exception des véhicules techniques qui devront être identifiés et porter le N° et la catégorie de la machine à laquelle ils sont affectés. Le déplacement de ces véhicules, des machines de course et des voitures devra se faire à l'allure du piéton au pas.

Le paddock n'est pas une aire de jeux, l'utilisation par des enfants de trottinettes, vélos, mini motos, etc. est strictement interdit.

Tout contrevenant se verra passible d'une sanction prononcée par le Jury de l'épreuve pouvant aller jusqu'à l'exclusion du pilote (ou de l'équipe). Il est rappelé que le pilote est responsable de ses accompagnateurs.

## **ARTICLE 19 - BRIEFING**

Un briefing obligatoire pour tous les pilotes sera organisé par un Directeur de Course sur chaque épreuve.

Toute absence à celui-ci sera sanctionnée d'une amende de 75 €.

## **REGLEMENT DES MACHINES PROMO-DECOUVERTE 2019**

### **ARTICLE 1 - DEFINITION**

Le Motocycle de Promo-Découverte doit être fabriqué en série, faire l'objet d'une construction suivie et être vendu dans le commerce.

Il doit avoir obtenu l'agrément du Service des Mines dans sa configuration d'origine.

Les machines doivent être accompagnées de la carte grise, de la feuille des mines ou du certificat de conformité U.E. Les 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 pourront 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 devront être en possession d'une attestation officielle de prêt de ce dernier. Ce document permettra l'identification de la machine, y figureront 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

Les cotes moteurs (alésage et course) figurant sur la notice descriptive ne pourront 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 devra assurer la charge de la batterie.

Le contrôle s'effectuera 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 sera mesurée moteur à l'arrêt, puis moteur en marche. Elle devra présenter une élévation d'au moins un volt par rapport à celle mesurée moteur à l'arrêt. Le débit de l'alternateur pourra être contrôlé et devra 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.

Le système de démarrage devra être en état de fonctionnement. Ces éléments pourront être contrôlés à tout moment. Le phare dans son ensemble devra être retiré.

Les reniflards (réservoirs d'essence, d'eau, d'huile ainsi que le carter moteur) devront tous aboutir dans un ou plusieurs récupérateurs d'une capacité de 125 cc minimum chacun et d'une capacité totale de 0,5 litre minimum fixés correctement. Les machines équipées d'un système de recyclage automatique conserveront 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 devront être obligatoirement arrêtés par un fil métallique de sécurité. Les machines devront être présentées aux vérifications techniques avec la partie inférieure du carénage déposée.

Les étriers de freins avant auront 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

Seront seuls autorisés les pneus de marque PIRELLI tels que définis ci-dessous, Les pneus pluie sont autorisés.

Les couvertures chauffantes branchées à un groupe électrogène de 2000 watts maximum, à l'exception de tout autre dispositif générateur d'énergie sont autorisées en pré-grille.

**La catégorie Promo Senior sera limitée à un seul train de pneumatiques par week-end de course.**

#### Piste DRY (sèche)

600 Promo	AV 120/70 ZR17 . . . . .	Diablo Supercorsa V3 . . . . .	SC2 . . . . .	170 €
	AR 180/60 ZR17 . . . . .	Diablo Supercorsa V3 . . . . .	SC2 . . . . .	235 €
1000 Promo	AV 120/70 ZR17 . . . . .	Diablo Supercorsa V3 . . . . .	SC2 . . . . .	170 €
	AR 200/55 ZR17 . . . . .	Diablo Supercorsa V3 . . . . .	SC2 . . . . .	245 €

#### Piste WET (mouillée)

600 Promo	AV 120/70 R17 . . . . .	Diablo Rain . . . . .	SCR1 . . . . .	160 €
	AR 190/60 R17 . . . . .	Diablo Rain . . . . .	SCR1 . . . . .	230 €
1000 Promo	AV 120/70 R17 . . . . .	Diablo Rain . . . . .	SCR1 . . . . .	160 €
	AR 190/60 R17 . . . . .	Diablo Rain . . . . .	SCR1 . . . . .	230 €

Seuls les paiements en espèces ou cartes bancaires seront acceptés par la structure PIRELLI sur le circuit. Aucune autre référence ne sera 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 ne sera déclassé que sur la course sur laquelle il a été déclaré non conforme.

Pirelli attribuera aux participants, inscrits sur moins de 4 courses sur la saison, un « Pack Rider » comprenant : un tote bag, une casquette, un tour de cou, un polo et une planche de stickers.

Pour les pilotes inscrits sur un minimum de 4 courses sur la saison, un « Pack Premium » comprenant : une valise, une casquette, un tour de cou, un polo, une planche de stickers, un bon d'achat de 30€ TTC (trente euros) valable pour l'achat d'un train de pneus de la catégorie du pilote au camion d'assistance PIRELLI sur les épreuves ou dans le réseau de revendeurs Pirelli.

Ces packs seront remis par Pirelli dès la première participation de chaque pilote.

### 2.2. - Système d'échappement / niveau sonore

Les systèmes d'échappements et silencieux peuvent être changés ou modifiés.

Le niveau sonore ne doit pas dépasser 102 db/A aux régimes définis à l'article 19 des règles générales pour les contrôles techniques.

## ARTICLE 3 - MARQUAGE

Toute partie ou pièce des machines utilisées pourra subir un ou plusieurs marquages d'identification par les Commissaires Techniques.

## ARTICLE 4 - EQUIPEMENT A RETIRER

Devront 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 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 devront être réalisés en nylon, téflon, ou matière équivalente, auront les dimensions maximum suivantes :

- Diamètre 30 mm, longueur 40 mm, vis de fixation en retrait,
- Les côtés du cadre pourront être protégés par des protections en composites de carbone kevlar, ces protections épouseront la forme du cadre.

Les vis de fixation devront 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 devra 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 :** Tout carénage du commerce sera 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. Les machines ne possédant pas à l'origine de carénage ne pourront en être équipées. Pour les 4 Temps, le carénage inférieur doit être reconstruit pour recueillir, en cas de casse moteur, au moins la moitié de la totalité de l'huile et du liquide de refroidissement moteur. Le carénage inférieur devra comporter deux trous maximum de 25 mm de diamètre. Ces trous doivent rester obstrués en condition de piste sèche et peuvent être ouverts uniquement dans des conditions de course sur piste mouillée.

Les manches à air (partie reliant la prise d'air du carénage au cadre) peuvent être remplacées.

**5.1.2. - Fourche :** Pièce d'origine du type considéré. Positionnement en hauteur par rapport aux téls de fourche libre. Qualité et quantité d'huile libres. Modification des Tés interdite. Les bouchons de l'extrémité de la fourche doivent rester tels qu'originellement produits par le constructeur sur la machine homologuée.

Les pièces internes peuvent être modifiées ou changées (rondelles, piston hydraulique, clapet, canalisation d'huile, ressort et collier d'écartements).

**5.1.3. - Réservoir d'essence :** Pièce d'origine du type considéré. Le remplissage complet des réservoirs avec une mousse de rétention du carburant est obligatoire.

**5.1.5 - Jantes :** Libres sauf carbone

Entretour des roues avant et arrière libres.

**5.1.6. - Selle :** La selle peut être modifiée ou changée.

**5.1.7. - Commandes au pied :** Libre.

Exception : La longueur minimum des repose-pied devra être de 65 mm, et présenter des extrémités arrondies (rayon minimum 8 mm). Lorsque les repose-pied ne sont pas du genre pliable, ils devront comporter un embout fabriqué dans une matière téflon, plastique ou équivalent.

**5.1.8. - Guidon :** Libre du commerce. Les extrémités devront être obligatoirement bouchées.

La réparation des guidons est interdite.

**5.1.9. - 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.

**5.1.10. - Garde-boue :** Tout garde-boue du commerce sera 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 devra être intégralement couvert.

**5.1.11 - 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 devra être conservé d'origine.

### 5.1.12. - Amortisseur de direction : Recommandé.

**5.1.13. - 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.

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 devra se faire au-dessus du té de fourche inférieur.

**5.1.14. - Compteur kilométrique et compte tours :** Pourront être retirés, une modification des supports est autorisée.

Un compteur compte-tours et 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.

**5.1.15. - Faisceau électrique :** Le faisceau électrique d'origine doit être utilisé. Les connexions suivantes peuvent être retirées :

- le phare avant,
  - les feux arrière et les stops,
  - les clignotants,
  - l'avertisseur sonore,
  - tous les commodos de guidon à l'exception de celui qui commande le coupe-contact et le démarreur.
- Les commodos d'origine homologuée ayant, entre autre, une fonction de réglage servant au bon fonctionnement de la machine peuvent également être conservés.

Les connexions suivantes peuvent être retirées :

- le compteur et le compte-tours,
- les interrupteurs de sécurité de béquille.

**5.1.16. - 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 seront soumis au Jury de l'épreuve.

**5.1.17. Feu rouge arrière :** Toutes les motos 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.

• 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 Responsable Technique peut refuser tout système d'éclairage non satisfaisant à la sécurité.

## 5.2. - PARTIE MOTEUR

**5.2.1. - Kick-démarréur :** La pédale de kick pourra être retirée (mais le mécanisme devra rester en état de fonctionner). Les motos homologuées avec un démarreur électrique devront 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, et devra être approuvé conformément à l'article 18 des règles générales pour les contrôles techniques.

**5.2.3. - Filtre à air :** Adaptable autorisé.

**5.2.4. Système de refroidissement :** D'origine du type considéré. Le calorstat peut-être retiré. Les seuls liquides de refroidissement autorisés, autre que l'huile de lubrification, seront de l'eau ou de l'eau mélangée à de l'alcool éthylique.

La mise en marche forcée du ventilateur est autorisée.

## ARTICLE 6 - PLAQUES NUMEROS

Les machines devront être équipées de plaques jaunes mates avec des numéros noirs mats. Les plaques devront être posées devant, au centre du carénage ou de chaque côté et en bas de carénage.

Pour les carénages de couleur claire, il y aura une bordure noire d'une largeur minimale de 8 mm tout autour du périmètre du fond jaune. Le numéro 1 ne sera attribué qu'au vainqueur de l'année précédente dans cette catégorie.

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

Les numéros devront 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 Directeur Technique fera foi.

#### ARTICLE 7 - PRESCRIPTIONS GENERALES ET LITIGES

Il est rappelé que tout ce qui n'est pas expressément autorisé et précisé dans ce règlement est strictement interdit.

Tout litige sur une épreuve sera tranché en premier ressort par le Jury des Commissaires Sportifs de l'épreuve après avis et notification des Commissaires Techniques, en cas de contestation de la décision, l'instance compétente est le Tribunal National de Discipline et d'Arbitrage.

Tout litige suite à un démontage après la manifestation sera tranché par la C.N.V. après avis des Commissaires Techniques responsables du contrôle, en cas de contestation de la décision, l'instance compétente est le Tribunal National de Discipline et d'Arbitrage.

## CHAMPIONNAT DE FRANCE DE LA MONTAGNE 2019

#### ART.1 - DEFINITION

La Fédération Française de Motocyclisme met en compétition en 2019 le Championnat de France de la Montagne.

Un Champion sera désigné dans les classes suivantes :

#### Moto 25 Power :

##### Numéros de 1 à 99

###### A partir de 7 ans

Jusqu'à 80 cm<sup>3</sup> 2T à variateur ou embrayage automatique  
(PW80 embrayage automatique)

Jusqu'à 65 cm<sup>3</sup> 2T ou 115 cm<sup>3</sup> 4T à boîte de vitesse

Puissance maximum de 12 cv à la roue arrière

###### A partir de 8 ans

Jusqu'à 80 cm<sup>3</sup> 2T à variateur

Jusqu'à 65 cm<sup>3</sup> 2T ou 115 cm<sup>3</sup> 4T à boîte de vitesse

Puissance maximum de 12 cv à la roue arrière

Pocket bike : jusqu'à 40 cm<sup>3</sup>

Carburateur de Ø 15 mm maximum

###### A partir de 10 ans

Jusqu'à 85 cm<sup>3</sup> 2T ou 160 cm<sup>3</sup> 4T monocylindre

Puissance maximum de 25 cv à la roue arrière

Pocket bike : plus de 40 cm<sup>3</sup>

###### A partir de 12 ans

Jusqu'à 125 cm<sup>3</sup> 2T ou jusqu'à 250 cm<sup>3</sup> 4T

Puissance maximum 25 cv à la roue arrière

#### 125 cc :

##### Numéros de 101 à 199

###### A partir de 12 ans

81 à 125cc 2 temps et 250cc Mono 4 temps

- Open Montagne :** **Numéros de 201 à 299**  
A partir de 16 ans  
 250cc mono ou bicylindres 2 temps  
 500cc mono 2 temps  
 de 250cc à 550 bicylindres 4 temps  
 + de 250cc à 700cc mono 4 temps
- Supersport Montagne :** **Numéros de 301 à 399**  
A partir de 16 ans  
 300 à 600cc 4 cylindres  
 675cc maxi pour les 3 cylindres 4 temps  
 de 650 à 750cc bicylindres 4 temps
- Superbike Montagne :** **Numéros de 401 à 499**  
A partir de 16 ans  
 601 à 1300cc 4 cylindres 4 temps  
 676 à 1300cc 3 cylindres 4 temps  
 751 à 1300cc 2 cylindres 4 temps
- Side-Cars :** **Numéros de 501 à 599**  
A partir de à partir de 16 ans pour le pilote et 15 ans pour le passager  
 maxi 1300cc 4 temps, règlement Side-Cars FSBK jusqu'à 1000cc  
 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

**Un titre de Champion de France Junior sera 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 101, 201, 301, 401, 501 et 601 seront réservés aux Champions de France de la catégorie de l'année précédente.

Les quinze premiers de l'année précédente en chaque catégorie porteront pour la saison 2019 un numéro qui leur sera attribué par la Fédération.

Dès que les pilotes du Championnat de France de la Montagne auront un numéro d'attribué, ils ne pourront plus, en aucun cas, le changer durant la saison.

Le Championnat de France de la Montagne se dispute sur l'ensemble des épreuves.

Si moins de 12 pilotes sont classés dans une catégorie à la fin de l'année, celle-ci deviendra Trophée de France.

Les ex-aequo seront départagés en considération du nombre de places de 1er, 2ème, etc. S'il est impossible de les départager, ils auront le même classement.

**Des catégories Promotion (voir annexe 1) seront prévues sur chaque épreuve ainsi qu'une catégorie Educative non chronométrée.**

## ART. 2 - EPREUVES

Le Championnat 2019 se déroulera sur les épreuves suivantes :

<b>04 et 05 mai</b>	FRANCLENS (74)	MC ARBUSIGNY
<b>09 et 10 juin</b>	CHANAZ (73)	MC CHANAZ
<b>15 et 16 juin</b>	MARCHAUX (25)	AM DOUBS
<b>06 et 07 juillet</b>	PANISSIERES (42)	AMR PANISSIEROISE
<b>20 et 21 juillet</b>	PETIT ABERGEMENT (01)	UM AIN
<b>17et 18 août</b>	MARLHES (42)	MC PICARLOUX
<b>31 août et 1er septembre</b>	FRANGY (74)	MC FRANGY

Des épreuves pourront être rajoutées ou annulées en cours de saison, dans ce cas les concurrents devront être prévenus dans les meilleurs délais avant le déroulement de celles-ci.

Elles devront incorporés toutes les classes admises à disputer le Championnat, sans exception.

Le calendrier définitif ainsi que les bulletins d'engagements seront disponible sur le site [www.ffmoto.org](http://www.ffmoto.org).

### ART. 3 - CONCURRENTS

Lors de la première épreuve, les concurrents éliront leurs 3 représentants : 1 solo, 1 sidecariste, 1 quad.

Les épreuves du Championnat de France de la Montagne 2019 seront réservées :

- aux pilotes de toute nationalité titulaires 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 pour la catégorie Moto 25 Power.

Les pilotes ayant accédé trois fois au podium au cours de l'année dans la catégorie Promotion ne pourront plus participer à la catégorie Promotion pour les trois années suivantes.

### ART. 4 - MACHINES

Les machines autorisées à disputer le Championnat de la Montagne devront répondre aux définitions du règlement des machines de courses sur route et leur niveau sonore doit être inférieur à 102 dB/A conformément à l'article 19 des règles générales pour les contrôles techniques.

Les machines tout terrain conformes au règlement monobike ou supermotard seront également admises en Championnat de France.

Une machine ne peut servir que dans une catégorie.

Le contrôle du bruit des machines supermotard et quads sera effectué selon la méthode "2 mètres max".

Les pneus référencés cross ou enduro ainsi que les pneus slicks et slicks retaillés sont interdits.

Les pneus pluie sont autorisés.

**Les pneus slicks sont autorisés en catégorie 125cc (retailage interdit) uniquement pour les machines de 81 à 125cc 2 temps.**

L'essence utilisée devra pour les 4T être du super sans plomb, conformément à la réglementation F.I.M. Pour les 2T, l'essence utilisée devra être du carburant du commerce, y compris de type AVGAS 100 LL.

Les machines de la catégorie Promotion devront être soit conformes au règlement Promotion Vitesse, soit des machines 125 cc à 1300 cc conformes au règlement des courses sur route ou des machines de provenance tout terrain conformes au règlement monobike ou super motard.

Les motocycles devront être équipés d'un coupe-circuit ou d'un interrupteur monté sur le guidon permettant d'arrêter le moteur.

En Side-Cars, un coupe-circuit pour le pilote et le passager qui 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.

Une même machine ne pourra pas être utilisée par plusieurs pilotes.

**Un pilote peut changer de machine dans une même classe entre la première et la deuxième journée à la condition que chacune des machines ait satisfait aux contrôles administratif et technique.**

Les couvertures chauffantes sont autorisées.

Dans le cas d'un parc concurrents situé après la ligne d'arrivée ou éloigné de la ligne de départ, elles pourront être alimentées avec un groupe électrogène uniquement dans une zone définie par la Direction de Course.

Cette disposition ne devra en aucun cas perturber le bon déroulement des montées. Le non-respect de cette prescription sera sanctionné.

L'intégration d'une compétition ou d'une démonstration de véhicules dépendant d'une autre fédération sera soumise à l'approbation de la CNV.

### ART. 5 - PARCOURS

Le Championnat 2019 se disputera sur les parcours retenus et homologués par la Commission, après examen des candidatures et visite des parcours. Des dérogations pourront être acceptées par la Commission.

Tout club postulant pour le Championnat pour la première année devra avoir organisé, l'année précédente, une épreuve équivalente supervisée par un délégué de la Commission Nationale Vitesse. Pour cela, trois mois avant l'organisation de son épreuve, le club de prendre contact avec la CNV afin qu'elle désigne un délégué.

Les épreuves devront se dérouler sur un parcours ascendant, d'une largeur minimum de 4 mètres et interdit temporairement à la circulation. Le revêtement devra être correct.

Les parcours ne correspondant pas à la définition précédente pourront éventuellement être acceptés après étude par la Commission.

Pour des raisons de sécurité, la Commission Nationale Vitesse se réserve le droit de refuser l'homologation 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 devra 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 sera toléré par montée.

Aucune zone de chauffe ne doit être prévue.

Chicane : Dans le cas d'une chicane sur le tracé : celle-ci sera matérialisée par des plots en plastique lestés de sable. Elle sera 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 entraînera la suppression du temps de la montée en essais et de deux secondes de pénalité en course.**

#### **ART. 6 - ENGAGEMENTS**

**Les pilotes NCO seront prioritaires s'ils ont envoyé leur bulletin d'engagement, accompagné du paiement, à tous les organisateurs avant le 31 mars 2019.**

Pour les autres pilotes, les demandes d'engagement devront parvenir 30 jours avant la date de la manifestation, accompagné du droit d'engagement.

Un coureur ne pourra s'engager sur plusieurs machines dans une même catégorie lors de la même journée.

Le droit d'engagement comprenant le transpondeur est de :

- 115 € pour les catégories Moto 25 Power et Quads
- 150 € pour les autres catégories

Le montant du droit d'engagement de la catégorie Educative ne pourra pas être supérieur à 20 €.

Après la date de clôture, les engagements pourront être refusés par les organisateurs.

L'organisateur devra confirmer leur acceptation aux pilotes dans les huit jours suivant la date limite des engagements.

Les droits d'engagement seront 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 seront pas remboursés.

En cas d'annulation de l'épreuve prononcée par le Jury, les pilotes ne pourront prétendre à aucun remboursement.

#### **ART. 7 - VERIFICATIONS ADMINISTRATIVES ET TECHNIQUES**

Chaque pilote devra obligatoirement se présenter aux opérations de vérifications administratives avec sa licence en cours de validité et sa confirmation d'engagement.

Chaque concurrent devra également soumettre sa (ou ses) machine(s) aux opérations de vérifications techniques. Il lui sera remis le transpondeur servant au chronométrage.

**Les vérifications administratives et techniques auront lieu le jour précédent les essais de 16h00 à 20h00. Elles se poursuivront le jour des essais de 7h30 à 10h00.**

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.

Lors de la première épreuve, les pilotes recevront un livret technique qu'ils devront obligatoirement présenter aux Commissaires Techniques à chaque épreuve.

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.

Les bacs récupérateurs d'huile sont obligatoires pour les machines 4 Temps.

Les bas de carénage seront déposés pour le passage au contrôle technique.

#### **ART. 8 - BRIEFING**

Un briefing sera organisé sur chaque épreuve avant le début des essais.

Tous les pilotes sont tenus d'y participer et devront émerger la feuille de présence.

Toute absence sera sanctionnée d'une amende de 75 €.

#### **ART. 9 - DEROULEMENT DES EPREUVES**

En essais comme en course, les départs seront donnés au minimum toutes les 20 secondes.

Les épreuves de Championnat de France de la Montagne 2019 se déroulent sur deux journées. Chacune des journées est indépendante et comporte des essais et des courses.

##### 1ère journée :

- Essais libres à 10 heures
- Essais chronométrés
- 1ère manche de course
- Essais libres si possible

##### 2ème journée :

- Essais libres à 8 heures
- Essais chronométrés
- 2ème manche de course à 13 heures 30
- 3ème manche de course

Chaque manche donne lieu à l'attribution de points.

Les pilotes ne seront pas tenus de participer aux essais chronométrés.

### Toutes les montées se feront dans l'ordre des numéros.

Dans tous les cas, les pilotes devront au moins effectuer une montée d'essais pour pouvoir prétendre aux montées officielles.

S'il se met à pleuvoir, le Directeur de Course pourra neutraliser la montée et il sera donné 20 mn pour un changement de pneumatiques (avec nouveau départ de l'ensemble de la série).

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. Les pilotes et les passagers devront être vêtus d'une combinaison de cuir, de bottes, de gants et d'une protection dorsale.

En essais comme en course, le retour des concurrents se fera sous la responsabilité du Directeur de Course.

Les pilotes de motos et équipages de side-cars doivent obligatoirement effectuer leurs montées d'essais et de course, ainsi que les retours, avec leurs machines respectives passées au contrôle, sans changement de pilotes ou de passager.

A l'issue de la **troisième** montée, les trois premières machines de chaque catégorie seront mises en parc fermé pendant les trente minutes suivant l'affichage des résultats, sous la responsabilité d'un Commissaire Technique.

### ART. 10 - CLASSEMENTS

Pour être classé, tout pilote devra avoir effectué un temps inférieur à celui du premier de sa classe majoré de 50%.

**Un point sera attribué pour le vainqueur de chaque catégorie à l'essai chrono du samedi et à celui du dimanche.**

Dans chaque catégorie, les points suivants seront attribués pour la montée 1 :

1er ..... 15 points	6ème .... 10 points	11ème .... 5 points
2ème .... 14 points	7ème .... 9 points	12ème .... 4 points
3ème .... 13 points	8ème .... 8 points	13ème .... 3 points
4ème .... 12 points	9ème .... 7 points	14ème .... 2 points
5ème ... 11 points	10ème .... 6 points	15ème .... 1 point

Dans chaque catégorie, les points suivants seront attribués pour chaque montée 2 et 3 :

1er ..... 25 points	6ème .... 10 points	11ème .... 5 points
2ème .... 20 points	7ème .... 9 points	12ème .... 4 points
3ème .... 16 points	8ème .... 8 points	13ème .... 3 points
4ème .... 13 points	9ème .... 7 points	14ème .... 2 points
5ème ... 11 points	10ème .... 6 points	15ème .... 1 point

**Concernant l'attribution des points, deux le cas où deux pilotes seraient ex-aequo, ils marqueront tous les deux le nombre de points de la place qu'ils ont obtenue, les suivants marqueront les points correspondant à leur place.**

**Exemple : deux pilotes sont ex-aequo en ayant réalisé le troisième temps, ils marqueront chacun 16 points le suivant marquera donc 11 points.**

Le classement de l'épreuve sera effectué en tenant compte du meilleur temps de chaque pilote dans les 3 séries, les primes seront attribuées en fonction de ce classement.

**Pour partager les ex-aequo, le deuxième meilleurs temps sera retenu.**

Il n'y aura aucune différenciation dans le classement entre les machines de course et les machines de sport.

### ART. 11 - PRIX

Les prix minimums suivants devront être versés aux pilotes dans chaque classe du Championnat de France (à l'exception des catégories Moto 25 Power, Quads et Promo) et seront attribués suivant le temps de la meilleure montée de chaque pilote et suivant le nombre d'engagés :

**Primes attribuées pour 13 engagements et plus :**

1er ..... 200 €	3ème ..... 110 €	5ème ..... 80 €
2ème ..... 140 €	4ème ..... 100 €	

**Primes attribuées pour 6 à 12 engagements :**

1er ..... 150 €	2ème ..... 70 €	3ème ..... 50 €
-----------------	-----------------	-----------------

Primes attribuées pour moins de six engagements :  
Remboursement du droit d'engagement du premier

### ART. 12 - RECLAMATIONS

Le dépôt de réclamation devra s'effectuer conformément à l'article 8 du règlement général.

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.

**ART. 13 - OFFICIELS**

La Commission se réserve le droit de désigner pour chaque épreuve un Délégué de son choix, si celui-ci est présent, il est de droit le Président du Jury.

Le Club organisateur devra nommer au minimum deux Commissaires Sportifs 2ème degré pour le Jury. Ces désignations devront avoir obtenu l'aval de la C.N.V.

La CNV désignera également un **Directeur de Course, un Directeur de Course Adjoint (domicilié le plus proche possible de l'organisation), deux** Commissaires Techniques 2ème degré (dont un responsable) et un Commissaire Technique 1er degré licenciés dans la Ligue de l'organisation.

Il sera demandé au Club organisateur de mettre à disposition un aide technique le vendredi et le samedi matin.

Le Délégué Fédéral sera pris en charge à 50 % par la F.F.M. et à 50 % par le Club organisateur.

Le Directeur de Course, le Directeur de Course Adjoint, les Commissaires Sportifs et les Commissaires Techniques sont entièrement à la charge du Club organisateur.

La FFM désignera les Chronomètres. Leurs frais seront pris en charge par le Club organisateur sur la base d'un forfait défini par la Fédération.

Le Directeur de Course et les Commissaires Sportifs devront avoir satisfait à un séminaire fédéral.

Un Directeur de Course Adjoint sera désigné par le Moto-Club organisateur. Ses frais sont à la charge du Club organisateur.

**ART. 14 - TRANSPONDEURS**

Le chronométrage des machines s'effectue par système transpondeurs.

Lors de chaque épreuve, les concurrents se verront remettre un transpondeur qu'ils devront restituer à l'issue de la manifestation.

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 transpondeur devra être placé à l'avant de la moto sur la fourche. Pour les Side-Cars, le transpondeur devra être placé à l'avant, au niveau de la roue avant.

**ART. 15 - 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 pourront en aucun cas invoquer la responsabilité civile du club organisateur en cas de vol ou de dégradation.

Dans le cas d'une chute et du non rapatriement immédiat de la moto, l'organisateur veillera à mettre la machine en sécurité, à l'abri du public.

**ART. 16 - COMPORTEMENT**

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.

Tout pilote qui sera 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 sera sanctionné par le Jury. Cette sanction pourra aller jusqu'à l'exclusion.

**ART. 17 - LAISSEZ-PASSER**

Les laissez-passer pilotes ou mécaniciens fournis par les organisateurs ne sont ni vendables, ni cessibles à titre gracieux.

Toute fraude entraînera la confiscation immédiate et définitive des laissez-passer incriminés, sans préjudice des sanctions disciplinaires encourues par le pilote à qui ils ont été délivrés.

**Annexe 1****CATEGORIES PROMOTION COTE 2019****ART. 1 - DEFINITION**

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 catégories sont les suivantes :

Promo 1 ..... de 125cc à 500cc - **numéros de 701 à 799**

Promo 2 ..... de + 500cc à 750cc - **numéros de 801 à 899**

Promo 3 ..... de + de 750cc à 1300cc max - **numéros de 901 à 999**

Les machines de la catégorie Promotion devront être conformes au règlement des courses sur route ou des machines de provenance tout terrain conformes au règlement monobike ou supermotard.

**La catégorie Découverte est réservée aux licenciés première année ou une manifestation.**

## ART. 2 - EPREUVES

Les épreuves se dérouleront dans le cadre des courses de côte régionales et du championnat de France de la Montagne. Toutes les courses de côte du Championnat de France ont une catégorie Promotion. L'une ou l'autre de ces courses pourra changer de date sous réserve d'accord de la Commission Nationale Vitesse, des épreuves pourront également être rajoutées ou annulées en cours de saison.

## ART. 3 - CONCURRENTS

Seuls pourront participer aux courses de PROMOTION, les coureurs de toute nationalité, détenteurs d'une licence NCO ou une manifestation **LJA 2** 2019 délivrée par la F.F.M.

Les pilotes NCO engagés en catégorie Promotion ne pourront pas rouler dans une des catégories du Championnat de France sur une épreuve à laquelle ils participent dans la catégorie Promotion, excepté en tant que passager side-car.

## ART. 4 - DEFINITION DES MACHINES

Le motocycle de promotion doit être fabriqué en série et être vendu normalement dans le commerce.

Les machines Promotion 1, 2 et 3 doivent être conformes au règlement technique ci-dessous.

Les machines qui font l'objet d'une procédure RSV sont admises dans le respect de l'article 4.

Tout ce qui n'est pas autorisé et précisé sur ce règlement est présumé comme interdit.

## ART. 5 - PARCOURS

Les parcours sont ceux du Championnat de France de la Montagne

## ART. 6 - ENGAGEMENTS

Les coureurs devront adresser leur demande d'engagement formulée sur un imprimé aux organisateurs par courrier.

Chaque demande devra être accompagnée du montant des droits fixés pour 2019 à **115 €** (dont 10 € de droit de transpondeur).

Le chronométrage s'effectuera à l'aide de transpondeur. Celui-ci est sous l'entière responsabilité du concurrent, pendant toute la manifestation et jusqu'à sa restitution.

Les engagements seront clos impérativement 30 JOURS avant la date de chaque manifestation.

Les droits d'engagement seront 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 seront pas remboursés.

En cas d'annulation de l'épreuve prononcée par le Jury, les pilotes ne pourront prétendre à aucun remboursement.

## ART. 7 - VERIFICATIONS ADMINISTRATIVES ET TECHNIQUES

Les pilotes des machines se présentant aux opérations de vérifications administratives avec sa licence en cours de validité et sa confirmation d'engagement.

Les opérations de contrôles administratif et technique seront fixées selon les horaires du règlement particulier de l'épreuve et seront communiquées aux concurrents avec leur confirmation d'engagement.

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 verront refuser la participation à l'épreuve sans pouvoir prétendre au remboursement du droit d'engagement.

Les vérifications techniques préliminaires sont des vérifications de sécurité, la conformité de la machine reste sous la responsabilité du pilote.

## ART. 8 - BRIEFING

Un briefing sera organisé sur chaque épreuve avant le début des essais.

Tous les pilotes sont tenus d'y participer et devront émerger la feuille de présence.

Toute absence sera sanctionnée d'une amende de 75 €.

## ART. 9 - DEROULEMENT DES EPREUVES

En essais comme en course, les départs seront donnés au minimum toutes les 20 secondes.

Les épreuves de Promotion 2019 se déroulent sur deux journées. Chacune des journées est indépendante et comporte des essais et des courses.

### 1ère journée

Essais libres à la suite des catégories du Championnat de France

Essais chronométrés

1ère manche de course

### 2ème journée

Essais libres

Essais chronométrés

2ème manche de course

3ème manche de course

**Les pilotes ne sont pas tenus de participer aux essais chronométrés.**

Les montées d'essais libres, chronométrés et de courses se feront dans l'ordre des numéros.

Dans tous les cas, les pilotes devront au moins effectuer une montée d'essais pour pouvoir prétendre aux montées officielles.

S'il se met à pleuvoir, le Directeur de Course pourra neutraliser la montée et il sera donné 20 mn pour un changement de pneumatiques (avec nouveau départ de l'ensemble de la série).

Il est rappelé que le port du casque est également obligatoire pour le retour. Les pilotes et les passagers devront être vêtus d'une combinaison de cuir, de bottes, de gants et d'une protection dorsale.

En essais comme en course, le retour des concurrents se fera sous la responsabilité du Directeur de Course.

Les pilotes de motos et équipages de side-cars doivent obligatoirement effectuer leurs montées d'essais et de course, ainsi que les retours, avec leurs machines respectives passées au contrôle, sans changement de pilote ou de passager.

**Le départ des manches de course sera donné moteur en marche.**

#### **ART. 10 - CLASSEMENTS**

Le classement sera effectué en tenant compte du meilleur temps de chaque pilote.

Des coupes seront attribuées aux trois premiers des Promotion 1, 2 et 3 en fonction de ce classement.

En cas d'ex-aequo dans une manche, on tiendra compte du classement des autres montées.

#### **ART. 11 - RECLAMATIONS**

La réclamation doit être déposée auprès de Directeur de Course dans la demi-heure suivant la proclamation des résultats (réclamation relative au classement), en conformité avec l'article 8 des règles générales pour les épreuves de course de côte.

#### **ART. 12 - APPLICATION DU REGLEMENT**

Tous les cas non prévus au présent règlement seront tranchés par le Jury des Commissaires Sportifs de l'épreuve, conformément aux dispositions des règles générales pour les épreuves de Vitesse, du Code Sportif de la FFM et de ses Annexes.

#### **ART. 13 - RESPONSABILITÉ**

Il est rappelé aux concurrents que conformément aux dispositions du Code Sportif, un concurrent est responsable des agissements de ses accompagnateurs.

Il est également 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.

#### **ART. 14 - COMPORTEMENT**

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.

Tout pilote qui sera 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 sera sanctionné par le Jury. Cette sanction pourra aller jusqu'à l'exclusion.

Dans tous les cas, les pilotes devront au moins effectuer une montée d'essais pour pouvoir prétendre aux montées officielles.

#### **ART. 15 - LAISSEZ-PASSER**

Les laissez-passer pilotes ou mécaniciens fournis par les organisateurs ne sont ni vendables, ni cessibles à titre gracieux.

Toute fraude entraînera la confiscation immédiate et définitive des laissez-passer incriminés, sans préjuger des sanctions disciplinaires encourues par le pilote à qui ils ont été délivrés.

### **REGLEMENT TECHNIQUE DES MACHINES SOLO POUR LES COURSES DE COTE - PROMOTION**

#### **ART. 1 - DÉFINITION DES MACHINES**

La cylindrée devra être au minimum de 125cc et au maximum de 1300cc.

Le système de démarrage devra être en état de fonctionnement. Ces éléments peuvent être contrôlés à tout moment.

Les reniflards (réservoir d'essence, d'eau, d'huile ainsi que le carter moteur) devront tous aboutir dans un ou plusieurs récupérateurs d'une capacité de 12cc minimum chacun et d'une capacité totale de 0,5 litre fixés correctement, exception faite des 750cc et plus (capacité du récupérateur 1 litre). Tous les motocycles doivent être munis d'un système de recyclage fermé. Le reniflard d'huile doit être connecté et se décharger dans la boîte à air. Si le modèle homologué est équipé d'un système de recyclage, celui-ci devra être conservé intégralement.

Tous les bouchons, trappes de vidange, filtres à huile extérieurs (type automobile), ainsi que les vis de raccord des circuits de lubrification et les vis d'étriers de freins avant devront être obligatoirement arrêtés par un fil de sécurité.

Les machines devront être présentées aux vérifications techniques avec la partie inférieure du carénage déposée.

## ART. 2 - MODIFICATIONS OBLIGATOIRES

### Devront 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)

Les coureurs doivent obligatoirement porter :

- une combinaison de cuir d'une pièce. Si la doublure est synthétique, le pilote doit porter un sous-vêtement complet (manches et jambes longues) en coton, nomex ou soie,
- des bottes,
- des gants,
- un casque défini dans le tableau des équipements,
- une protection dorsale.

Tous ces équipements doivent être présentés au contrôle technique en même temps que la machine.

## ART. 3 - MODIFICATIONS INTERDITES

L'usage de la visserie alliage et titane, autre que celle prévue d'origine, est interdite pour la partie cycle et moteur.

## ART. 4 - PNEUMATIQUES

Les pneus utilisés devront 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 slick sont autorisés en catégorie 125cc (retailage interdit) et les pneus pluie sont autorisés.

## ART. 5 - SYSTÈME D'ÉCHAPPEMENT / NIVEAU SONORE

Les silencieux pourront être remplacés par un adaptable.

Le niveau sonore ne doit pas dépasser 102 dB/A sans tolérance aux régimes définis à l'article 19 des règles générales pour les contrôles techniques. **Le contrôle du bruit des machines supermotard et quads sera effectué selon la méthode "2 mètres max".**

## ART. 6 - PARTIE CYCLE : D'origine du type considéré.

**Art. 6.1 - 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 devra 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.

**Art. 6.2 - Carénage :** Tout carénage du commerce sera admis à condition que la fixation présente toutes les garanties de sécurité et conserve l'aspect et la forme générale du modèle d'origine. Les machines ne possédant pas à l'origine de carénage ne pourront pas en être équipées. Le carénage inférieur doit être construit pour recueillir, en cas d'incident moteur, au moins la moitié de la totalité de l'huile et du liquide de refroidissement moteur. Le carénage inférieur devra comporter deux trous de 25 mm de diamètre. Ces trous doivent rester obstrués en condition de piste sèche et peuvent être ouverts uniquement dans les conditions de course sur piste mouillée.

Les motos n'ayant pas à l'origine de carénage devront être équipées d'un sabot pour la récupération de la moitié du liquide de refroidissement et de lubrification moteur.

**Art. 6.3 - 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.

**Art. 6.4 - Réservoir d'essence :** Pièce d'origine du type considéré.

**Art. 6.5 - Réservoir d'huile :** Pièce d'origine du type considéré.

**Art. 6.6 - Jantes :** Libres, sauf magnésium et carbone. Entretoises des roues avant et arrière libres.

**Art. 6.7 - Commandes au pied :** Celles-ci sont libres à l'exception de la longueur minimum des repose-pied qui devra être de 65 mm et présenter des extrémités arrondies (rayon minimum 8 mm). Lorsque les repose-pied ne sont pas du genre pliable, ils devront comporter un embout fabriqué dans une matière Téflon, plastique ou équivalent (diamètre 16 mm). Les repose-pieds repliables devront être obligatoirement rappelés par un ressort en position basse.

**Art. 6.8 - Guidon :** Libre du commerce. Les extrémités devront être obligatoirement bouchées. La réparation des guidons est interdite.

**Art. 6.9 - Amortisseurs AR :** 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 devra 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.

**Art. 6.10 - Pontets de fourche :** Autorisés.

**Art. 6.11 - Amortisseur de direction :** Autorisé.

**Art. 6.12 - Freins :** Sont autorisés le changement des flexibles (la séparation des durites de frein avant devra 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.

**Art. 6.13 - Protection :** Une protection fixée sous le bras oscillant, empêchant le pied ou la main d'atteindre la couronne arrière est obligatoire.

Elle devra être en matériau de type nylon ou téflon, ou matériaux composites ayant des bords arrondis et une épaisseur minimum de 5 mm.

Les supports de béquille devront être réalisés en nylon, téflon ou matière équivalente, respecter les dimensions suivantes : diamètre 30 mm, longueur 40mm, vis de fixation en retrait.

## ART. 7 - PARTIE MOTEUR

Tous les carters moteur contenant de l'huile et pouvant être en contact avec la piste suite à une chute, devront être protégés par un carter enveloppant en matériau composite, type carbone ou kevlar.

**Art. 7.1 - Kick-démarrreur :** La pédale de kick pourra être retirée (mais le mécanisme devra rester en état de fonctionner). Les motos homologuées avec un démarreur électrique devront conserver celui-ci.

**Art. 7.2 - Moteur :** D'origine du type considéré, mais possibilité d'améliorer les performances. L'aspect extérieur doit rester d'origine.

**Art. 7.3 - Embrayage :** Pièce d'origine du type considéré. Renforcement des ressorts autorisé. Nombre de disques garnis identiques à l'origine.

**Art. 7.4 - Boîte de vitesse :** Boîte d'origine du type considéré. Le changement de la démultiplication finale est autorisé. La largeur de la chaîne de transmission finale pourra être changée, mais le pas devra rester d'origine.

### Art. 7.5 - Système de refroidissement

D'origine du type considéré. Le calorstat peut être retiré.

Le liquide de refroidissement doit être remplacé impérativement par de l'eau ou par un mélange d'eau et alcool éthylique, à l'exclusion de tout autre liquide.

**Art. 7.6 - Coupe circuit :** 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.

**ART. 8 - Plaques numéros :** L'emplacement pour les numéros de course sera au nombre de trois (deux latérales à l'arrière sur le dossier de selle et une frontale), de forme rectangulaire, 280 mm X 235 mm.

Chiffres : hauteur minimum avant 120 mm, arrière 140 mm, largeur 90 mm, épaisseur 25 mm, espacement 25 mm. Pour toutes les catégories Promotion : Fond JAUNE mat (RAL 1003)/ Numéros NOIR mat.

## **REGLEMENT TECHNIQUE QUADS POUR LES COURSES DE CÔTE**

### Art. 1 - REGLES GENERALES

Le quad de compétition est un véhicule à 4 roues ayant une roue à chaque extrémité diagonale.

Un quad de compétition est propulsé par les roues arrière fixées sur un axe rigide (les différentiels ne sont pas autorisés).

Les carters moteur ne peuvent être placés derrière le pilote.

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

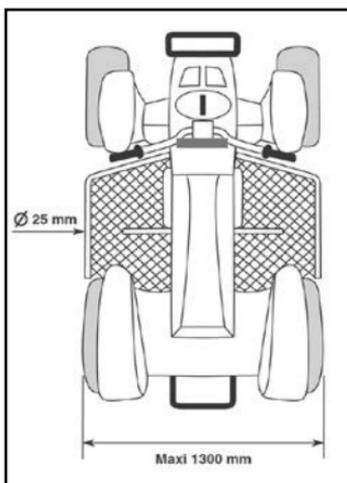
### ART. 2 - DIRECTION

La direction est assurée par les roues avant par l'intermédiaire d'un guidon.

La transmission doit s'effectuer par les roues arrière UNIQUEMENT par l'intermédiaire d'un axe solide (les différentiels ne sont pas autorisés).

### ART. 3 - ROUES ET SUSPENSION

- Le diamètre maximum de la jante ne peut dépasser 12 pouces pour les roues AVANTS et ARRIERES.
- Le  $\emptyset$  ne peut être inférieur à 8 pouces pour les roues AV et AR.
- Les roues à rayons ne sont pas autorisées.
- Les roues AR doivent être protégées par des garde-boue en matériaux souples et INCASSABLES couvrant chaque roue sous un angle de 30 degrés minimum.
- Les roues avant doivent être munies d'un frein fonctionnel installé sur chaque axe, les roues arrière peuvent être équipées soit d'un frein sur chacune d'elle soit d'un frein unique solidaire de l'axe de transmission.
- Les freins avant sont commandés par un levier fixé au guidon. Le frein arrière peut être activé soit par un levier à main, Soit par une pédale à pied.



### ART. 4 - PNEUMATIQUES

- Les pneus slick ne sont pas autorisés.
- La largeur totale ne peut excéder 1300 mm ;
- La hauteur maxi au niveau de siège du pilote est de 950 mm.

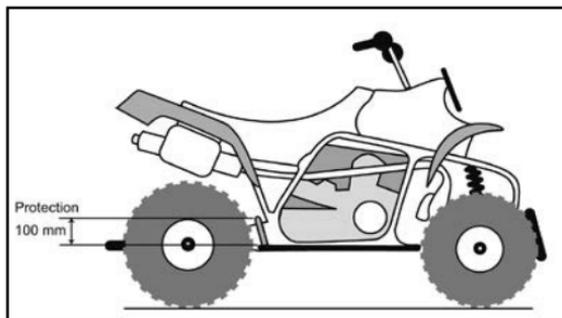
### ART. 6 - PROTECTIONS

(voir diagramme)

- Un tube de protection ou une "barrière" (pare choc) doit être fixé à l'avant et à l'arrière du véhicule. Les deux extrémités seront obstruées par un embout en Nylon Plastique ou similaire arrondi.

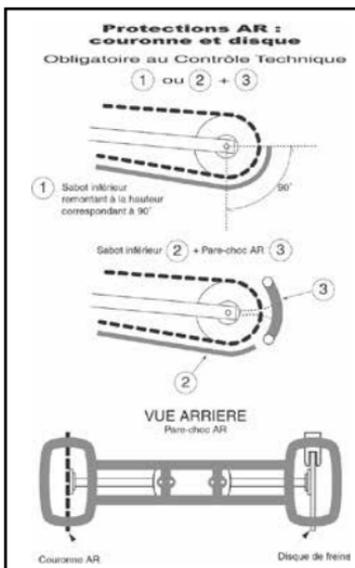
- Un tube de protection (nerf bar) sans partie saillante d'un diamètre de 25 mm au minimum doit être prévu de chaque côté du véhicule. Il devra être fixé par un minimum de 2 points et comporter des sangles ENTRECROISEES ou un treillis métallique (grillage) pour empêcher que le pied du pilote ne touche le sol accidentellement.

- Cette protection peut être en retrait de 10 cm maximum par rapport à l'alignement extérieur des roues AV.
- Afin d'éviter toutes intrusions des pieds des pilotes 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 en plastique entre ce nerf bar et le garde boue arrière.



### ART. 7 - GUIDON

- La largeur du guidon est de 650 mm mini et de 850 mm maxi.
  - Le guidon doit être équipé d'une protection rembourrée sur la barre transversale. Les guidons sans barre doivent être équipés d'une protection recouvrant largement les brides du guidon.
  - Les extrémités du guidon doivent être bouchées avec un matériau solide ou recouvertes de C/C.
  - Des butées doivent être fixées sur le cadre pour limiter la course du guidon. L'amortisseur de direction ne peut remplir cet office.
  - Si des protège-mains équipent le guidon, ils doivent être d'une matière résistante au bris et avoir une ouverture permanente pour les mains.
  - La réparation des guidons en alliage léger est interdite.
  - Tous les leviers doivent se terminer par une boule de 16 mm minimum.
  - La transmission assurée par une chaîne doit être équipée d'un sabot ou carter protégeant la partie inférieure de la chaîne ainsi que la couronne arrière et le disque AR de frein sur 90°.
  - SOLUTION 1
  - SOLUTION 2+3 s'il y a un pare choc arrière.
  - Le pignon de sortie de boîte de vitesses doit être protégé.
- VOIR DIAGRAMME.



**ART. 8 - PAPILLONS DES GAZ**

- Les papillons des gaz doivent 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 poignet du pilote. Il doit couper l'allumage si le pilote quitte sa machine.

**ART. 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 de 102 dB maximum sans tolérance conformément à l'article 19 des règles générales pour les contrôles techniques.

**ART. 10 - PLAQUES DES MACHINES**

Les machines portent obligatoirement trois plaques numérotées, une à l'avant et une de chaque côté du quad. Les plaques doivent être de couleur blanche avec des numéros de couleur noir et lisibles.

**ART. 11 - CARBURANT**

L'essence utilisée devra pour les 4T être du super sans plomb, conformément à la réglementation FIM. Pour les 2T, l'essence utilisée devra être du carburant du commerce, y compris de type AVGAS 100 LL. A la demande du jury de l'épreuve, il pourra 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 sera alloué la somme de 40 € pour un 2 temps et de 60 € pour un 4 temps.

**ART. 12 - EQUIPEMENT**

L'équipement des pilotes doit être conforme aux règles C.N.V.

**CHAMPIONNAT DE FRANCE DRAGSTERS MOTOS****ART. 1 - DEFINITION**

La Fédération Française de Motocyclisme met en compétition en 2019 un Championnat de France de Dragsters. Un Champion est désigné dans les classes suivantes :

- PRO-STOCK (motos silhouette équipées de pneus à section carrée et de Wheeliebar),
- COMPETITION BIKE (motos de Compétition d'une cylindrée maximum de 2100cc pour les moteurs suralimentés et de 3000cc pour les moteurs atmosphériques, équipées de pneus à section carrée et de Wheeliebar),
- SUPER STREET BIKE (motos modifiées issue d'un modèle fabriqué en série et faisant l'objet d'une construction suivie et vendues normalement dans le commerce),
- Une coupe de France sera attribuée dans la catégorie STREET BIKE (motos fabriquées en série et faisant l'objet d'une construction suivie et vendues normalement dans le commerce),
- Un Trophée de France sera attribué dans les catégories STREET TWIN et SUPER STREET TWIN (motos bicylindres),
- Une catégorie PROMOTION (motos susceptibles de venir par la route en conformité avec le règlement technique promotion et le code de la route) sera intégrée à chaque manifestation, mais ne donnera pas lieu à un classement cumulé.

Ces 7 classes devront être obligatoirement programmées dans le cadre de chaque manifestation sauf si le parcours n'est pas adapté à une catégorie, dans ce cas le Club pourra solliciter une dérogation de la Commission Nationale de Vitesse.

**Dans le cas où le nombre d'engagés serait inférieur à 8 dans une catégorie au moment de la clôture des engagements, il serait pris les dispositions suivantes :**

- **Catégorie PRO STOCK : elle serait intégrée à la catégorie COMPETITIONBIKE**
- **Dans une des catégories SUPER STREET BIKE ou STREET BIKE, les deux seraient réunies dans une catégorie unique SUPER STREETBIKE**
- **Catégorie SUPER STREET TWIN : elle serait intégrée à la catégorie SUPER STREETBIKE**
- **Catégorie STREET TWIN : elle serait intégrée à la catégorie SUPER STREET TWIN**

**Art. 2 - CONCURRENTS**

Les épreuves du Championnat de France Dragsters 2019 seront réservées :

- aux pilotes de toute nationalité titulaires d'une licence internationale, FIM Europe, NCO, ou une manifestation **délivrée par la F.F.M.** pour l'année en cours,

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.

Un pilote engagé dans plusieurs classes devra 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 devra impérativement se conformer aux horaires.

Un pilote ne pourra 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.

### **Art. 3 - MACHINES**

Les machines autorisées à participer aux épreuves de Dragsters et à la catégorie Promotion devront répondre aux définitions du règlement technique Dragsters.

Une seule machine par pilote peut être présentée au contrôle technique pour une même catégorie. La même machine ne peut être engagée dans plusieurs classes sauf :

Une machine catégorie Promotion pourra être engagée également en Streetbike pour autant qu'il reste des places disponibles sur la grille. Les machines Street Bike peuvent également être engagées en Super Streetbike, pour autant qu'il reste des places disponibles sur la grille.

Au cas où le nombre maximum d'engagés serait atteint, ces doubles engagements seront refusés dans l'ordre chronologique inverse de réception des demandes d'engagement.

### **Art. 4 - EPREUVE**

Sous réserve d'homologation des parcours (cf. art. 6).

#### **CALENDRIER : Le calendrier définitif sera disponible sur le site [www.ffmoto.org](http://www.ffmoto.org).**

Toutefois, l'une ou l'autre de ces courses pourra changer de date sous réserve d'accord de la Commission Nationale de Vitesse, des épreuves pourront également être rajoutées ou annulées en cours de saison.

La C.N.V. se réserve le droit de choisir les épreuves comptant pour le Championnat de France.

Les épreuves pourront se dérouler suivant la formule "Sprint" (un par un) ou "Dragrace" (deux par deux), sur 201,16 ou 402,32 mètres.

### **Art 5 - VERIFICATIONS ADMINISTRATIVES ET TECHNIQUES**

Chaque pilote devra obligatoirement se présenter aux opérations de vérifications administratives avec sa licence en cours de validité, et sa confirmation d'engagement.

Les licenciés une manifestation devront présenter leur demande de licence une manifestation (téléchargeable sur le site de la FFM) ainsi que le certificat médical de non contre-indication joint à la demande de licence et rempli par un médecin. Les demandes peuvent également être souscrites en ligne sur le site [www.ffmoto.org](http://www.ffmoto.org).

Chaque pilote devra également soumettre sa ou ses machines aux opérations de vérifications techniques à l'emplacement qui lui sera indiqué.

Pour les catégories PROMOTION et WHEELING (cette dernière ne comptant pas pour un classement cumulé, mais pouvant être incorporée à une épreuve) la présentation de la **carte grise** de la machine est obligatoire.

### **Art 6 - FORMULE**

Le Championnat de France de Dragsters se disputera sur la totalité des épreuves retenues et courues, trois au minimum devront avoir été organisées en chaque catégorie pour qu'un titre de vainqueur soit attribué à l'issue de la saison.

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 Championnat. Les primes seront attribuées sur le résultat du classement cumulé des deux manches.

Les classements finaux du Championnat et du Trophée seront établis en totalisant les résultats.

Sur la totalité des manches retenues et courues, moins une, au-delà de sept épreuves, la manche ou le concurrent aurait été déclassé ne pourra être retranchée.

### **Art. 7 - PARCOURS**

Les épreuves du Championnat de Dragsters se disputeront sur des parcours retenus par la Commission, homologués par elle et par les autorités administratives.

Pour une épreuve de 201,16 mètres, la distance de décélération devra être de 300 mètres minimum et de 600 mètres pour une épreuve de 402,33 mètres (la décélération pourra s'effectuer, après son premier tiers en ligne droite, sur une courbe d'un rayon minimum de 500 mètres).

La largeur minimum de la piste qui, par ailleurs, devra être parfaitement rectiligne sera de 6 mètres en Sprint, de 9 mètres minimum pour une course de 201,16 mètres et de 12 mètres pour une course de 402,33 mètres en Dragrace. La ligne médiane devra être matérialisée. Le revêtement devra être approprié.

Par dérogation, pour des épreuves ne comportant que les catégories promotion et Street Bike, la largeur pourra être de 7,5 mètres minimum pour une course de 201,16 mètres et de 9 mètres pour une course de 402,33 mètres en Dragrace. La ligne médiane devra être matérialisée. Le revêtement devra être approprié.

Pour des raisons de sécurité, la Commission des Courses sur Route se réserve le droit de refuser l'homologation d'une piste, même si celle-ci répond aux critères précités.

Si une animation est intégrée à l'épreuve, elle ne devra en aucun cas être susceptible de laisser des débris, d'endommager la piste, d'en altérer l'adhérence, de dérégler, d'endommager ou d'obliger le démontage des systèmes de chronométrage, durant les qualifications et les éliminatoires.

## Art. 8 - ENGAGEMENTS

Toutes les demandes d'engagement devront être adressées aux organisateurs 30 jours avant la date de chaque épreuve accompagné d'un droit d'engagement de 140 € (60 € pour la catégorie Promotion), passée la date de clôture, outre le fait que si le nombre maximum de pilotes est atteint, l'engagement pourra être refusé, une pénalité de 50 € sera appliquée (soit un total de 190 €), excepté pour la catégorie Promotion.

L'organisateur devra confirmer leur acceptation aux pilotes dans les huit jours suivant la date limite des engagements.

Il est possible pour toutes les catégories de s'engager pour la totalité du Championnat, Coupe ou Trophée. Pour les modalités se reporter à l'article 19 du présent règlement. **Pour vos demandes de numéros, vous devez vous adresser à Mme Dieudonné** au : 06 31 14 78 10 ou par mail : danydieudonné@wanadoo.fr

### Art 8.1 - Nombre d'engagés

Le nombre d'engagés admis pour l'ensemble des catégories devra être spécifié sur le règlement particulier (RP), au cas où le nombre maximum de demandes d'engagements serait 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 catégories comptant pour le trophée de France
- 4 les autres catégories

La sélection se fera dans l'ordre de réception des demandes d'engagements.

**Exemple :** A la date de clôture des engagements le nombre de demandes dépasse le nombre spécifié dans le RP. Aucune nouvelle demande ne sera prise en compte quelle que soit la catégorie.

Seront 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'est toujours pas atteint les pilotes de la catégorie Promotion etc.

## Art. 9 - DEROULEMENT DES EPREUVES

Aussi bien en Dragrace qu'en Sprint, une zone proche de la ligne de départ sera aménagée pour la mise en route des machines, la chauffe des pneus, etc. L'accès de cet emplacement sera réservé aux seuls pilotes, à trois mécaniciens par machine **pour les catégories** Street-Bike, Super-Street Bike, Street Twin, Super Street Twin, Pro-Stock Compétition Bike, **à un mécanicien pour la catégorie Promotion**, qui devront quitter l'aire de chauffe dès que leur pilote aura pris le départ.

En catégorie Compétition Bike, un délai minimum d'une heure devra être observé entre deux runs. Toutefois en cas de force majeure, ce délai pourra être réduit.

### Art 9.1 - Essais libres

Le Jury pourra 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'auraient pu effectuer un run de qualification suite à une casse mécanique. Le pilote devra en faire la demande justifiée. Le jury est souverain dans la décision d'accorder ou non cet essai libre.

### Art 9.2 - Retour des machines

Lorsque la piste ne comporte pas de voie de retour, sur ordre du Directeur de course les assistants (qui devront porter un casque) seront 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 restera au parc en bout de piste.

### Art 9.3 - Dragrace

Les "Runs" qualificatifs ne pourront commencer avant 10h le samedi.

#### 1- Qualifications :

Les qualifications s'effectueront sur trois "runs" chronométrés minimum ou sur deux "runs" minimum si les conditions météo ne permettaient pas le déroulement normal de l'épreuve.

Un "run" qualificatif devra être prévu le matin des éliminatoires.

Un "run" minimum devra obligatoirement être effectué par le concurrent pour prendre le départ des éliminatoires. Toutefois, si un incident se produit au cours du run il ne sera pas tenu de franchir la ligne d'arrivée, mais il devra avoir franchi la ligne de départ par la seule énergie de son moteur.

Au cas où des conditions exceptionnelles interdiraient le déroulement des deux "runs" de qualification, les tableaux éliminatoires seront établis sur le classement de l'année précédente jusqu'à la moitié du Championnat (calendrier de l'annuaire FFM publié dans le règlement DRAGSTERS), puis sur le classement provisoire du Championnat en cours. Dans ce cas, les points de qualification ne seront pas attribués.

#### 2- Éliminatoires :

En catégories COMPÉTITION BIKE, PRO STOCK, STREET BIKE, SUPER STREET BIKE, STREET TWIN, SUPER STREET TWIN.

Une série sera composée des 16 meilleurs temps des qualifications

En catégorie Promotion, deux séries A et B seront composées comme suit :

- Série A les 16 meilleurs temps des qualifications
- Série B les 16 temps suivants

Si le nombre d'engagés dans les autres catégories ou si l'horaire prévisionnel le permet une série C composée des 16 temps suivants peut être ajoutée.

Si un suppléant doit être désigné avant les éliminatoires, le premier non qualifié rentrera dans la grille, puis le second, etc.

Pendant les éliminatoires, un suppléant ne sera pris que lors de la finale, ce sera le plus rapide des battus de la demi-finale, si ce dernier n'est pas en état de prendre le départ, son suivant immédiat, etc.

Les grilles de départ seront affichées une heure avant le début des éliminatoires, à partir de cet instant plus aucun changement ne sera autorisé, la place des pilotes absents n'ayant pas déclaré forfait restera vide.

Les points et primes restent acquis au pilote forfait.

En chaque série, les tableaux éliminatoires seront établis d'après le modèle annexé au cahier des charges.

### 3 - Départ :

Le départ sera donné selon la technique de "l'arbre de Noël", couplé à des cellules photoélectriques. Ce n'est qu'en cas de défaillance du système que le départ pourra être donné au drapeau.

Lors d'un run, le choix du couloir appartiendra au pilote le plus rapide lors du run précédent ou au mieux classé des essais lors du premier run éliminatoire.

### 4- Disqualifications :

Une ligne sera tracée 60 cm avant la première cellule, la procédure de départ engagée, aucune aide ne pourra être apportée au pilote une fois cette ligne franchie, hormis pour la mise en marche de l'ordinateur de bord.

Lors du "Burn Out", aucune aide ne peut être apportée aux pilotes. En aucun cas les Burn Out, Jump, etc., ne pourront être effectués par une autre personne que le pilote engagé sur la machine. Un maximum de deux burn-out est autorisé.

Une fois que le pilote a démarré son moteur et est entré dans la zone de burn-out, il n'est autorisé à redémarrer son moteur qu'une seule fois (interdit pour les véhicules fonctionnant au nitrométhane).

Si au cours d'un "run", un pilote déclenche un feu rouge (départ anticipé ou hors délai) ou franchit la ligne médiane, lors des essais ou en formule sprint le temps effectué ne sera pas retenu. Lors des éliminatoires, son adversaire remportera le dit "run", qu'il devra néanmoins effectuer ou si le pilote effectuait son run seul, il se verra disqualifié.

Lors des éliminatoires, un pilote Bye Run devra effectuer son run sous peine de disqualification, toutefois si un incident se produit au cours du run il ne sera pas tenu de franchir la ligne d'arrivée, mais il devra avoir franchi la ligne de départ par la seule énergie de son moteur.

Tout pilote qui effectuera un burn-out dans le parc coureurs ou circulera avec la machine engagée pour la courses en dehors du site de la manifestation, mettra en marche son moteur après 20h dans le parc coureurs ou aux abords sera disqualifié, sauf décision contraire du Jury.

### **Art 9.4 - Sprint**

Les concurrents se lanceront un par un, sous les ordres du starter. Trois "runs", minimum seront prévus par l'organisateur, leur nombre maximum dépendant des possibilités en temps. Les pilotes d'une même catégorie devront bénéficier du même nombre de "runs".

TOUT CONCURRENT AYANT EFFECTUE UN RUN DE COURSE SERA CLASSÉ.

Le meilleur temps de chaque pilote sera retenu pour le classement, en cas d'ex-aequo, il sera tenu compte du second meilleur temps.

### **Art. 10 - CLASSEMENTS**

#### A- SPRINT

En formule Sprint, les points seront attribués comme suit :

Cinq points à tout pilote présent, si deux manches distinctes 10 points si une seule manche est courue.

Points attribués par manche :

1er . . . . . 45 pts	9ème . . . . . 25 pts	17ème . . . . . 16 pts	25ème . . . . . 8pts
2ème . . . . . 40 pts	10ème . . . . . 24 pts	18ème . . . . . 15 pts	26ème . . . . . 7pts
3ème . . . . . 37 pts	11ème . . . . . 23 pts	19ème . . . . . 14 pts	27ème . . . . . 6 pts
4ème . . . . . 35 pts	12ème . . . . . 22 pts	20ème . . . . . 13 pts	28ème . . . . . 5 pts
5ème . . . . . 33 pts	13ème . . . . . 21 pts	21ème . . . . . 12 pts	29ème . . . . . 4 pts
6ème . . . . . 31 pts	14ème . . . . . 20 pts	22ème . . . . . 11 pts	30ème . . . . . 3 pts
7ème . . . . . 29 pts	15ème . . . . . 19 pts	23ème . . . . . 10 pts	31ème . . . . . 2 pts
8ème . . . . . 27 pts	16ème . . . . . 18 pts	24ème . . . . . 9 pts	32ème . . . . . 1 pt

**B - DRAGRACE****CATEGORIE STREET BIKE, SUPER STREET BIKE, STREET TWIN, SUPER STREET TWIN, PRO STOCK et COMPETITION BIKE**

10 points à tout pilote présent.

Sur les temps de qualification :

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

Au cours des éliminatoires 10 points par Run gagné.

**ARRÊT DE COURSE - ANNULATION**

Si la course devait être annulée par suite de conditions défavorables, et ce avant les quarts ou les huitièmes de finale (suivant le nombre de pilotes qualifiés) soient totalement effectués, les points seront attribués en regard des temps de qualification et ce selon le barème du sprint. Les primes ne seront pas attribuées.

Si la course devait être arrêtée définitivement en cours d'éliminatoires, les points attribués seraient ceux acquis lors du "run" de huitième, de quart ou de demi-finale plein précédent le moment de l'arrêt de l'épreuve. Les primes seront celles attribuées normalement jusqu'au moment de l'arrêt de la course.

En cas de conditions atmosphériques entraînant l'annulation de l'épreuve, les concurrents ne pourront prétendre au remboursement du droit d'engagement, voire à un quelconque dédommagement.

**VERIFICATIONS**

A l'issue et à tout moment des essais et de la course, une machine pourra être placée en parc fermé pour la durée du délai de réclamation sous la responsabilité du Commissaire Technique, être démontée ou plombée.

**Art. 11 - PRIX DRAGRACE****COMPETITION BIKE / PROSTOCK**

Vainqueur 320,00 €	Finaliste . . 220,00 €	1/2 finaliste 150,00 €
--------------------	------------------------	------------------------

**SUPER STREET BIKE SUPER STREET TWIN**

Vainqueur 200,00 €	Finaliste . . 135,00 €	1/2 finaliste 90,00 €
--------------------	------------------------	-----------------------

**STREET BIKE / STREET TWIN**

Vainqueur 115,00 €	Finaliste . . 95,00 €	1/2 finaliste 70,00 €
--------------------	-----------------------	-----------------------

**PROMOTION**

Vainqueur . 80,00 €	Finaliste . . 60,00 €	1/2 finaliste 40,00 €
---------------------	-----------------------	-----------------------

**Lors d'une épreuve où moins de 75 pilotes hors promotion sont engagés ces montants seront divisés par deux. Lors d'une épreuve où moins de 50 pilotes hors promotion sont engagés ces montants seront divisés par trois.**

Dans le cas où une épreuve serait organisée sans présence de public (avec accord préalable de la Commission des Courses sur Route), aucune prime ne serait attribuée.

**Art. 12 - ATTRIBUTION DES NUMEROS**

Les numéros de courses seront attribués à l'année en fonction du classement des Championnats de France, Coupes et Trophées de l'année précédente.

Les concurrents souhaitant arborer un numéro spécifique devront en faire la demande écrite auprès de Madame Dany Dieudonné. Si le Champion en titre prend un numéro personnel, le numéro 1 ne sera pas attribué.

**Art. 12.1 - Numéros**

Les numéros devront impérativement :

- Etre au nombre de deux situés de part et d'autre de la machine.
- Pour les machines équipées de wheeliebar, les plaques numéros seront fixées sur celle-ci en respectant pour les numéros, les dimensions suivantes: hauteur minimum 14cm, épaisseur du trait 2,5cm, largeur 8cm.
  - En Compétition Bike les plaques seront blanches et les numéros noirs précédés de la mention CB
  - En Prostock, les plaques seront jaunes et les numéros noirs précédés de la mention PS
- Pour les machines qui ne sont pas équipées de wheeliebar, les numéros d'une dimension minimum de 10 cm de hauteur, de 2 cm d'épaisseur de trait, et de 6 cm de largeur, devront être collés ou peints sur des plaques de numéros fixées de part et d'autre de la machine.
  - En Super Streetbike, les plaques seront rouges et les numéros blancs précédés de la mention SSB
  - En Streetbike, les plaques seront vertes et les numéros blancs précédés de la mention SB
  - En Super StreetTwin, les plaques seront noires et les numéros blancs précédés de la mention SST
  - En StreetTwin, les plaques seront oranges et les numéros noirs précédés de la mention ST
  - En Promotion, les numéros devront être apposés sur une surface plane ou sur la bulle du côté du chronométrage, le contraste devant être suffisant pour assurer une bonne lisibilité des numéros.

Pour les machines engagées dans deux catégories, le numéro correspondant devra être identifiable sans ambiguïté.

**La lisibilité des numéros est de la seule responsabilité du concurrent, si celui-ci n'est pas lisible les temps ne seront pas enregistrés, aucune réclamation ne sera admise dans ce cas.**

### **Art. 13 - RECLAMATIONS**

Les réclamations doivent être déposées conformément à l'article 8 des règles générales pour les épreuves de circuits de vitesse.

### **Art. 14 - SECURITE**

**Tous les pilotes devront être équipés conformément aux dispositions du Code F.F.M.**

Le démarrage des motos dans les stands ou dans le parc pilote n'est autorisé que si la machine est tournée vers un obstacle solide susceptible de l'arrêter, appartenant au pilote. 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, devra se faire à l'allure d'un piéton au pas. Tout excès, soit par le pilote ou un membre de son équipe, pourra entraîner des sanctions allant jusqu'à la disqualification du pilote pour la saison en cours.

#### **ART. 14.1 - Responsabilité**

Il est rappelé aux concurrents que leurs matériels sont placés sous leur entière responsabilité durant toute la manifestation. Ils doivent notamment en assurer leurs surveillances constantes et ne pourront en aucun cas invoquer la responsabilité civile du club organisateur en cas de vol ou de dégradation.

#### **ART. 14.2 - Laissez-passer**

Les laissez-passer pilotes ou mécaniciens fournis par les organisateurs ne sont ni vendables, ni cessibles à titre gracieux.

### **Art. 15 - OFFICIELS**

La FFM se réserve le droit de désigner un Délégué sur l'ensemble des épreuves comptant pour le Championnat de France, celui-ci sera l'arbitre de la manifestation. Ses frais seront 50% à la charge de l'organisateur et 50% à la charge de la FFM.

Pour chaque épreuve du Championnat, la F.F.M. désignera un Directeur de Course, les frais de celui-ci seront à la charge de l'organisateur.

Par ailleurs, lors de chaque épreuve, des Commissaires Sportifs (deux au minimum plus le Président du Jury, **ces deux désignations devront avoir obtenu l'aval de la C.N.V.**), un Commissaire Technique au minimum sont obligatoires.

La Ligue Motocycliste Régionale du lieu d'organisation devra obligatoirement désigner, à la demande du Club, en complément un autre Commissaire Technique, les frais de ce second Commissaire Technique sont à la charge du Club Organisateur.

Le Directeur de Course et le Délégué devront être titulaires d'une qualification de la spécialité Dragster, les Commissaires Sportifs devront avoir satisfait à un séminaire fédéral.

Le Commissaire Technique sera désigné par la FFM.

### **Art. 16 - APPLICATION DU REGLEMENT**

Les cas non prévus au règlement particulier de l'épreuve seront tranchés en première instance par l'arbitre de l'épreuve conformément aux clauses du présent règlement et du règlement national des manifestations sportives.

Les rapports de clôture doivent être retournés dans le mois sous peine de sanction.

### **ART. 17 - OBLIGATIONS PROMOTIONNELLES**

Chaque organisateur d'une épreuve Euro-Série, Internationale ou Zone Union Européenne devra obligatoirement prendre une manche du Championnat de France dans le cadre de son épreuve.

### **ART. 18 - ENGAGEMENT POUR L'ENSEMBLE DU CHAMPIONNAT**

Afin de faciliter la gestion des engagements, ainsi que la réalisation des programmes et des horaires de déroulement des manifestations, Les concurrents des diverses catégories ont la possibilité de s'engager pour l'ensemble du Championnat, Coupe ou Trophée.

Les demandes seront envoyées à :

**Association PROPULSION**  
**4 rue Emile Zola 91460 MARCOUSSIS**  
**Tél. 06 31 14 78 10**

Elles seront accompagnées du nombre de chèques correspondant au nombre d'épreuves inscrites au Calendrier, libellé à l'ordre de chaque club organisateur. Le montant des engagements sera de 110 € (60 € pour la catégorie promotion) pour chaque épreuve.

Au cas où un concurrent ne pourrait participer à une épreuve et s'il prévient l'organisateur par écrit ou par fax au plus tard 48 heures avant les vérifications administratives, (sauf cas de force majeure dûment justifié), l'engagement lui sera remboursé.

Les inscriptions devront être parvenues à l'Association PROPULSION au plus tard 40 jours avant la première épreuve du Championnat, Coupe ou Trophée.

Si un concurrent prend part au Championnat en cours d'année et cela avant l'avant dernière épreuve il pourra bénéficier de ces dispositions pour autant qu'il adresse les demandes d'engagement pour les épreuves restantes 40 jours avant la première épreuve à partir de laquelle il souhaite commencer le Championnat, Coupe ou Trophée.

## **REGLEMENT "RUN"**

### **Art. 1 - DEFINITION**

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 4 du présent règlement, un par un ou deux par deux. Pour être qualifié de "RUN" et bénéficier des tarifs d'assurance et d'inscription à la FFM définis pour ce type d'épreuve, le déroulement de la manifestation ne devra comporter aucune autre activité (démonstration, stunt, etc.) dans le cas contraire la FFM se réserve le droit de facturer au club organisateur la différence entre le montant de l'inscription "RUN" et celui de l'inscription d'une épreuve Dragsters, sans préjuger des poursuites devant l'instance disciplinaire compétente.

### **Art. 2 - CONCURRENTS**

Pourront participer au "RUN", tous les pilotes titulaires d'une licence délivrée par la F.F.M.

### **Art. 3 MACHINES**

Les machines autorisées à participer devront être conformes au règlement technique Dragsters Promotion. La carte grise devra être présentée lors des contrôles.

### **Art. 4 PARCOURS**

Les pistes utilisées devront être de bonne qualité, le profil transversal ne devra pas être exagérément bombé. La largeur minimale sera 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 sera d'au moins 1,5 fois la distance d'accélération, elle pourra s'effectuer après son premier tiers dans une courbe d'un rayon minimum de 500 m. La sécurité sera conforme à la fiche technique "Dragsters".

### **Art. 5 ENGAGEMENTS**

Les modalités d'engagement (date limite, montant, etc.) sont à la discrétion de l'organisateur.

### **Art. 6 - DEROULEMENT DES "RUNS"**

Les "RUNS" se dérouleront départ au feu ou au drapeau

### **Art. 7 - CLASSEMENT / PRIX**

La méthode de classement ainsi que les prix, au choix de l'organisateur devront être indiqués dans le règlement particulier.

### **Art. 8 - SECURITE**

Tous les pilotes devront être équipés conformément à la réglementation F.F.M. Des protections dorsales devront pouvoir être fournies par l'organisateur.

### **Art. 9 - OFFICIELS ET ENCADREMENT**

Lors de chaque épreuve de "RUN", un Directeur de Course ayant au minimum une qualification 1er degré dans une discipline C.N.V., trois Commissaires Sportifs ayant une qualification F.F.M., quatre Commissaires de Route, un Commissaire Technique ayant au minimum une qualification 1er degré sont obligatoires.

## **REGLEMENTS TECHNIQUES POUR DRAGSTERS**

### **01 - REGLEMENTS GENERAUX DE CONSTRUCTION**

Le présent règlement s'applique à l'ensemble des catégories, hormis les dispositions particulières et / ou complémentaires pour les PRO STOCK BIKE, SUPER STREET BIKE, SUPER STREET TWIN, STREET BIKE et STREET TWIN.

- **Freins** / Les motos doivent être équipées de deux systèmes de freinage indépendants agissant sur chacune des roues. Les disques de frein doivent avoir un diamètre minimum de 175 mm, les tambours de frein un diamètre minimum de 150 mm. Les motos au-dessus de 500cc doivent être équipées d'un frein à disque à l'avant. Si le frein est à simple disque, le disque doit avoir pour dimensions minimales Ø 250x5mm. S'il est à double disque, chaque élément doit avoir pour dimensions minimales Ø 220x5mm (voir également art.01.41).

- **Roues** : 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'.

- **Pneus et chambres à air** : 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).

- **Cadre** : es éléments porteurs du cadre doivent avoir pour dimension minimale 20 x 1,5 mm. Pour les cadres à poutre porteuse centrale, la poutre doit avoir pour dimension minimale 50 mm. 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.

- **Garde au sol** : es motos doivent avoir une garde au sol d'au moins 50 mm fourche enfoncée en butée, avec pilote en position et pression correcte des pneus. Il doit être possible de les pencher de 12 degrés de chaque côté à partir de la position verticale sans qu'aucune partie du véhicule, autre que les roues, ne touche le sol.

- **Fourche 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 750 cc et plus.

- **Guidon** : Voir art. 7 des REGLES GENERALES POUR LES CONTROLES TECHNIQUES

- **Lever** : Voir art. 8 des REGLES GENERALES POUR LES CONTROLES TECHNIQUES

- **Carénage** : e pilote doit pouvoir se mettre en selle ou sauter de la moto sans qu'il faille démonter tout ou partie du carénage. Le carénage ne doit pas rendre difficile le contrôle du véhicule.

- **Selle** : La selle doit offrir au pilote une position de conduite sûre, et ne doit pas être dangereusement inconfortable.

- **Wheeliebars** : Le montage de "wheeliebars" (systèmes anti-cabrage) de construction solide est obligatoire pour les Compétitions Bike, Funny Bike, Pro Mod et Pro-Stock Bike.

#### - **Capots 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. Les embrayages à l'air libre doivent être munis d'un capot d'au moins 1 mm d'épaisseur s'il est en acier ou 3 mm s'il est en aluminium.

- **Compresseurs** : Les compresseurs mécaniques montés sur des motos fonctionnant au nitrométhane doivent être munis de valves de sécurité, de connexions de caoutchouc avec le collecteur d'admission ou d'autres systèmes les protégeant des risques d'explosion.

- **Réservoir de carburant** : Le réservoir de carburant doit être solidement fixé au cadre.

#### - **Système d'alimentation**

Les motos doivent être équipées de robinets de coupure de carburant en état de marche. Les tuyaux doivent être bloqués (raccords coniques) ou arrêtés avec un fil de fer de sécurité. Les systèmes d'injection à pompe doivent être munis de tubulures à haute pression telles que "aéroquip" ou similaires. Les motos fonctionnant avec un carburant autre que l'essence ou l'alcool ainsi que celles dont les moteurs ne peuvent être arrêtés par la coupure de l'allumage doivent être munies d'une vanne de coupure de carburant à action rapide, disposée de manière à ce que le pilote puisse l'actionner en laissant ses deux mains sur le guidon et conçue de manière à ce que l'alimentation en carburant du moteur se ferme dès que le pilote quitte la moto (efficace dans toutes les directions). La liaison avec le pilote doit être réalisée avant que la roue arrière ne touche le sol.

- **Carburateurs et injection de carburant** : Tous les motocycles devront être équipés d'une commande manuelle des gaz, par poignée tournante, qui incorpore un ressort de rappel attaché directement au système d'admission de gaz du carburateur ou d'injection. Le papillon des gaz doit se refermer automatiquement lorsqu'on relâche la manette de gaz. Tous les motocycles qui utilisent du nitrométhane doivent être équipés d'un câble de rappel ainsi que d'un ressort de rappel. Les machines utilisant des embrayages automatiques doivent comporter un système empêchant l'ouverture des gaz pendant que l'assistant repousse la machine vers la ligne de départ, après le burn out.

- **Coupe-contact d'urgence** : Les motos doivent être équipées d'un coupe-contact électrique qui déconnecte toute l'alimentation électrique du moteur (et du N02 (oxyde d'azote) le cas échéant) en cas de perte de contrôle du véhicule (efficace dans toutes les directions). Ce système doit être relié au pilote aussitôt que le moteur est mis en marche (voir également art. 3.1.14).
- **Réservoir de récupération d'huile** : Dans le cas où le moteur serait muni d'un reniflard d'huile, celui-ci débouchera dans un réservoir de récupération (voir également art.57.04). La capacité du réservoir étant de 0,5 litre pour les moteurs atmosphériques et de 2litres 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 seront munis d'un fil de fer de sécurité (voir art. 57.03). 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.
- **Chaîne** : La chaîne sera de type riveté, sans maillon rapide, ou le maillon rapide sera assuré par un fil de fer de sécurité.
- **Pots d'échappement** : Les pots d'échappement ne dépasseront pas la roue arrière et seront dirigés loin du pilote, du réservoir de carburant et des pneus. Les collecteurs d'échappement flexibles sont interdits.
- **Changement de vitesses** : Le mécanisme de changement de vitesses sera conçu de manière à ce que le pilote puisse l'actionner en laissant ses deux mains sur le guidon.
- **Lest** : Le lest sera solidement fixé au cadre ou au moteur (voir également art. 19.04).
- **Démarrage** : 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.
- **Embrayage centrifuge** : 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.
- **Moteurs de voiture** : Les moteurs de voiture ne sont autorisés que si la moto est construite de telle manière que le poids et la répartition du poids sont identiques à une moto avec un moteur de moto.
- **Ordinateurs** : Les ordinateurs ne peuvent être utilisés que pour le recueil et le stockage d'informations. Les commandes d'accélérateur, de changement de vitesses, d'embrayage et de freinage, etc., doivent rester sous le seul contrôle du pilote.

## **2 - REGLEMENTS SPECIAUX POUR PRO STOCK BIKE**

- **Définition** : Entrent dans cette catégorie les motos fonctionnant à l'essence et ayant l'aspect de motos d'origine (motos produites en série et disponibles dans le réseau commercial pour la vente au grand public et modifiées pour les courses de dragsters).
- **Cadre** : Sont autorisés les cadres d'origine ou les cadres modifiés mais qui conservent, vus de profil à une distance de 5 mètres, l'aspect de cadres d'origine. La suppression d'éléments non essentiels est autorisée. La direction, le train propulseur et l'empattement peuvent être modifiés, à condition que ce soit fait de manière sûre et professionnelle. L'empattement maximal est de 1780 mm, à mesurer à partir du point le plus éloigné du bras oscillant. Des renforts supplémentaires peuvent être montés, à condition que les règles concernant l'aspect soient respectées. Il est permis de souder au cadre, côté transmission, un passage pour la chaîne à travers le cadre lorsque le pneu arrière est très large, si les pièces sont petites et nettes.
- **Suspension arrière** : Les bras oscillants peuvent être changés ou modifiés. Les règles concernant l'aspect ne s'appliquent pas à ces pièces, à condition que les modifications ne soient pas poussées à l'extrême. Bras oscillants et entretoises peuvent être soudés au cadre. Le nombre d'entretoises est limité à trois par côté.
- **Carrosserie** : Les pièces principales de la carrosserie doivent avoir l'aspect d'origine. L'utilisation de pièces allégées est autorisée. Les équipements de conduite sur route qui n'influencent pas l'aspect général (compteur de vitesse, rétroviseurs, clignotants, etc.) peuvent être supprimés. Les pièces de remplacement ne doivent pas être semblables aux pièces d'origine dans tous leurs détails, mais elle doivent présenter une forte ressemblance avec ces dernières. La modernisation de modèles pourvus d'anciens cadres et moteurs est autorisée. Les prises d'air en saillie qui ne sont pas d'origine sont interdites.
- **Commandes** : Toutes les commandes au guidon doivent rester dans la position d'origine. Le montage de guidons de remplacement est autorisé. Les guidons doivent être montés, fixés à l'emplacement d'origine, et aucune partie du guidon ne doit se trouver à plus de 50 mm en dessous du plan inférieur du té de fourche supérieur. Les pédales de frein et les cale-pieds peuvent être reculés, mais doivent se trouver au moins à 380 mm en avant de l'axe de roue arrière. Les cale-pieds doivent se trouver dans un rayon de 100 mm autour de la position d'origine.

- **Suspension avant** : Le montage de fourches avant de remplacement est autorisé, si elles sont de type hydraulique et remplissent les exigences minimales suivantes : diamètre intérieur du tube 32 mm. Les fourches avant doivent ressembler aux pièces d'origine.

- **Selle** : Le montage de selles sur mesure est autorisé, à conditions qu'elles ne modifient pas complètement l'aspect général de la moto. Les selles doivent être rembourrées avec un matériau standard. La hauteur minimale entre le point le plus bas de la selle et le sol doit être de 500mm.

- **Roues** : Le montage de roues de remplacement est autorisé à l'avant et à l'arrière. Avant : minimum 18', maximum 21' ou même dimension que d'origine. Arrière minimum 15'.

- **Pneus** : Pneu avant, largeur minimale : 2,75'. Pneu arrière, largeur maximale (surface de contact avec le sol) : 10'. Le montage de pneus expérimentaux qui ne sont pas disponibles en général est interdit.

- **Wheeliebar** : Longueur maximale 1520 mm en ligne droite entre l'axe de roue arrière en position la plus arrière possible et l'axe de roue du wheeliebar.

- **Moteur** : Les principales pièces du moteur utilisées du même constructeur moto (marque) doivent ressembler à celles que l'on trouve dans le moteur d'origine monté dans le cadre de la moto. Toutes les modifications des pièces internes du moteur, y compris du vilebrequin, sont autorisées. Il est obligatoire d'utiliser le carter-moteur et les culasses d'origine produits par le fabricant du cadre. Toutes les modifications des carters d'origine venus de fonderie sont autorisées, à conditions qu'elles n'affectent pas l'aspect extérieur général de la pièce.

Le montage de carters sur mesure est autorisé pour les moteurs pushrod, à condition qu'ils aient l'aspect de pièces d'origine. Les motos équipées de moteurs pushrod doivent avoir une transmission du type de celle d'origine. Les carters de série doivent être utilisés, sauf s'ils ont une fonction dans la motorisation (embrayage, démarreur électrique, palier de roulement, etc.) et même dans ce cas, les pièces utilisées doivent avoir l'aspect de pièces de série. Il n'est pas nécessaire de monter de carter de protection pour le pignon de sortie de boîte décalé, si une platine support externe est utilisée.

- **Alimentation par injection** : Toutes les modifications sur les injections électroniques d'origine sont autorisées, à condition que les corps d'injecteurs soient des pièces d'origine du modèle considéré.

- **Allumage** : Tous les types d'allumages sont autorisés, y compris les magnétos.

- **Carburant** : Essence à la pompe ou essence de compétition généralement disponible pour les moteurs ACT. Alcool (méthanol) et/ou nitrométhane pour les moteurs pushrod.

- **Fourchettes de poids** : Poids minimaux de la moto et du pilote :

2 soupapes, double ACT	.....265 kg.	.....	max. 1500cc
4 ou 5 soupapes	.....270 kg.	.....	max 1430cc
4 ou 5 soupapes	.....275 kg.	.....	max. 1500cc
4 ou 5 soupapes	.....285 kg.	.....	plus de 1500cc
2 cylindres/pushrod	.....250 kg.	.....	max. 3000cc
2 Temps	.....Libre	.....	ou max. 810 cc +N°0

### **03 - REGLEMENT SPECIAUX POUR SUPER STREET BIKE**

**Article 1 - Définition** : Entrent dans cette catégorie les motos fabriquées en série, faisant l'objet d'une construction suivie et vendues normalement dans le commerce.

**Article 2 - Cadre** : D'origine du modèle considéré.

**Article 3 - 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.

**Article 4 - 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.

**Article 5 - Commandes** : Toutes les commandes au guidon doivent rester dans la position d'origine, le guidon peut être changé;

Les motos doivent être équipées d'un coupe-contact électrique qui déconnecte toute l'alimentation électrique du moteur ainsi que du NO2 en cas de perte de contrôle du véhicule (efficace dans toutes les directions). Ce système doit être relié au pilote aussitôt que le moteur est mis en marche.

**Article 6 - 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.

**Article 7 - Selle :** Libre, le siège doit être recouvert d'un matériau de finition (Skaï, mousse, etc.).

**Article 8 - Réservoir :** Le réservoir peut être remplacé par un faux réservoir dont l'aspect doit être identique à l'origine. Le réservoir contenant le carburant doit être métallique et solidement fixé.

**Article 9 - Roues :** Le montage de roues de remplacement est autorisé à l'avant et à l'arrière.  
Arrière : minimum 17" ou même dimensions que l'origine.

**Article 10 - Pneus :** Les pneus seront :  
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.

**Article 11 - Wheeliebars :** Interdites

**Article 12 - 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.

**Article 13 - Carburateurs - boîtes à air et filtres :** Libres.

**Article 14 - Injection :** D'origine du modèle considéré.

**Article 15 - Suralimentation :** Les compresseurs, Turbos et nitrous sont autorisés

**Article 16 - Allumage :** Libre.

**Article 17 - Carburant :** Essence du commerce y compris essence de compétition généralement disponible pour les moteurs ACT. L'adjonction de radicaux nitrés est interdite.

**Article 18 - Système d'échappement :** Libre.

**Article 19 - Fourchette de poids :** Poids minimaux Machine + pilote à tout moment de la course ou des essais.

Deux temps : . . . . . Cylindrée maxi 1015cc, 210 kg, carburateurs d'origine de l'appellation commerciale du modèle considéré.

2 soupapes : . . . . . 180 kg /1000cc

4 soupapes : . . . . . 205 kg /1000cc

Twin : . . . . . 160 kg /1000cc

Moteur Pushrod : . . . . . 140 kg /1000cc

Cylindrée libre. La cylindrée est la cylindrée réelle mesurée.

**Article 20 - Phares - feux :** Obligatoires, sous autocollant transparent ou factice.

**Article 21 - Alternateur - Faisceau électrique :** Peuvent être démontés.

**Article 22 - Démarreur :** Les démarreurs extérieurs sont autorisés. Si une batterie d'appoint est utilisée, le branchement doit être assuré par une prise (pincés interdites).

**Article 23 - Shifter :** Autorisé, ainsi que les systèmes de coupure d'allumage commandés par le sélecteur et les Shiftlight.

**Article 24 - Double limiteur :** Autorisé.

**Article 25 - Lock up :** Autorisé.

**Article 26 - Responsabilité**

Le pilote est seul responsable de la conformité de son matériel. La preuve en cas de litige sur la conformité de sa machine, ou d'une pièce, par rapport au modèle d'origine, devra être apportée par le pilote.

#### **04 - REGLEMENTS SPECIAUX STREET BIKE**

**Article 1 - Définition :** Entrent dans cette catégorie les motos fabriquées en série, faisant l'objet d'une construction suivie et vendues normalement dans le commerce.

**Article 2 - Cadre :** D'origine du modèle considéré.

**Article 3 - 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 170 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.

**Article 4 - 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.

**Article 5 - Commandes :** Toutes les commandes au guidon doivent rester dans la position d'origine, le guidon peut être changé ; Les motos doivent être équipées d'un coupe-contact électrique qui déconnecte toute l'alimentation électrique du moteur en cas de perte de contrôle du véhicule (efficace dans toutes les directions). Ce système doit être relié au pilote aussitôt que le moteur est mis en marche.

**Article 6 - 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. La garde au sol doit être de 50 mm minimum, fourche enfoncée à fond.

**Article 7 - Selle :** Libre, le siège doit être recouvert d'un matériau de finition (Skaï, mousse, etc.).

**Article 8 - Réservoir :** Le réservoir peut être remplacé par un faux réservoir dont l'aspect doit être identique à l'origine. Le réservoir contenant le carburant doit être métallique et solidement fixé.

**Article 9 - Roues :** 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.

**Article 10 - Pneus d'origine motos :** 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.

**Article 11 - Wheeliebars :** Interdites

**Article 12 - 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.

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 maximale autorisée sera de 1474 cm3 pour les 4 cylindres en ligne / 1680 cm3 pour les 4 cylindres en " V".

**Article 13 - Carburateurs - boîtes à air et filtres :** Libres.

**Article 14 - Injection :** D'origine du modèle considéré.

**Article 15 - Suralimentation :** Interdite.

**Article 16 - Allumage :** Libre, sauf double allumage (sauf origine).

**Article 17 - 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.

**Article 18 - Système d'échappement :** Libre.

**Article 19 - Fourchette de poids :** Poids minimaux Machine + pilote à tout moment de la course ou des essais.

Deux temps : .....Cylindrée maxi 1015 cc + NO<sup>2</sup> à commande manuelle, 210 kg, carburateurs d'origine de l'appellation commerciale du modèle considéré.

2 soupapes : .....180 kg /1000cc

4 soupapes : .....205 kg /1000cc

Twin : .....160 kg /1000cc

Moteur Pushrod : .....140 kg /1000cc

Cylindrée libre. La cylindrée est la cylindrée réelle mesurée.

**Article 20 - Phares - feux :** Obligatoires, sous autocollant transparent ou factice.

**Article 21 - Alternateur - Faisceau électrique :** Peuvent être démontés.

**Article 22 - Démarreur :** Les démarreurs extérieurs sont autorisés. Si une batterie d'appoint est utilisée, le branchement doit être assuré par une prise (pinces interdites).

**Article 23 - Shifter :** Autorisé, ainsi que les systèmes de coupure d'allumage commandés par le sélecteur et les Shiftlight.

**Article 24 - Double limiteur :** Interdit.

**Article 25 - Lock up :** Autorisé.

**Article 26 - Responsabilité :** Le pilote est seul responsable de la conformité de son matériel. La preuve en cas de litige sur la conformité de sa machine, ou d'une pièce, par rapport au modèle d'origine, devra être apportée par le pilote.

## **5 - REGLEMENTS SPECIAUX SUPER STREETWIN**

**Article 1 - Définition :** Entrent dans cette catégorie les motos fabriquées en série, faisant l'objet d'une construction suivie et vendues normalement dans le commerce.

**Article 2 - Cadre :** Silhouette d'origine du modèle considéré.

**Article 3 - 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.

**Article 4 - 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.

**Article 5 - Commandes :** Toutes les commandes au guidon doivent rester dans la position d'origine, le guidon peut être changé;

Les motos doivent être équipées d'un coupe-contact électrique qui déconnecte toute l'alimentation électrique du moteur ainsi que du NO2 en cas de perte de contrôle du véhicule (efficace dans toutes les directions). Ce système doit être relié au pilote aussitôt que le moteur est mis en marche.

**Article 6 - 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.

**Article 7 - Selle :** Libre, le siège doit être recouvert d'un matériau de finition (Skaï, mousse, etc.).

**Article 8 - Réservoir :** Le réservoir peut être remplacé par un faux réservoir dont l'aspect doit être identique à l'origine. Le réservoir contenant le carburant doit être solidement fixé.

**Article 9 - Roues :** 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.

**Article 10 - Pneus :** Les pneus seront :

Vendus normalement dans le commerce pour un 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.

**Article 11 - Wheeliebars :** Interdit.

**Article 12 - Moteur bicylindres :** 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<sup>3</sup>.

Une entretoise sous le cylindre est autorisée.

La boîte de vitesse doit comporter le même nombre de rapport que d'origine.

**Article 13 - Carburateurs - boîtes à air et filtres :** Libres.

**Article 14 - Injection :** Libre.

**Article 15 - Suralimentation :** Les compresseurs, Turbo et Nitrous sont autorisés

**Article 16 - Allumage :** Libre.

**Article 17 - Carburant :** Essence du commerce y compris essence de compétition généralement disponible pour les moteurs ACT. L'adjonction de radicaux nitrés et additif est interdite.

**Article 18 - Système d'échappement :** Libre.

**Article 19 - Fourchette de poids :** Poids minimaux Machine + pilote à tout moment de la course ou des essais. Twin: 160 kg / 1000cc  
Moteur Pushrod : 140 kg / 1000cc

**Article 20 - Phares - feux :** Obligatoires, sous autocollant transparent ou factice.

**Article 21 - Alternateur - Faisceau électrique :** Peuvent être démontés.

**Article 22 - Démarreur :** Les démarreurs extérieurs sont autorisés. Si une batterie d'appoint est utilisée, le branchement doit être assuré par une prise (pincés interdites).

**Article 23 - Shifter :** Autorisé, ainsi que les systèmes de coupure d'allumage commandés par le sélecteur et les Shiftlight.

**Article 24 - Double limiteur :** Autorisé.

**Article 25 - Lock up :** Autorisé.

**Article 26 - Responsabilité :** Le pilote est seul responsable de la conformité de son matériel. La preuve en cas de litige sur la conformité de sa machine, ou d'une pièce, par rapport au modèle d'origine, devra être apportée par le pilote.

## **6 - REGLEMENTS SPECIAUX STREET TWIN**

**Article 1 - Définition :** Entrent dans cette catégorie les motos fabriquées en série, faisant l'objet d'une construction suivie et vendues normalement dans le commerce.

**Article 2 - Cadre :** D'origine du modèle considéré.

**Article 3 - 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 175 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.

**Article 4 - 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.

**Article 5 - Commandes :** Toutes les commandes au guidon doivent rester dans la position d'origine, le guidon peut être changé;  
Les motos doivent être équipées d'un coupe-contact électrique qui déconnecte toute l'alimentation électrique du moteur en cas de perte de contrôle du véhicule (efficace dans toutes les directions). Ce système doit être relié au pilote aussitôt que le moteur est mis en marche.

**Article 6 - Suspension avant :** Le montage de fourche avant de remplacement est autorisé, si elles sont de type hydraulique et remplissant les exigences minimales suivantes :  
Diamètre extérieur minimum 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. La garde au sol doit être de 50 mm minimum, fourche enfoncée à fond.  
T inclinés interdit.

**Article 7 - Selle :** Libre, le siège doit être recouvert d'un matériau de finition (Skaï, mousse, etc.).

**Article 8 - Réservoir :** Le réservoir peut être remplacé par un faux réservoir dont l'aspect doit être identique à l'origine. Le réservoir contenant le carburant doit être solidement fixé.

**Article 9 - Roues :** 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.

**Article 10 - Pneus d'origine motos :** Vendus normalement dans le commerce pour usage routier dans le réseau de distribution. Pneu avant : largeur minimum 3.25"  
Pneu arrière : largeur disponible dans le commerce. Les sculptures doivent être apparentes. Pneu à section carrée interdit.

**Article 11 - Wheeliebars :** Interdits

**Article 12 - Moteur bicylindres :** 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 2000 cm<sup>3</sup>.

Une entretoise sous le cylindre est autorisée.

La boîte de vitesse doit être conforme à l'origine du modèle considéré, en particulier sur le nombre de rapports. 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.

**Article 13 - Carburateurs - boîtes à air et filtres :** Libres.

**Article 14 - Injection :** Libre.

**Article 15 - Suralimentation :** Interdite.

**Article 16 - Allumage :** Libre.

**Article 17 - 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.

**Article 18 - Système d'échappement :** Libre.

**Article 19 - Fourchette de poids :** Poids minimaux Machine + pilote à tout moment de la course ou des essais.

Twin : 160 kg / 1000cc

Moteur Pushrod : 140 kg / 1000cc

**Article 20 - Phares - feux :** Obligatoires, sous autocollant transparent ou factice.

**Article 21 - Alternateur - Faisceau électrique :** Peuvent être démontés.

**Article 22 - Démarreur :** Système de démarreur d'origine, démarreur externe interdit.

**Article 23 - Shifter :** Autorisé, ainsi que les systèmes de coupure d'allumage commandés par le sélecteur et les Shiftlight.

**Article 24 - Double limiteur :** Interdit.

**Article 25 - Lock up :** Autorisé.

**Article 26 - Responsabilité :** Le pilote est seul responsable de la conformité de son matériel. La preuve en cas de litige sur la conformité de sa machine, ou d'une pièce, par rapport au modèle d'origine, devra être apportée par le pilote.

## **7 - REGLEMENTS SPECIAUX DRAGSTERS PROMOTION**

**Article 1 - Définition :** Les motocycles utilisés en Dragsters Promotion doivent être fabriqués en série, faire l'objet d'une construction suivie et être normalement vendus dans le commerce.

Les machines doivent être telles que produites à l'origine et en conformité avec le code de la route.

### **Article 2 - Caractéristiques générales :**

- Les barres anti-wheeling sont interdites, les amortisseurs ainsi que la fourche avant doivent fonctionner normalement, leur débattement ne doit pas être bridé.

- Les tubes de fourche doivent rester positionnés dans les tés et présenter un dépassement de ceux-ci tel que l'origine.

- Les lests sont interdits

- Quickshifter, ou power shift autorisé (coupure de l'allumage lorsque le pilote appuie sur le sélecteur), shifter interdit

- Les béquilles devront être attachées. Les optiques de phare, les feux rouges ainsi que les clignotants devront être tels qu'à l'origine et fonctionner normalement.

**Article 2.1 - Partie cycle :** Elle doit rester d'origine du modèle considéré sans modification, retrait ou ajout, l'empattement doit rester dans les limites autorisées par le simple réglage, le bras oscillant doit rester strictement d'origine du modèle considéré.

**Article 3 - Pneumatiques :** Les pneumatiques devront être des pneus moto conformes à la législation routière (normes ERTO).

**Article 4 - Sécurité :** Une machine jugée peu sûre pourra se voir refuser le départ. Le pilote devra être équipé d'une combinaison d'une pièce ou deux pièces en cuir, d'une plaque dorsale, de bottes de cuir couvrant la cheville, gants et casque (normes ECE 22 05).

# CHAMPIONNAT DE FRANCE DE VITESSE MOTO 25 POWER 2019

## Art. 1 – DEFINITION

La Fédération Française de Motocyclisme et ses clubs mettent en compétition pour 2018, un cycle d'épreuves intitulé "**Championnat de France de Vitesse Moto 25 Power**" pour des machines n'excédant pas 25 cv.

## Art. 2 – CATEGORIES

- Cat 1 : Machines puissance maximum 12cv à la roue arrière

Jusqu'à 80cc 2 T à variateur ou embrayage automatique

Jusqu'à 65cc 2 T ou 115cc 4 T à boîte de vitesse

Pilotes à partir de 7 ans révolus à la date de la manifestation 12 ans au 31 décembre de l'année en cours

Plaques blanches - Numéros noirs.

- Cat 2 : Machines puissance maximum 15 cv à la roue arrière

Jusqu'à 85cc 2 T

Jusqu'à 160cc 4 T monocylindre

Pilotes à partir de 10 ans révolus à la date de la manifestation.

Plaques noires - Numéros blancs

- Cat 3 : Machines puissance maximum 25 cv à la roue arrière

Jusqu'à 125cc 2 T – jusqu'à 250cc 4 T

Pilotes à partir de 10 ans révolus à la date de la manifestation limités à 160cc 4 T

Pilotes à partir de 12 ans

Plaques jaunes numéros noirs.

**Sur décision du jury de l'épreuve, dans le cas où le nombre de participants dans une catégorie s'avérerait insuffisant, celle-ci pourrait être incorporée dans une autre catégorie sans toutefois dépasser le nombre de participants figurant dans l'homologation du circuit.**

## Art. 3 - TITRE

**Un titre de champion de France sera attribué pour chaque catégorie sous réserve qu'au minimum 15 pilotes aient marqué des points sur les épreuves inscrites au calendrier.**

## Art. 4 – CONCURRENTS

Les épreuves du Championnat de France Moto 25 Power sont réservées aux pilotes de toute nationalité titulaires :

**- d'une licence FIM Europe, NJ, NCO, ou une manifestation(\*) délivrées par la F.F.M. pour l'année en cours, (\*) dans ce cas le participant devra 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 concurrents mineurs devront être obligatoirement accompagnés d'une personne représentant légal ou mandaté.

## Art. 5 – MACHINES

Elles devront 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 dossier de selle.

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

**Les machines pourront passer au banc de puissance sur demande de la direction de course. Les moteurs et les boîtiers d'allumage électronique pourront 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 seront plombés jusqu'à l'épreuve suivante.

Les pilotes dont les machines auront fait l'objet de ce plombage devront impérativement présenter celles-ci avec les marques de plombage lors de l'épreuve suivante, où elles seront 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 seront retirés.

**La présence d'un compte tours en état de marche et étalonné, indiquant le régime moteur est obligatoire sur toutes les machines.**

**Art. 6 – CALENDRIER**

Les points permettant d'établir les classements du Championnat de France de Vitesse Moto 25 Power seront acquis lors des manifestations qui se dérouleront aux dates suivantes :

<b>30 et 31 mars</b>	Le Coteau Roanne (42)	AMR PANISSIEROISE
<b>20 et 21 avril</b>	Eyguières (13)	TEAM LDP
<b>11 et 12 mai</b>	Paray Sous Brailles (03)	MC EN SAINT-POURCINOIS
<b>01 et 02 juin</b>	Le Creusot (71)	MC CREUSOTIN
<b>22 et 23 juin</b>	Vendeuvre (14)	MOTO ACTIVE 14
<b>17 et 18 août</b>	Ancenis (44)	MTT HERBLINOIS
<b>07 et 08 septembre</b>	Autoreille (70)	AM DOUBS
<b>28 et 29 septembre</b>	Fontenay Le Comte (85)	MC FONTENAY LE COMTE
<b>12 et 13 octobre</b>	Alès (30)	MC LYON

L'une ou l'autre de ces courses pourra changer de date sous réserve d'accord de la Commission nationale de vitesse. Des épreuves pourront également être ajoutées ou annulées en cours de saison.

**Le calendrier définitif sera disponible sur le site [www.ffmoto.org](http://www.ffmoto.org)**

**Art. 7 – TRACÉ**

Les épreuves se dérouleront sur des circuits homologués.

La capacité de la piste sera fonction des R.T.S.

**Si un circuit dispose d'un arrêté fixant le nombre maximum de pilotes admis, ce dernier devra 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.

**Art. 8 – ENGAGEMENTS**

**Les demandes d'engagement devront être faites uniquement par Internet, via le site :**

**<https://ffm.engage-sports.com/> à partir du 15 janvier 2019.**

**Pour la Catégorie 1**

Le droit d'engagement est fixé à **85 €** (location du transpondeur comprise). **Les pilotes devront s'engager au plus tard 30 jours avant la date de l'épreuve. Passé cette date, les engagements seront majorés de 30€ et payables uniquement par CB. Ils seront acceptés dans la limite des places disponibles (\*)**.

Pour être prises en compte, les demandes d'engagement devront être confirmées par un paiement CB ou l'envoi d'un chèque, si ce mode de règlement est choisi, de **85 €** pour chaque épreuve.

Les chèques devront être adressés à la :

**FFM, Engagements Moto 25 Power, 74, avenue Parmentier, 75011 PARIS**

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.

**Pour les catégories 2 et 3**

Le droit d'engagement est fixé à **125 €** (location du transpondeur comprise). **Les pilotes devront s'engager au plus tard 30 jours avant la date de l'épreuve. Passé cette date, les engagements seront majorés de 55€ et payables uniquement par CB. Ils seront acceptés dans la limite des places disponibles (\*)**.

Pour être prise en compte, les demandes d'engagement devront être confirmées par un paiement CB ou l'envoi d'un chèque, si ce mode de règlement est choisi, de **125 €** pour chaque épreuve.

Les chèques devront être adressés à la :

**FFM, Engagements Moto 25 Power, 74, avenue Parmentier, 75011 PARIS**

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.

**(\*) Pour chaque catégorie, le nombre de concurrents admis correspondra à la capacité maximum en course de chaque circuit.**

Les chèques seront encaissés 30 jours avant la date de l'épreuve.

Les pilotes choisiront leur numéro de course au moment de leur inscription, étant entendu qu'un même numéro ne pourra être attribué deux fois et sera valable pour l'année. Le n° 1 ne pourra être attribué qu'au Champion de France en titre de la catégorie 1.

## **Pilote déclarant forfait**

Aucun engagement ne sera remboursable.

Pour tout forfait, un droit administratif, de 25 € pour la Catégorie 1 et 35 € pour les catégories 2 et 3, sera retenu et ce, quelle que soit la raison. Cette déclaration devra être faite par écrit ou email auprès de **la F.F.M.** Le justificatif devra impérativement lui parvenir avant le début des vérifications administratives. En cas de force majeure, la CNV se réserve le droit d'étudier la demande.

## **Art. 9 – VERIFICATIONS ET BRIEFING**

### **Vérifications Administratives**

Les pilotes devront 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.

Ils recevront leur transpondeur. Le transpondeur 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 sera vendu 8 € et restera propriété du pilote. Le transpondeur devra être fixé à l'avant de la machine (sur le tube de fourche derrière la plaque numéro) en position verticale, goupille vers le haut.

### **Vérifications Techniques (voir règlement technique général disponible sur le site de la FFM)**

Le passeport technique restera sous la responsabilité du Commissaire Technique National.

Le changement de moteur est autorisé entre deux manches sous réserve que celui-ci ait été vérifié et marqué lors du contrôle technique.

### **Briefing**

Un briefing sera organisé **avant les essais** (Les pilotes devront signer la feuille d'emargement prévue à cet effet). Toute absence entraînera une pénalité de **10 secondes** sur le résultat de la première manche. Les mineurs devront y être accompagnés par leur représentant légal.

## **Art. 10 – ESSAIS**

L'organisateur devra soumettre ses horaires à la Commission pour validation avant diffusion.

L'organisateur devra prévoir une séance d'essais libres et deux séances d'essais chronos obligatoires de 20 minutes, ainsi qu'un warm up pour toutes les catégories.

## **Art. 11 – COURSES**

### **Composition, Grille Départ**

La grille sera composée en tenant compte des résultats obtenus lors des essais chronos. Le pilote placé en pôle position, du côté inverse au sens du premier virage **suivant l'homologation du circuit**, aura 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 sera de 1 mètre minimum.

L'espace entre le premier pilote de la première ligne et le premier pilote de la seconde ligne sera au minimum égal à 4,5 m.

### **Pré-Grille :**

Les machines devront être présentes, en pré-grille, au minimum 10 minutes avant le tour de formation.

### **Retard = 10 secondes de pénalité.**

Les couvertures chauffantes seront autorisées dans les stands ou sur la pré-grille. Le pilote pourra posséder un groupe électrogène transportable de **2000 watts**

**Courses :** Les courses se dérouleront en deux manches sur une distance comprise entre 18 et 25 kilomètres. Un tour de reconnaissance et un tour de chauffe seront effectués avant chaque départ. Les coureurs qui n'effectuent pas le tour de reconnaissance peuvent partir pour le tour de chauffe depuis la voie des stands. Ils pourront prendre leur place pour la course sur la grille de départ, mais seront pénalisés de 10 secondes. Dans le cas où un pilote n'aurait pas effectué le tour de chauffe, il pourra 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 pourra être réduite par la Direction de Course.

Le départ sera donné au drapeau national ou au feu, par le Directeur de Course, pilote assis sur la machine, moteur en marche. Tout départ anticipé sera sanctionné par une pénalité de temps de 10 secondes. Interruption de course au drapeau rouge : la procédure appliquée sera celle prévue aux articles 6 et suivants des règles générales CNV pour les épreuves de vitesse.

**Dans le cas où la course est déclarée WET, elle sera réduite de 3 tours, mais 2 tours de chauffe seront obligatoires.**

**Fin de course :** Voir l'article 7 des règles générales CNV.

**Drapeau jaune :** Le non respect du drapeau jaune sera sanctionné d'une pénalisation de 10 secondes lors des essais et des courses.

**Changement de machine :** Voir l'article 4 des règles générales CNV.

**Pneumatiques :** Avant chaque série de course ou d'essai, la piste sera déclarée wet ou dry et le pilote choisira les pneus qu'il veut.

Le choix des pneumatiques étant libre, si lors d'une course les conditions d'adhérence de la piste changent pour raison de pluie et que la course doit être interrompue, le classement sera établi si 50% minimum des tours prévus ont été effectués et les points seront attribués.

Si moins de 50% des tours prévus ont été effectués, la course ne sera pas recommencée et aucun point ne sera attribué.

#### Art. 12 – CLASSEMENT

Pour être classé dans la course, tout pilote devra 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 seront 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 sera déterminé par le cumul des points obtenus sur l'ensemble des épreuves prévues au calendrier du championnat. En cas d'ex-aequo, ceux-ci seront 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 pourra sur invitation faire participer des pilotes de notoriété ou autres, ils ne pourront pas marquer des points dans le championnat. La communication sera faite aux pilotes lors du briefing.**

**Art. 12.1 :** Tout pilote dont la machine dépasserait la norme de puissance autorisée, sera exclu du classement de la course.

#### Art. 13 – RECOMPENSES

L'organisateur devra prévoir lors des épreuves des coupes pour les trois premiers de chaque catégorie prévue à l'article 2.

#### Art. 14 – RECLAMATIONS (Titre III du Code Sportif National)

(Elles devront obligatoirement être déposées auprès du Directeur de Course dans les délais impartis).

Se reporter au titre III du Code Sportif National, 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 sera 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 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.

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 seront remises à la disposition du concurrent le plus rapidement possible. En cas de refus de démontage, le pilote sera exclu du classement de l'épreuve.

#### Art. 15 – OFFICIELS

Officieront sur chaque épreuve :

- La CNV nommera un directeur de course ayant satisfait à un séminaire spécifique ou équivalent, un délégué, un commissaire technique national et une équipe chronométrage désignée par la F.F.M.

L'organisateur nommera un directeur de course adjoint, deux commissaires sportifs ayant satisfait à un séminaire spécifique (Les désignations du **directeur de course** et des commissaires sportifs **devront avoir obtenu l'aval de la C.N.V.**) et trois aides techniques.

Il appartient au Délégué (Président du Jury ou arbitre) 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 seront applicables sur ces épreuves

## **Art. 16 - RESPONSABILITES**

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. Ils sont en particulier responsables de leurs accompagnateurs.

Cet article devra figurer au règlement particulier de chaque épreuve.

## **Art. 17 – LAISSEZ-PASSER**

L'organisateur devra fournir un bracelet au pilote, un bracelet pour le mécanicien, un bracelet pour le panneuteur et un bracelet pour le responsable du team.

Les laissez-passer fournis par les organisateurs ne sont ni vendables ni cessibles à titre gracieux.

# CHAMPIONNAT DE FRANCE ENDURANCE MOTO 25 POWER 2019

## **Art. 1 – DEFINITION**

La Fédération Française de Motocyclisme organise pour l'année 2019, une série de courses d'endurance ouvertes aux catégories définies à l'article 1.1

Un titre de champion de France sera attribué pour chaque catégorie sous réserve qu'au minimum 15 pilotes aient marqué des points sur les épreuves inscrites au calendrier.

**Art 1.1 : Les machines admises à concourir pour le titre, réparties en deux catégories, sont les suivantes :**

**1. Open 4 temps monocylindre 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 10 ans révolus à la date de la manifestation (cylindrée maxi 85cc 2 T ou 160cc 4 T pour les pilotes de 10 et 11 ans)

**Plaques noires, numéros blancs**

**2. Open 4 temps monocylindre 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 10 ans révolus à la date de la manifestation (cylindrée maximum 85cc 2 T ou 160cc pour les pilotes de 10 et 11 ans)

**Plaques jaunes, numéros noirs**

**Les équipages choisiront leur numéro de course au moment de leur inscription sur engage-sports, étant entendu qu'un même numéro ne pourra être attribué deux fois et sera valable pour l'année. Le n° 1 ne pourra être attribué qu'au Champion de France en titre dans la catégorie concernée.**

## **Art. 2 – REGLEMENT TECHNIQUE ENDURANCE**

Les machines pourront passer au banc de puissance sur demande de la direction de course. Les moteurs et les boîtiers électroniques d'allumage pourront 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 seront plombés jusqu'à l'épreuve suivante.

Les pilotes dont les machines auront fait l'objet de ce plombage devront impérativement présenter celles-ci avec les marques de plombage lors de l'épreuve suivante, où elles seront susceptibles d'être contrôlées. Faut de quoi, les points marqués dans les épreuves à compter et y compris celle où les marquages ont été apposés leur seront retirés.

Tout team dont la machine dépasserait la limite de la puissance admise par le règlement sera exclu du classement de la course.

## **A) MODIFICATIONS OBLIGATOIRES**

- Démontage des béquilles, rétroviseurs, clignotants, phares, pédales et feux arrière
- Les embouts de guidon seront fermés
- Les repose-pieds devront être repliables avec ressorts de rappel ou réalisés dans un matériau facilement cassable
- Tous les reniflards (essence, huile, eau, électrolyte) devront aboutir dans un ou plusieurs récupérateurs
- Tous les bouchons de remplissage ou de vidange devront 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

## **B) CARBURANT**

Le carburant autorisé est de type sans plomb vendu aux pompes routières. Des tests de carburant pourront être effectués à la demande du délégué et/ou de la direction de course.

Les teams désignés devront se présenter avec leur machine (réservoir vide) et avec un bidon d'huile cacheté, au contrôle technique, 20 minutes avant la fermeture du parc d'attente (volume de carburant : 5 litres maximum fourni par l'organisateur qui justifiera son achat hors grandes surfaces, à la charge du team et réglé par celui-ci avant le départ. Le team devra effectuer son premier relais (minimum vingt minutes) avec ce carburant sous peine d'exclusion de l'épreuve.)

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 sera appliqué une pénalité de 2 tours.**

**C) TOUTE MODIFICATION NON STIPULEE DANS LES PARAGRAPHEs PRECEDENTS EST REPUTEE INTERDITE.**

**D) APRES LES VERIFICATIONS TECHNIQUES, LE REMPLACEMENT DES PIECES SUIVANTES EST INTERDIT :**

- cadre, bas-moteur et carter, sauf roulements, cylindre et vilebrequin

**E) Montage d'un bracelet coupe-circuit avec cordon obligatoire sur les machines de toutes les catégories.**

### Art. 3 – TRACE

Les épreuves se dérouleront sur des circuits homologués.

La capacité de la piste sera fonction des R.T.S.

**Si un circuit dispose d'un arrêté fixant le nombre maximum de pilotes admis, ce dernier devra 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.

#### Art. 3.1 – Calendrier

Les points permettant d'établir les classements du Championnat de France d'Endurance Moto 25 Power seront acquis lors des manifestations qui se dérouleront aux dates suivantes :

<b>30 et 31 mars</b>	Le Coteau Roanne (42)	AMR PANISSIEROISE
<b>20 et 21 avril</b>	Eyguières (13)	TEAM LDP
<b>11 et 12 mai</b>	Paray Sous Brailles (03)	MC EN SAINT-POURCINOIS
<b>01 et 02 juin</b>	Le Creusot (71)	MC CREUSOTIN
<b>22 et 23 juin</b>	Vendeuvre (14)	MOTO ACTIVE 14
<b>17 et 18 août</b>	Ancenis (44)	MTT HERBLINOIS
<b>07 et 08 septembre</b>	Autoreille (70)	AM DOUBS
<b>28 et 29 septembre</b>	Fontenay Le Comte (85)	MC FONTENAY LE COMTE
<b>12 et 13 octobre</b>	Alès (30)	MC LYON

L'une ou l'autre de ces courses pourra changer de date sous réserve d'accord de la Commission nationale de vitesse. Des épreuves pourront également être ajoutées ou annulées en cours de saison.

**Le calendrier définitif ainsi que les bulletins d'engagement seront disponibles sur le site [www.ffmoto.org](http://www.ffmoto.org)**  
**Un pilote ne peut être inscrit que dans une seule équipe par épreuve (âge minimum 10 ans).**

### Art. 4 – PILOTES-EQUIPAGES

Les épreuves du Championnat de France Moto 25 Power sont réservées aux pilotes de toute nationalité.

Chaque équipe sera composée de deux à quatre pilotes. Les temps de conduite devront être conformes aux R.T.S.

Les concurrents devront être en possession :

- **d'une licence FIM Europe, NJ3, NCO ou une manifestation(\*) délivrées par la F.F.M. pour l'année en cours,** (\*) dans ce cas le participant devra 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 devront être obligatoirement accompagnés d'une personne représentant légal ou mandaté.**

Le responsable de chaque team devra 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 devra être en possession d'un pass ou (et) d'un bracelet fourni par l'organisateur.

### Art. 5 – ENGAGEMENTS

**Les demandes d'engagement devront être faites uniquement par Internet, via le site :**  
**<https://ffm.engage-sports.com/> à partir du 15 janvier 2019.**

Droits d'engagements : **280 €** pour une endurance de trois à six heures. Pour les autres, suivant la durée figurant au règlement particulier de l'épreuve (dont location du transpondeur.)

Les demandes d'engagement devront 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 seront majorés de **100 € et payables uniquement par CB.**

### Les engagements seront encaissés 30 jours avant la date de l'épreuve.

**Pour être prises en compte, les demandes d'engagement devront être confirmées par un paiement CB ou l'envoi d'un chèque.** Les engagements sont enregistrés dans l'ordre d'arrivée des paiements (cachet de la poste faisant foi **pour les paiements par chèque**).

Les chèques devront être adressés à la :

**FFM, Engagements Moto 25 Power, 74, avenue Parmentier, 75011 PARIS**

**Le nombre de participants sera 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 devront 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.

### Team déclarant forfait

**Pour tout forfait, un droit administratif de 80 € sera retenu et ce, quelle que soit la raison. Cette déclaration devra être faite par écrit ou email auprès de la F.F.M. Le justificatif devra 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 sera retenue.**

### **Art. 6 – CHRONOMETRAGE –TRANSPONDEURS**

Le chronométrage des machines se fera par système transpondeur. Les concurrents se verront remettre le transpondeur qu'ils devront fixer sur leur machine. Des supports de transpondeur, qui resteront la propriété du concurrent, seront vendus aux pilotes au prix de 8 euros.

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 3,50 m x 3,50 m maximum sera mis à la disposition de chaque team, charge pour lui d'y installer son stand qui sera placé sous sa responsabilité.

Les concurrents devront 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 devra 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 devra être posé à l'entrée du stand en cas de besoins Les extincteurs à eau sont interdits.

Tout cet équipement pourra être contrôlé par un membre du jury. **En cas de manquement, une pénalité pourra être infligée au team (stop and go).**

### **Art. 7 – VERIFICATIONS–BRIEFING**

#### **Vérifications administratives :**

Les pilotes devront présenter :

- Leur confirmation d'engagement
- Leur licence en cours de validité obligatoirement accompagnée du Guidon d'Argent ou Or pour les jeunes de 10 à 11 ans révolus ou du CASM à partir de 12 ans
- Une pièce d'identité

Ils recevront 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 devront 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 devront présenter :**

- Leur passeport technique dès la deuxième épreuve
- Leur casque homologué, de type intégral, d'une seule pièce et avec jugulaire
- Leurs gants et bottes ou chaussures en cuir
- Leur équipement de cuir (doublure nylon interdite)
- Leur protection dorsale homologuée par la norme EN 1621-2
- Leurs tapis environnementaux

**Briefing :** Tous les responsables de team et tous les pilotes devront assister au briefing obligatoire prévu à leur intention, **avant la première séance d'essais**. Ils devront signer la feuille d'emargement prévue à cet effet. **Toute absence sera sanctionnée par un stop and go.**

#### Art. 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.**

#### Art. 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.

#### ART. 7.3 – Changement de machine

**Dans le cas où une machine engagée serait dans l'impossibilité de prendre le départ de la course suite à un incident technique intervenu pendant les essais, le changement de machine pourra être envisagé. La demande sera faite auprès du directeur de course et transmise au jury pour aval. Cette machine devra être passée au contrôle technique. Elle pourra 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 30 minutes sera prévue.
- Pour la composition de la grille de départ, une séance d'essais qualificatifs de 30 minutes sera prévue
- Chaque pilote devra avoir effectué un minimum de deux tours d'essais pour participer à la course
- **Le meilleur temps réalisé par chaque équipage positionnera la machine sur la grille de départ**

**A l'issue des essais, une zone dédiée pour les simulations de départ sera définie sur l'ensemble des circuits. Ces simulations ne pourront se faire qu'après le drapeau à damier (voir règles générales CNV).**

#### Art. 9 – DEPART

La grille de départ sera établie après les essais chronos. Chaque équipage désignera le pilote qui prendra le départ.

Un tour de reconnaissance sera effectué par toutes les machines qui viendront 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'élanceront 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 reviendront 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.

Si une machine ne peut rester en marche sur la grille de départ, elle ira se placer en fond de grille et son départ "à la poussette" sera différé de cinq secondes après le baisser du drapeau tricolore.

**Le team dont le pilote aura pris le départ "à la poussette" à sa place sur la grille au moment du baisser du drapeau tricolore, sera sanctionné d'un tour de pénalité.**

#### Art.10 – COURSE

L'organisateur fournira et positionnera une pendule pouvant être consultée par les pilotes.

Les courses seront d'une durée minimum de 3 heures.

Tout abandon devra 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.

#### Procédure "Stop and Go"

Le temps d'arrêt pour une procédure est fixé à 30 secondes.

Suivant l'importance de l'infraction, plusieurs procédures de "Stop and Go" consécutives pourront être appliquées. Si une pénalité "Stop and Go" est infligée à un team, un **panneau jaune** accompagné du numéro de la machine sera présenté au pilote étant en piste au moment de la présentation du panneau. Celui-ci aura cinq tours maximum pour s'arrêter à l'endroit défini par la direction de course. S'il ne s'arrête pas, il sera exclu de la compétition. Toutefois, la machine pourra continuer la course avec les autres pilotes.

Dans le cas où la fin de la course interviendrait avant l'application de la procédure, le ou les équipages concernés se verront infliger une pénalité **d'un tour par procédure.**

#### Arrêts :

##### Sur la piste :

En cas de panne sur la piste, le pilote devra placer sa machine en dehors de la piste de sorte qu'elle ne présente aucun danger pour les autres concurrents. Il pourra 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 poussera sa machine dans le sens de la course en dehors de la piste et pourra revenir au stand par les raccourcis qui lui seront 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 devra en aucune manière quitter le service médical si celui-ci décide de lui interdire de reprendre la course. Le directeur de course pourra 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 devra 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 devra pas dépasser deux fois 10 litres.

**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 devra être vêtue d'une combinaison, de chaussures fermées, de gants, la tête couverte d'un casque intégral et d'une capote. Seule sera 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 devra être essuyé avant que le pilote remonte sur sa machine.**

#### Arrêt de course :

Si pour une raison grave, la direction de course doit interrompre la course, cela se fera sur présentation du drapeau rouge **EXCLUSIVEMENT**. Les machines rejoindront, à vitesse réduite, le parc fermé. A ce moment, les machines arrêtées en stand devront également rejoindre, le parc fermé. Les machines non roulantes au moment de l'arrêt de course resteront en stand mais toute intervention sur ces machines devra cesser immédiatement jusqu'au moment du nouveau départ.

**Procédure nouveau départ :** Le nouveau départ aura 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 sera ouvert cinq minutes avant l'ouverture de la sortie du couloir des stands. Les teams seront 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 pourra être identique au départ précédent. Toutefois, en cas de conditions particulières, la direction de course, pourra, avec l'accord du jury, décider d'une procédure de départ lancé derrière le safety-car. Dans ce cas, les pilotes prendront place derrière le safety-car dans l'ordre du classement intermédiaire, les uns derrière les autres, ils ne pourront pas se dépasser jusqu'au baisser du drapeau national. Le safety-car effectuera un tour complet et s'effacera avant la ligne de départ.

Tous les équipages n'ayant pas signifié leur abandon seront admis au nouveau départ. Le signal d'arrivée sera présenté à l'heure où la course aurait dû se terminer.

**S'il est impossible de recommencer la course, la moitié des points sera 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 devait être neutralisée,

- La direction de course présentera un panneau portant l'inscription "SAFETY-CAR"

- Les commissaires de piste présenteront simultanément un panneau "SC" et un drapeau jaune agité

- Un véhicule de sécurité, gyrophare allumé, entrera en piste afin de retenir les machines à vitesse réduite jusqu'à la fin de l'intervention

- La sortie des stands sera 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'effectuera de la manière suivante : Le commissaire à la sortie des stands ouvrira celle-ci 15 secondes après le passage du safety-car, la sortie des stands sera ouverte pendant dix secondes pour permettre aux concurrents dans la voie des stands de reprendre la piste. Les tours réalisés pendant cette période seront comptabilisés au même titre que ceux de la course.

- A la fin de l'intervention, le safety-car éteindra son gyrophare en passant devant le poste de chronométrage et sortira de la piste à la fin du tour.

**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'effectuera lancé derrière le safety-car.

Le directeur de course informera toutes les équipes de la procédure de départ.

Les machines seront respectivement placées dans l'ordre derrière le safety-car suivant le classement au moment de l'arrêt de la course.

Le safety-car effectuera quelques tours et la course sera relancée suivant la procédure habituelle.

### Art. 11 – ARRIVEE

Au terme de la course, le drapeau à damiers sera présenté au passage du pilote de tête sur la ligne d'arrivée. Pour être classé, tout pilote et sa machine, devront 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 présentera 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.

### Art. 12 – CLASSEMENT DE LA COURSE – RECOMPENSES

Le classement de la course sera 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 serait disputée en plusieurs parties, on additionnera le nombre de tours effectués dans chacune d'elles. L'équipage ayant effectué le plus grand nombre de tours serait déclaré vainqueur. En cas d'égalité de nombre de tours, c'est l'ordre d'arrivée de la seconde partie qui serait prise en considération.

Des coupes ou récompenses seront remises aux trois premiers équipages de chaque catégorie.

Le classement du championnat se fera par le cumul des points attribués à chaque team et à chaque épreuve inscrite au calendrier FFM 2019.

Pour chaque course, les points pour le championnat, seront attribués de la manière suivante :

#### Barème des points pour les courses dont la durée est inférieure ou égale à 6 heures

1er.....30 pts	6ème.....15 pts	11ème.....10 pts	16ème.....5 pts
2ème.....24 pts	7ème.....14 pts	12ème.....9 pts	17ème.....4 pts
3ème.....21 pts	8ème.....13 pts	13ème.....8 pts	18ème.....3 pts
4ème.....19 pts	9ème.....12 pts	14ème.....7 pts	19ème.....2 pts
5ème.....17 pts	10ème.....11 pts	15ème.....6 pts	20ème.....1 pt

#### Barème des points pour les courses dont la durée est supérieure 6 heures ou égale à 12 heures

1er.....35 pts	6ème.....16 pts	11ème.....10 pts	16ème.....5 pts
2ème.....29 pts	7ème.....14 pts	12ème.....9 pts	17ème.....4 pts
3ème.....25 pts	8ème.....13 pts	13ème.....8 pts	18ème.....3 pts
4ème.....21 pts	9ème.....12 pts	14ème.....7 pts	19ème.....2 pts
5ème.....18 pts	10ème.....11 pts	15ème.....6 pts	20ème.....1 pt

#### Barème des points pour les courses dont la durée est supérieure à 12 heures

1er.....40 pts	6ème.....19 pts	11ème.....10 pts	16ème.....5 pts
2ème.....33 pts	7ème.....17 pts	12ème.....9 pts	17ème.....4 pts
3ème.....28 pts	8ème.....15 pts	13ème.....8 pts	18ème.....3 pts
4ème.....24 pts	9ème.....13 pts	14ème.....7 pts	19ème.....2 pts
5ème.....21 pts	10ème.....11 pts	15ème.....6 pts	20ème.....1 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, marquera des points au classement dans la catégorie à laquelle il appartient.

Un classement ligue pourra être établi sur chaque épreuve.

### Art. 13 – VERIFICATIONS FINALES

A la fin de la course, toutes les machines seront placées en parc fermé, les trois premières seront vérifiées, d'autres pourront l'être à la discrétion du directeur de course.

**Durée du parc fermé : 30 minutes après l'affichage des résultats.**

### Art. 14 – RECLAMATIONS (Titre III du code sportif national)

Elles devront 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 ne sera 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 sera demandé une caution de 100 euros pour un moteur deux temps et 200 euros pour un moteur quatre temps. Cette caution sera 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 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.

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 seront remises à disposition du concurrent le plus rapidement possible.

#### **Art. 15 – SANCTIONS**

Des sanctions (amendes, stop and go, déclassement voire exclusion) pourront 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 sera pénalisé d'un "stop and go" de 30 secondes.**

#### **Art. 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 € sera demandée à l'engagement.

**En aucun cas les pneus usagés ne peuvent être mis dans les poubelles de l'organisateur. Une amende de 250 € pourra être infligée.**

#### **Art. 17 – OFFICIELS**

Officieront sur chaque épreuve :

- La CNV nommera un directeur de course ayant satisfait à un séminaire spécifique ou équivalent, un délégué, un commissaire technique national et une équipe chronométrage désignée par la F.F.M.

L'organisateur nommera un directeur de course adjoint, deux commissaires sportifs ayant satisfait à un séminaire spécifique (Les désignations **du directeur de course adjoint** et des commissaires sportifs **devront avoir obtenu l'aval de la C.N.V.**) et **trois** aides techniques.

Il appartient au Délégué (Président du Jury ou arbitre) 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 seront applicables sur ces épreuves

#### **Art. 18 – LITIGES**

Tous les cas non prévus au présent règlement seront 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.

#### **Art. 19 – RESPONSABILITES**

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.

#### **Art. 20 – LAISSEZ-PASSER**

**L'organisateur devra 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.

### **REGLEMENT TECHNIQUE GENERAL 2019** **POUR LES MACHINES MOTO 25 POWER**

#### **ARTICLE 1 – GENERALITE**

**LES MACHINES « MOTO 25 POWER » SONT AUTORISÉES A DISPUTER LES DIFFÉRENTS CHAMPIONNATS DE VITESSE ET D'ENDURANCE n'excédant pas 25 cv.**

Elles devront être dans les normes des définitions du RTS spécifique à la discipline vitesse

##### **1.1 - Définition des types de machine monocylindre :**

A partir de 7 ans machines 50cc à boîte de vitesse et 115 cc 4 temps 12 cv maxi

A partir de 10 ans machines 160cc 4 temps monocylindre et 85cc 2 temps. 25 cv maxi

A partir de 12 ans machines 125cc 2 temps et 250cc 4 temps monocylindre 25cv maxi

##### **1.2 - Contrôle des machines et identification**

Le contrôle technique est obligatoire. Les concurrents ne pourront 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.**

### 1.3 - Identification des machines

Lorsque les machines auront satisfait aux vérifications dites de sécurité, il sera procédé au marquage du cadre de la façon suivante :

- un sticker sera 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 devront être réalisés du même côté (bombe proscrite).

## ARTICLE 2 – REGLES TECHNIQUES GENERALES POUR TOUTES LES CATEGORIES

**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 devront 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 devront comporter toutes leurs vis.

Toutes les transmissions devront 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, sera 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 ou eau additionnée d'alcool.

**2.7 – Carburant :** Le carburant utilisé sera du Sans Plomb de type SP 95 (E10) ou SP 98 (E5) vendu aux pompes routières, sans additif.

Des tests de carburants pourront être effectués à la demande du délégué et/ou de la direction de course.

Les pilotes désignés devront 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.**

**2.8 – Garde-boue :** Les garde-boue 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 102 dB.

50 cc 2 temps à 8200 tours, 80 cc 2 temps à 7200 tours, et ne pas dépasser l'aplomb de la roue arrière. Tous les bords tranchants doivent être arrondis avec un rayon de 2 mm. Le silencieux est obligatoire.

Pour les catégories 125cc 4 temps monocylindre et 250cc 4 temps, la norme de bruit ne devra pas dépasser 102 dB à 5500 tours.

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).

**2.10 – Guidon :** Les extrémités exposées du guidon doivent être bouchées avec un matériau solide ou recouvertes de caoutchouc. Celui-ci doit être équipé d'une protection rembourrée sur la barre transversale.

Les guidons sans barre transversale doivent être équipés d'une protection rembourrée située au milieu de celui-ci, recouvrant largement les brides de fixation.

Si des protège-mains sont utilisés, ceux-ci doivent être d'une matière résistant aux chutes.

**2.10.1 - Largeur :** Machine de course sur route : largeur minimum de 400 mm, largeur maximum : 700 mm. Machine tout-terrain : largeur maximum 850 mm.

**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-pied 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 devront 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 dossier de selle.

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 - LES LANCEURS SONT INTERDITS SUR LES MACHINES A VARIATEUR (SAUF POCKET-BIKE).**

**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 :** Toutes les motos 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 (dossier 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.

**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 en Vitesse, en Endurance et en Pocket Bike. L'utilisation de couvertures chauffantes est interdite hors des stands **mais autorisée en pré-grille alimentée par des groupes électrogènes**.

**2.18 – Éléments 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.

**En Vitesse comme en Endurance, tous les réservoirs de carburant doivent être complètement remplis de produit ignifugé (structure à cellules ouvertes, par exemple : Explosafe®).**

**En Endurance, le ravitaillement par changement de réservoir est interdit.**

**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 devra 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 devront 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 – Equipements

Les pilotes devront présenter leur équipement complet en bon état.

- Le casque doit être de type intégral, d'une seule pièce, à jugulaire, de moins de 5 ans et homologué (normes ECE 22 05).
- La combinaison en cuir d'une seule pièce ou blouson et pantalons de cuir réunis par une fermeture éclair, doublée avec un matériau de type coton, soie, Nomex. Les doublures synthétiques sont interdites.
- Les gants et les bottes doivent être en cuir.
- La protection dorsale de type EN 1621-2 est obligatoire.

### Pour les épreuves Pocket Bike

Les pilotes devront présenter un équipement de cuir ou en matériau renforcé (blouson et pantalon épais de type Cross avec coudières et genouillères), bottes ou chaussures montantes en cuir. La protection dorsale est obligatoire.

### ARTICLE 4 – Machines

Un compte tours du moteur, en état de fonctionnement et étalonné, doit obligatoirement être installé.

**Passage au banc de puissance :** aucune cartographie ne devra dépasser la puissance autorisée dans la catégorie.

Les machines équipées de variateur devront avoir un système de blocage du variateur pour la mesure au banc.

### ARTICLE 5 – TELEMETRIE

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.

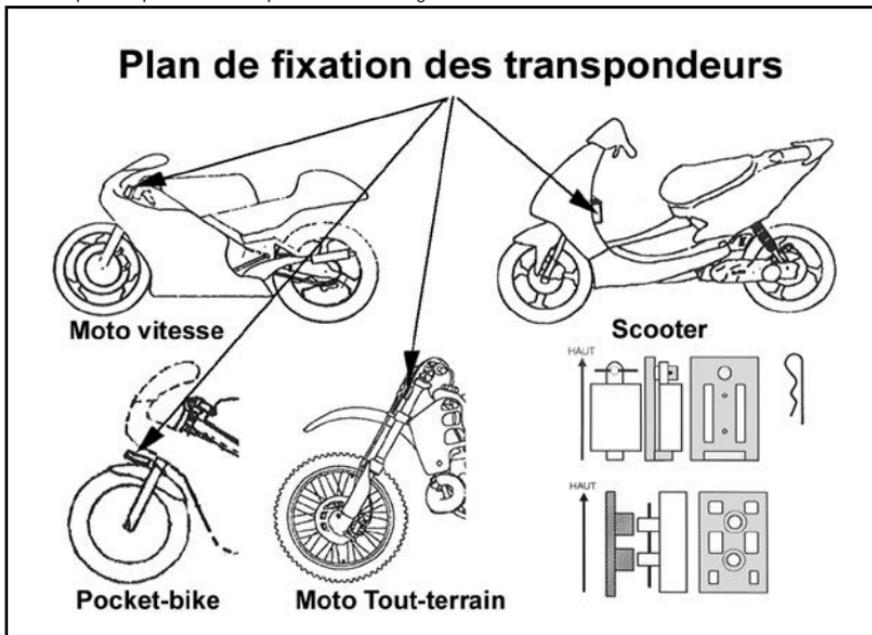
### ARTICLE 6 – TRANSPONDEUR

Le transpondeur devra être placé à l'avant de la moto sur le tube de fourche en position verticale, goupille vers le haut. Pour les Pocket-Bike, sur le garde-boue avant et sur le tablier pour les scooters.

### ARTICLE 7 – 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 fera référence pour tout litige ou décision particulière.

Tout ce qui n'est pas autorisé et précisé dans ce règlement est interdit.



## CHAMPIONNATS DE FRANCE DE MOTOCROSS REGLEMENT GENERAL

### 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 - 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 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 - 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 (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 2ème 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 fosse).

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 départ

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 - Chronométrage

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

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

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

5 minutes obligatoires devront être respectées entre le dernier concurrent arrivé et le nouveau départ.

Le directeur de course devra demander aux chronométreurs s'ils sont prêts à chaque nouveau départ.

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

#### A l'attention des coureurs :

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 - Numéros de course**

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

Les numéros de course seront 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) motorcycle(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 panneutage 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 Miniver 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 - Sécurité**

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 - Départ

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

1er ..... 25 pts	6ème ..... 15 pts	11ème ..... 10 pts	16ème ..... 5 pts
2ème ..... 22 pts	7ème ..... 14 pts	12ème ..... 9 pts	17ème ..... 4 pts
3ème ..... 20 pts	8ème ..... 13 pts	13ème ..... 8 pts	18ème ..... 3 pts
4ème ..... 18 pts	9ème ..... 12 pts	14ème ..... 7 pts	19ème ..... 2 pts
5ème ..... 16 pts	10ème ..... 11 pts	15ème ..... 6 pts	20ème ..... 1 pt

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 :

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.

**8.8 - Prix d'arrivée**

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 - 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 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 Féminine, 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 (AGITÉ)** : 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 (AGITÉ)** : 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 ANDRÉ ROUGE (FIXE)** : Personnel médical sur la piste, roulez avec une extrême prudence. Défense de dépasser, le pilote n'est pas autorisé à sauter.

**NOIR ACCOMPAGNÉ 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 ACCOMPAGNÉ D'UN NUMERO (FIXE) :** Le conducteur portant ce numéro doit immédiatement quitter la piste.

**A DAMIERS NOIRS ET BLANCS (AGITÉ) :** 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 600 mm. 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.

## **REGLEMENT TECHNIQUE** **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 1er degré et le club 2 aides licenciés pour aider le commissaire technique dans sa tâche. **Pour le championnat de France 24 Mx, deux commissaires techniques 1er degré ou 2ème degré et 2 aides licenciés.**
- Il devra prévoir un espace clôturé, suffisamment vaste, disposant d'une entrée aménagée en couloir permettant le passage des machines une à une pour éviter toute bousculade. Il y aura un abri couvert avec électricité pour permettre les vérifications (ou éventuellement le démontage des motos).
- Il faudra également prévoir un espace dit "d'intervention" destiné aux mécaniciens pour effectuer les réparations éventuelles.

#### **1.2 - Horaires**

Se reporter aux règles particulières de chaque championnat.

#### **1.3 - Contrôles**

Le commissaire technique en chef a le droit de regarder/contrôler tout équipement ou pièce du motocycle 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.

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

## 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 (type "tear off" ou "roll 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 22-05 'P'
- Japon : JIS T 8133 : 2007 (valide jusqu'au 31/12/2019) ou JIS T 8133:2015
- USA : SNELL M 2010 (valide jusqu'au 31/12/2019) ou SNELL M 2015

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.

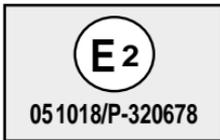
**Lors du contrôle technique, les casques seront marqués avec une étiquette d'approbation. Si un casque n'est pas conforme aux exigences techniques ou s'il est défectueux, le commissaire technique doit ôter toutes les marques d'approbation et garder le casque jusqu'à la fin de la manifestation. Le coureur 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 22-05

Le numéro d'homologation doit toujours commencer par 05.

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



**Etiquette ECE 22-05**  
Entourée d'un cercle, la lettre E suivie d'un chiffre indique l'origine du pays d'homologation (Voir tableau ci-contre).

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

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.

A l'opposé, **NP** (protection maxillaire non intégrale) précise que la mentonnière n'a pas répondu au test spécifié. Quant à la dernière série de chiffres, elle désigne le numéro de série de production.

E1 - Allemagne	E21 - Portugal
E2 - France	E22 - Russie
E3 - Italie	E23 - Grèce
E4 - Pays-Bas	E24 - Irlande
E5 - Suède	E25 - Croatie
E6 - Belgique	E26 - Slovaquie
E7 - Hongrie	E27 - Rep. Slovaque
E8 - Rep. Tchèque	E28 - Biélorussie
E9 - Espagne	E29 - Estonie
E10 - Yougoslavie	E31 - Bosnie-Herzégovine
E11 - UK	E32 - Lettonie
E12 - Autriche	E34 - Bulgarie
E13 - Luxembourg	E37 - Turquie
E14 - Suisse	E40 - Macédoine
E16 - Norvège	E43 - Japon
E17 - Finlande	E45 - Australie
E18 - Danemark	E46 - Ukraine
E19 - Roumanie	E47 - Afrique du Sud
E20 - Pologne	E48 - Nouvelle Zélande

**ARTICLE 3 - NUMEROS DE DOSSARD**

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

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
Side-Car	350cc	750cc	350cc	1000cc
Quad	85cc	750cc	250cc	750cc

**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. .... plaque BLEUE/numéros BLANCS
- 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
- Sidecar ..... plaque JAUNE/numéros NOIRS
- Quad. .... plaque VERTE/numéros BLANCS
- Montée Impossible ..... plaque BLANCHE/numéros NOIRS

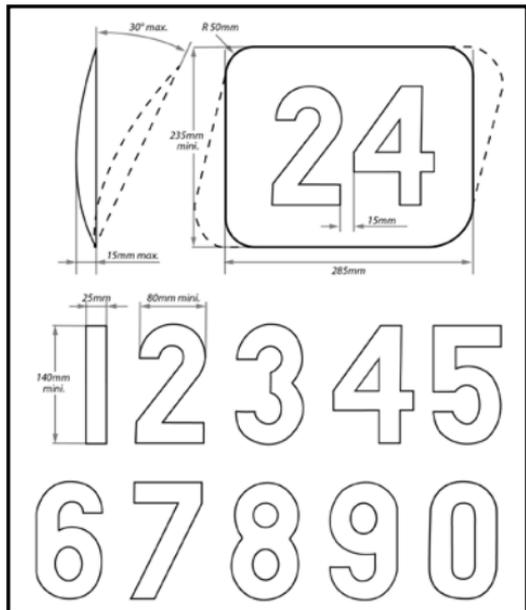
La couleur du fond doit être mate et les chiffres lisibles et peints en couleur mate antireflet.

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 3.1 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

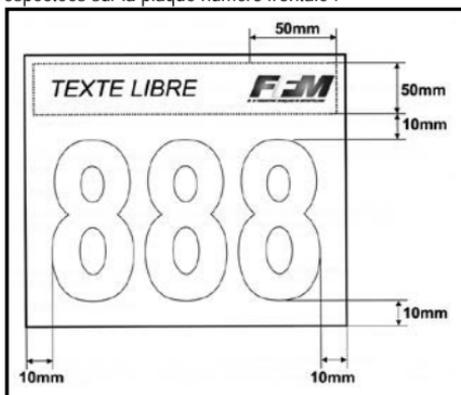


Schéma Plaque numéro frontale : (hors Elite)

Dimension logo FJM : Largeur : 50 mm ; Hauteur : 20 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 3.1 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

## 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 2019.

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

Classe	Contrôle Préliminaire *	Limite de conformité en Fin de course *
Classe 1 (65cc / 85cc) . . . . .	111 dB/A (109+2) . . . . .	112 dB/A (111+ 1)
Classe 2 à 4, Side-car et Quad . . . . .	114 dB/A (112+2) . . . . .	115 dB/A (114+1)

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

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

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

Les machines jugées trop bruyantes (suite à 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.

## 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.

## ARTICLE 8 - CARBURANT

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

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

**Ce carburant sans plomb doit être conforme aux spécifications suivantes :**

Propriété	unités	Min	Max
RON		95.0	102.0
MON		85.0	90.0
Oxygène	%m/m		4
Azote	% m/m		0.2
Benzene	% v/v		1.0
RVP	kPA		90
Plomb	G/l		0.005
Densité à 15°C	Kg/m3	720.0	775.0
Stabilité de l'oxydation	minutes	360	
Gomme existante	Mg/100 ml		50
Soufre	Mg/kg		50
Corrosion du cuivre	Taux		C1
Distillation			
E à 70°C	% v/v	22.0	50.0
E à 100°C	% v/v	46.0	71.0
E à 150°C	%v/v	75.0	
Fin d'ébullition	°C		210
Résidu	% v/v		2.0
apparence	Claire et brillante	Inspection	visuelle
Propriété	unités	min	Max
Oléfines	% v/v		18.0
Aromatiques	% v/v		35.0
Total di-oléfines	% m/m		1.0

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

#### **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.

#### **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.

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.

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 :

- Une touche de peinture sur la douille de direction avec le numéro de course du concurrent inscrit à l'intérieur.
- Marquage du système d'échappement complet.
- Marquage des cylindres (marque distinctive pour la 2ème machine).

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

- Les numéros des cadres seront relevés.

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

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

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

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

### **10.2 - Concurrent ne possédant qu'une machine**

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

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

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

### **10.3 - concurrent possédant deux machines :**

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

Le pilote possédant deux machines qui ont été contrôlées et plombées peut 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 suivant l'arrivée du vainqueur, sous le contrôle des commissaires techniques, en cas de réclamation ou si un contrôle supplémentaire est exigé.**

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

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

#### **10.5.2 - Démontage (sauf pit bike) :**

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

## ELITE INTER MX1 / MX2 - JUNIOR - MX ESPOIRS 85cc

### REGLES PARTICULIERES

La Fédération Française de Motocyclisme met en compétition pour 2019 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)
- c) Junior (125cc 2 Temps)
- d) Mx Espoirs 85cc (de 66cc à 85cc)

Age des pilotes :

**MX1 et MX2 :**

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 2002).

**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 2004).

#### **ARTICLE 1 - COUREURS ADMIS**

**Elite Inter MX1 / MX2 :** Les pilotes doivent être en possession d'une licence NJ3, NCO, LUE, Inter ou Inter Jeune, délivrée par la FFM.

Les inscriptions seront clôturées le jeudi précédant l'épreuve. Toutefois, 5 places dans chaque catégorie seront disponibles pour les pilotes de notoriété internationale (pilotes de GP) jusqu'au vendredi midi précédant l'épreuve.

Les inscriptions seront limitées à 85 pilotes par catégorie. En cas de dépassement, la sélection sera faite en tenant compte de la notoriété des pilotes par la Commission Nationale de Motocross.

**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 pilote 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.

Pour les 3 championnats, le droit d'engagement pour 2019 est fixé à 80 Euros.

#### Parc-coureurs :

Le parc-coureurs sera divisé en 4 parties :

**Parc-coureurs A :** Il sera réservé en priorité aux structures des teams 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.

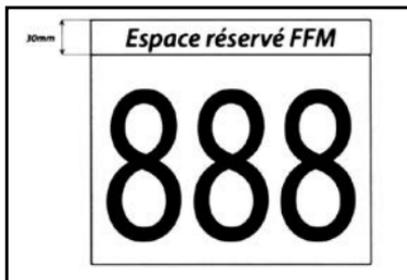
#### **ARTICLE 2 - NUMEROS DE COURSE ET PLAQUES-NUMEROS**

##### Nombres de course :

Les numéros de course seront déterminés par la liste émise par la FFM et valables pour toute la saison 2019 (voir article 6.3 du règlement Général Motocross).

##### Plaques Numéros :

Un espace de 30 mm de haut sur la largeur totale de la plaque frontale devra rester libre pour intégrer le logo de la FFM ainsi que le logo du sponsor titre du Championnat (Voir Schéma). La FFM fournira une bande autocollante lors du contrôle technique sur chacune des épreuves. Un fichier au format Illustrator (.ai) pourra également être envoyé par email sur simple demande à [steinmetz@ffmoto.com](mailto:steinmetz@ffmoto.com).



Cette règle s'appliquera à l'ensemble des pilotes sans exception. Le non-respect de cette dernière engendrera une exclusion de la manifestation.

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 [tsteinmetz@ffmoto.com](mailto:tsteinmetz@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 Mx1 et Mx2 :**

##### **Séance d'essais chronométrés qualificatifs :**

A partir de 44 pilotes engagés dans une catégorie les pilotes seront répartis entre deux groupes A et B dans chacune de leur catégorie MX1 et MX2 en fonction de leur classement (classement de l'année précédente pour la première 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 groupes seront définitifs dès le samedi de l'épreuve à 19h00 malgré les éventuels désistements. Les changements de groupe sont interdits.

Les 20 pilotes les plus rapides du groupe A et les 20 pilotes les plus rapides du groupe B dans chacune des catégories seront qualifiés pour les manches. En cas d'ex-æquo dans les temps, le deuxième meilleur temps sera pris en considération.

**Pour être qualifiés, les pilotes ne devront pas dépasser de 30% le temps du premier de leur groupe qui servira de référence.**

#### **Junior et Mx Espoirs 85cc :**

Dans les 2 championnats, la sélection des pilotes s'effectuera comme suit :

##### **- Jusqu'à 43**

- 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 1ère épreuve et classement provisoire pour les autres épreuves). Les pilotes non classés viendront ensuite par ordre numérique.

- 1 séance d'essais libres et chronométrés ;
- 1 manche qualificative Groupe A (18 pilotes qualifiés)
- 1 manche qualificative Groupe B (18 pilotes qualifiés)
- 1 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. À 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 et chronométrés ;
- 1 manche qualificative Groupe A (12 pilotes qualifiés)
- 1 manche qualificative Groupe B (12 pilotes qualifiés)
- 1 manche qualificative Groupe C (12 pilotes qualifiés)

Les 4 dernières places seront attribuées en fonction des temps réalisés lors des essais chronos. À 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.

**Pour le Mx Espoirs 85cc, les groupes seront affichés le vendredi soir à partir de 20h00. Les pilotes classés arrivant dans la nuit devront avertir le délégué avant 19h00 afin d'être intégrés dans le groupe correspondant à leur classement. Sans nouvelle de leur part, ils seront inscrits en fin de liste dans un des groupes le samedi matin.**

##### **Procédures pour les tests de départs et les essais :**

**Pour toutes les catégories, les pilotes auront la possibilité de faire des essais de départ durant 5 minutes. Les essais de départ sont facultatifs. Les départs collectifs sont interdits.**

Les tests de départ se feront avant les séances d'essais.

Le premier test se fera sur les grilles métalliques et sous les ordres du directeur de course, les pilotes partiront un par un de gauche à droite ou inversement.

Après ce premier test, les suivants se dérouleront devant la rubalise.

Tous les pilotes devront revenir dans le couloir sous peine de sanction et attendre la fin des tests dans un espace qui leur sera réservé.

Dès que le drapeau vert sera présenté, les essais libres débiteront.

A la fin du temps réglementaire des essais libres, le directeur de course présentera un drapeau vert fixe sur la ligne d'arrivée pour indiquer le début des essais chronométrés.

#### 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 :

Chaque coureur qualifié percevra une prime de qualification de 60 € augmentée des primes ci-dessous :

Nota : Pour prétendre à la prime de qualification, les pilotes devront participer aux deux manches (des dérogations pourront être accordées pour des raisons médicales ou des problèmes techniques qui devront dans tous les cas être contrôlés et justifiés par des personnes compétentes). Le non-respect de cette règle entraînera la retenue des primes dues.

##### Catégorie MX1 :

1er ..... 1.000 €	6ème ..... 300 €	11ème ..... 75 €
2ème ..... 800 €	7ème ..... 250 €	12ème ..... 75 €
3ème ..... 600 €	8ème ..... 200 €	13ème ..... 75 €
4ème ..... 500 €	9ème ..... 150 €	14ème ..... 75 €
5ème ..... 400 €	10ème ..... 100 €	15ème ..... 75 €

Soit **4.675 € x 2 = 9.350 €**

##### Catégorie MX2 :

1er ..... 700 €	6ème ..... 150 €	11ème ..... 50 €
2ème ..... 500 €	7ème ..... 125 €	12ème ..... 50 €
3ème ..... 300 €	8ème ..... 100 €	13ème ..... 50 €
4ème ..... 250 €	9ème ..... 75 €	14ème ..... 50 €
5ème ..... 200 €	10ème ..... 50 €	15ème ..... 50 €

Soit **2.700 € x 2 = 5.400 €**

Total du plateau Elite : **9.350 € + 5.400 € + 4.800 € = 19.550 €**

- Séance de dédicaces :

Les 5 premiers pilotes des classements MX1 et MX2 et 3 pilotes sélectionnés par la FFM devront se tenir à disposition du moto-club l'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 :

Chaque coureur qualifié percevra une prime de qualification de 50 € augmentée des primes ci-dessous :

1er ..... 120 €	4ème ..... 80 €	7ème ..... 50 €	10ème ..... 20 €
2ème ..... 100 €	5ème ..... 70 €	8ème ..... 40 €	
3ème ..... 90 €	6ème ..... 60 €	9ème ..... 30 €	

Soit : **660 € x 2 = 1.320 €**

Total du plateau Junior : **2.000 € + 1.320 € = 3.320 €**

##### 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 au minimum de 1h15.

#### - Prix d'Arrivée :

Chaque coureur qualifié percevra une prime de qualification de 50 € augmentée des primes ci-dessous :

1er .....	60 €	4ème .....	40 €	7ème .....	25 €	10ème.....	10 €
2ème .....	50 €	5ème .....	35 €	8ème .....	20 €		
3ème .....	45 €	6ème .....	30 €	9ème .....	15 €		

Soit : 330 € x 2 = **660 €**

Total du plateau : 2.000 € + 660 € = **2.660 €**

Soit un plateau total pour le 24 Mx de : **25.530 €**

### **ARTICLE 5 - CLASSEMENT ET PODIUM**

#### Classement :

Les points seront attribués selon le barème défini à l'article 8.6 du règlement général motocross.

#### Podium :

Une remise des coupes devra avoir lieu à l'issue de la journée. Les clubs devront récompenser :

- Les 3 premiers du classement journée MX1
- Les 3 premiers du classement journée MX2
- Les 3 premiers du classement journée Junior
- 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 MX1, MX2, Junior et Mx Espoirs 85cc.

La présence des pilotes en tenue correcte est obligatoire et la non observation de cette règle entraînera une retenue de 150 € sur les primes d'arrivée du pilote concerné par le club organisateur.

### **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 : tsteinmetz@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 - 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 ».**

**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 le vendredi soir ou samedi matin lors des briefings pilotes.

**VENDREDI**

14h00 à 21h00	Ouverture du Paddock
15h00 à 20h00	Contrôles Administratif et Technique (Junior + Mx Espoirs 85cc)
17h00	Visite du Circuit
17h30	Essais de la grille de départ
18h30	Briefing pilotes Espoirs 85cc
19h00	Réunion du jury

**SAMEDI**

06h45	Ouverture du Paddock
07h00 à 07h30	Contrôles Administratif et Technique (Mx Espoirs 85cc)
08h00 à 10h00	Contrôles Administratif et Technique (Junior)
10h00 à 19h00	Contrôle Administratif (Elite)
15h00 à 19h00	Contrôle Technique (Elite)
19h00	Réunion du jury
<b>08h00 :</b>	<b>Mise en place des commissaires de piste et du service médical</b>
<b>07h45</b>	<b>Briefing commissaires de piste</b>
<b>07h45</b>	Briefing pilotes Espoirs 85cc
08h15 à 08h20 :	Test de départ 5 mn Espoirs 85cc groupe A
08h20 à 08h45 :	Essais libres et chronométrés 25 mn (10 libres + 15 chrono) Espoirs 85cc gr A
08h55 à 09h00 :	Test de départ 5 mn Espoirs 85cc groupe B
09h00 à 09h25 :	Essais libres et chronométrés 25 mn (10 libres + 15 chrono) Espoirs 85cc gr B

Manche qualificative Espoirs 85cc groupe A

09h45	Durée de la manche - 15mn + 2 tours (18 pilotes qualifiés)
10h05	Briefing pilotes Junior

Manche qualificative Espoirs 85cc groupe B

10h15	Durée de la manche 15 mn + 2 tours (18 pilotes qualifiés)
10h55 à 11h00 :	Test de départ Junior groupe A
11h00 à 11h25	Essais libres et chronométrés 25 mn (10 libres + 15 chrono) Junior gr A
11h30 :	Repêchage chrono Espoirs 85cc - 15mn (4 pilotes qualifiés)

**12h00 à 13h15 : Pause repas**

13h25 :	Consolante Espoirs 85cc 15mn + 1 tour (minimum 15 pilotes)
13h55 à 14h00 :	Test de départ Junior groupe B
14h00 à 14h25 :	Essais libres et chronométrés 25 mn (10 libres + 15 chrono) Junior gr B

1ère manche Espoirs 85cc

14h35	h-10 : Tour de reconnaissance
14h45	durée de la manche 20 mn + 2 tours

Manche qualificative Junior groupe A

15h20	durée de la manche 15mn + 2 tours (18 pilotes qualifiés)
-------	--

Manche qualificative Junior groupe B

15h50	durée de la manche 15mn + 2 tours (18 pilotes qualifiés)
-------	--

2ème manche Espoirs 85cc

16h20	h-10 : Tour de reconnaissance
16h30	durée de la manche 20mn + 2 tours
17h00 :	Repêchage chrono Junior - 15mn (4 pilotes qualifiés)
17h20	Podium Espoirs 85cc
17h45	Essais grille de départ et briefing pilote Elite
19h00	Réunion du jury

**DIMANCHE**

07h45 :	Mise en place des commissaires de piste et du service médical
<b>07h50 :</b>	<b>Briefing pilotes Mx2</b>
08h00 à 08h05 :	MX2 groupe A Test de départ
08h05 à 08h30 :	Essais libres et chronométrés - 25 mn (5 libres + 20 chrono)
08h40 à 09h45 :	MX2 groupe B Test de départ
09h45 à 09h10 :	Essais libres et chronométrés- 25 mn (5 libres + 20 chrono)
<b>09h15 :</b>	<b>Briefing pilotes Mx1</b>
09h25 à 09h30 :	MX1 groupe A Test de départ
09h30 à 09h55 :	Essais libres et chronométrés - 25 mn (5 libres + 20 chrono)
10h05 à 10h10 :	MX1 groupe B Test de départ
10h10 à 10h35 :	Essais libres et chronométrés - 25 mn (5 libres + 20 chrono)

1ère Manche Junior

<b>10h55 à 11h05</b>	<b>tours de reconnaissance</b>
11h10	départ de la manche - 25mn + 2 tours

Les essais chronométrés sont obligatoires pour tous les pilotes.  
11h45 : Séance de dédicaces - Pilotes MX1 et MX2  
11h45 à 13h00 : Pause repas

#### 1ère Manche MX2

**13h15** h-10 : tour de reconnaissance  
13h25 départ de la manche - 25mn + 2 tours

#### 1ère Manche MX1

14h05 h-10 : tour de reconnaissance  
14h15 départ de la manche - 25mn + 2 tours

#### 2ème Manche Junior

14h55 h-10 : tour de reconnaissance  
15h05 départ de la manche - 25mn + 2 tours  
15h40 Podium Junior

#### 2ème Manche MX2

15h50 h-10 : tour de reconnaissance  
16h00 départ de la manche - 25mn + 2 tours

#### 2ème Manche MX1

16h40 h-10 : tour de reconnaissance  
16h50 départ de la manche - 25mn + 2 tours  
17h30 Podium Elite MX2 / MX1

## CHAMPIONNAT DE FRANCE MINIVERT REGLES PARTICULIERES

### **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 soit du guidon d'or, soit du CASM.

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.

Dans le cadre du Championnat de France Minivert, seront organisées 2 catégories :

- Catégorie 65cc
- Catégorie 85cc

#### Age des pilotes :

65cc : Minimum : 8 ans  
85cc : Minimum : 9 ans  
Maximum : 12 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 13 ans au cours de l'année (né au plus tard en 2007).

#### Machine :

La cylindrée imposée est 65cc maximum pour la catégorie 65cc et 85cc maximum pour la catégorie 85cc (cylindrée aux normes constructeurs).

Des démontages inopinés et des contrôles techniques pourront être effectués sur les épreuves.

Les plaques numérotées des machines devront être :

- Catégories 65cc et 85cc : Numéros blancs sur fond bleu (numéros aux normes FFM).

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.

### **ARTICLE 2 - NUMEROS DE COURSE**

Les numéros de course seront déterminés par la liste émise par la FFM et valable pour toute la saison 2019 (voir article 6.3 du règlement Général).

### **ARTICLE 3 - FORMULE**

Le Championnat de France Minivert 2019 se disputera au cours des épreuves de classement inscrites au calendrier.

### **ARTICLE 4 - DEROULEMENT DES EPREUVES**

Essais Libres et Qualifications :

**- Jusqu'à 40 (43 pilotes en fonction de la capacité de la piste) :**

- 1 séance d'essais libres
- 1 séance d'essais chronométrés



Made in France



# ESSMOTTECH

**PIQUETS PLASTIQUE BALISAGE DE CIRCUITS**

*Une sécurité pour les pilotes !*



**100% personnalisable**

**Plusieurs coloris disponibles**

☎ 04 74 77 71 55 / [www.essmotech.fr](http://www.essmotech.fr)

165 Rue de la Prairie 01100 Groissiat



# GRAS SAVOYE

WillisTowersWatson 

## Gras Savoye, Sports mécaniques

Une équipe à votre disposition  
pour répondre à tous vos besoins  
d'assurances liés aux sports  
mécaniques.

**Gras Savoye - Sports Mécaniques**  
**Direction Affinitaire & Risques Spécialisés**  
**Pôle Pixel - 26 rue Emile Decorps**  
**CS 70120 - F-69628 Villeurbanne Cedex**  
**Tél : +33 (0)4 72 34 90 20**  
**Email : sportsmecaniques@grassavoye.com**

GRAS SAVOYE, Société de courtage d'assurance et de réassurance  
Immeuble Quai 33, 33/34 quai de Dion-Bouton, CS 70001, 92814 Puteaux Cedex.  
<http://www.grassavoye.com>. Société par actions simplifiée au capital de 1 432 600 euros.  
311 248 637 RCS Nanterre. ORIAS n° 07 001 707 ([www.orias.fr](http://www.orias.fr)).  
Gras Savoye est soumis au contrôle de l'ACPR (Autorité de Contrôle Prudentiel et de Résolution).  
© GettyImages.com - Gras Savoye Willis Towers Watson. Tous droits réservés.

26/12/18

[willistowerswatson.com](http://willistowerswatson.com)

**- De 41/44 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 1ère 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 chronométrés qualificatifs Groupe A (20 pilotes qualifiés) ;
- 1 séance d'essais chronométrés 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.

Manches : Deux manches de 15 mn plus 1 tour seront organisées. Les manches devront être séparées par un intervalle de 1h20 minimum.

Classement : Toutes les manches compteront pour le classement final.

**ARTICLE 5 - HORAIRES**La veille de l'épreuve :

- 15h00 - 20h00 : Contrôles Administratif et Technique
- 16h00 : Visite du circuit

Le jour de l'épreuve :

- 07h00 - 07h45 : Contrôles Administratif et Technique
- 07h40 : Briefing commissaires
- 07h50 : Briefing pilotes
- 08h40 - 08h50 : Essais libres 10 mn - Groupe A - Catégorie 85cc
- 08h55 - 09h05 : Essais libres 10 mn - Groupe B - Catégorie 85cc
- 09h10 - 09h20 : Essais libres 10 mn - Groupe A - Catégorie 65cc
- 09h25 - 09h35 : Essais libres 10 mn - Groupe B - Catégorie 65cc
- 10h30 - 10h45 : Essais Chronométrés 15 mn (pour l'entrée en grille) - Groupe A - Catégorie 85cc
- 10h50 - 10h55 : Tests de départ 5 mn
- 11h00 - 11h15 : Essais Chronométrés 15 mn (pour l'entrée en grille) - Groupe B - Catégorie 85cc
- 11h20 - 11h25 : Tests de départ 5 mn
- 11h30 - 11h45 : Essais Chronométrés 15 mn (pour l'entrée en grille) - Groupe A - Catégorie 65cc
- 11h50 - 11h55 : Tests de départ 5 mn
- 12h00 - 12h15 : Essais Chronométrés 15 mn (pour l'entrée en grille) - Groupe B - Catégorie 65cc
- 12h20 - 12h25 : Tests de départ 5 mn

Manches :

- Catégorie 85cc :
  - 14h00 : H -10 Tour de reconnaissance
  - 14h10 : 1ère Manche 15 mn + 1 T
- Catégorie 65cc :
  - 14h35 : H -10 Tour de reconnaissance
  - 14h55 : 1ère Manche 15 mn + 1 T
- Catégorie 85cc :
  - 15h50 : H -10 Tour de reconnaissance
  - 16h00 : 2ème Manche 15 mn + 1 T
- Catégorie 65cc :
  - 16h30 : H -10 Tour de reconnaissance
  - 16h40 : 2ème Manche 15 mn + 1 T
  - 17h10 : Remise des prix

Le club devra prévoir une coupe pour les 3 premiers du classement de la journée de chaque catégorie.

**CHAMPIONNATS DE FRANCE  
NATIONAL MX1 - NATIONAL MX2  
REGLES PARTICULIERES**

**ARTICLE 1 - COUREURS ADMIS**

Peuvent prétendre participer à ces championnats tous les coureurs titulaires d'une licence délivrée par la FFM, Inter, LUE, NJ ou NCO et non classés dans les 5 premiers d'un championnat de France Elite de l'année précédente.

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 Champion de France sera attribué dans les catégories suivantes :

- Mx 1
- Mx 2

#### Age des pilotes :

Mx 1 : Minimum : 15 ans

Mx 2 : Minimum : 13 ans en 125cc 2 temps et 15 ans en 250cc 4 temps

#### Cylindrées :

Catégorie Mx 1 : Classes 3 et 4

Catégorie Mx 2 : Classe 2

#### NOTA - En ce qui concerne le Championnat National Mx 1 :

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.

### **ARTICLE 2 - NUMEROS DE COURSE**

Les numéros de course seront déterminés par la liste émise par la FFM et valable pour toute la saison 2019 (voir article 6.3 du règlement Général).

### **ARTICLE 3 - FORMULE**

Les Championnats Nationaux de Motocross 2019, catégories Mx 1, Mx 2 se disputeront au cours des épreuves de classement inscrites au calendrier.

### **ARTICLE 4 - SELECTION DES PILOTES**

**En fonction de la capacité de la piste, le nombre de pilotes acceptés sera limité à un maximum de 45 pilotes.**

**Les engagements seront ouverts jusqu'au 10 février 2019 aux pilotes souhaitant participer à l'intégralité du championnat.**

**A partir du 11 février 2019, les engagements seront ouverts aux pilotes souhaitant participer à une ou plusieurs épreuves.**

**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 ensuite en fonction de la date d'inscription.**

**Dans les deux cas, la priorité sera donnée aux pilotes ayant été classés et ensuite aux pilotes ayant participé au même championnat de France 2018.**

### **ARTICLE 5 - EPREUVES ET PRIX**

#### - 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 :

1er.....160 €	6ème ..... 100 €	11ème .....67 €	16ème..... 55 €
2ème .....140 €	7ème ..... 90 €	12ème .....65 €	17ème..... 52 €
3ème .....130 €	8ème ..... 82 €	13ème .....63 €	18ème..... 50 €
4ème .....120 €	9ème ..... 76 €	14ème .....60 €	19ème..... 47 €
5ème .....110 €	10ème ..... 70 €	15ème .....58 €	20ème..... 45 €

Soit : 1.640 € x 2 = **3.280 €**

### **ARTICLE 6 - 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 :

- 08h00 : Briefing Commissaires
- 08h15 : Briefing Pilotes
- 09h00 - 09h05 : Tests de départ 5 mn
- 09h10 - 09h30 : Essais libres 20 mn

- 11h10 - 11h30 : Essais chronométrés 20 mn (pour l'entrée en grille)
- 14h05 : H -10 Tour de reconnaissance
- 14h15 : 1ère Manche 25 mn + 1 T
- 16h10 : H -10 Tour de reconnaissance
- 16h20 : 2ème Manche 25 mn + 1 T

### **HORAIRES SUR 2 JOURS**

#### La veille de l'épreuve :

- 09h30 - 13h00 : Contrôle Administratif
- 09h30 - 14h30 : Contrôle Technique
- 11h00 : Visite du circuit
- 14h15 : Briefing Commissaires
- 14h30 : 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 5 mn
- 10h10 - 10h30 : Essais Libres 20 mn
- 14h05 : H -10 Tour de reconnaissance
- 14h15 : 1ère Manche 25 mn + 1 T
- 16h10 : H -10 Tour de reconnaissance
- 16h20 : 2ème Manche 25 mn + 1 T

## **CHAMPIONNAT DE FRANCE NATIONAL 125cc**

### **REGLES PARTICULIERES**

#### **ARTICLE 1 - COUREURS ADMIS**

Peuvent prétendre participer à ce championnat tous les coureurs titulaires d'une licence délivrée par la FFM, Inter, LUE ou NCO et non classés dans les 5 premiers d'un championnat de France Elite de l'année précédente.

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.

#### Age des pilotes :

National 125cc : Minimum : 18 ans au cours de l'année

#### Cylindrées :

Catégorie 125cc : 125cc 2 Temps

#### **ARTICLE 2 - NUMEROS DE COURSE**

Les numéros de course seront déterminés par la liste émise par la FFM et valable pour toute la saison 2019 (voir article 6.3 du règlement Général).

#### **ARTICLE 3 - FORMULE**

Le championnat de France National 125cc 2019, se disputera au cours des épreuves de classement inscrites au calendrier.

#### **ARTICLE 4 - QUALIFICATIONS**

La sélection des pilotes s'effectuera comme suit :

#### **- Jusqu'à 40 (43 pilotes en fonction de la capacité de la piste) :**

- 1 séance d'essais libres
- 1 séance d'essais chronométrés

#### **- De 41/44 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 1ère 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 chronométrés qualificatifs Groupe A (20 pilotes qualifiés) ;
- 1 séance d'essais chronométrés 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.

## ARTICLE 5 - EPREUVES ET PRIX

Durée : Chaque épreuve de championnat de France National 125cc se disputera en deux manches d'une durée de 25 minutes plus un tour.

Les manches devront être séparées par un intervalle de 45 mn minimum.

### Prix d'arrivée :

Chaque coureur qualifié percevra une prime de qualification de 60 € augmentée des primes ci-dessous :

1er.....110 €	6ème.....60 €	11ème.....27 €	16ème.....15 €
2ème.....100 €	7ème.....50 €	12ème.....25 €	17ème.....12 €
3ème.....90 €	8ème.....42 €	13ème.....23 €	18ème.....10 €
4ème.....80 €	9ème.....36 €	14ème.....20 €	19ème.....7 €
5ème.....70 €	10ème.....30 €	15ème.....18 €	20ème.....5 €

Soit : 830 € x 2 = **1 660 €**

Total du plateau : 2 400 € + 1 660 € = **4 060 €**

## ARTICLE 6 - HORAIRES

### HORAIRES SUR 1 JOUR

#### La veille de l'épreuve :

- 15h00 - 20h00 : Contrôles Administratif et Technique
- 16h00 : Visite du circuit

#### Jusqu'à 40/43 pilotes :

- 08h00 : Briefing Commissaires
- 08h15 : Briefing Pilotes
- **09h00 - 09h05 : Tests de départ 5 mn**
- 09h10 - 09h30 : Essais libres 20 mn
- 11h10 - 11h30 : Essais chronométrés 20 mn (pour l'entrée en grille)

#### De 41/44 à 80 pilotes : 2 Groupes

- 07h30 : Briefing Commissaires
- 08h00 : Briefing Pilotes
- **08h30 - 08h35 : Tests de départ 5 mn - Groupe A**
- **08h40 - 09h00 : Essais libres 20 mn - Groupe A**
- **09h10 - 09h15 : Tests de départ 5 mn - Groupe B**
- **09h20 - 09h40 : 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 :

- 14h05 : H -10 Tour de reconnaissance
- 14h15 : 1ère Manche 25 mn + 1 T
- 16h10 : H -10 Tour de reconnaissance
- 16h20 : 2ème Manche 25 mn + 1 T

### HORAIRES SUR 2 JOURS

#### La veille de l'épreuve :

- 09h30 - 13h00 : Contrôle Administratif
- 09h30 - 14h30 : Contrôle Technique.
- 11h00 : Visite du circuit

#### Jusqu'à 40/43 pilotes :

#### La veille de l'épreuve :

- 14h15 : Briefing Commissaires
- 14h30 : Briefing Pilotes
- 15h30 - 15h50 : Essais libres 20 mn
- 17h00 - 17h20 : Essais chronométrés 20 mn (pour l'entrée en grille)

#### De 41/44 à 80 pilotes : 2 Groupes

#### La veille de l'épreuve :

- 13h45 : Briefing Commissaires
- 14h00 : Briefing Pilotes
- 15h00 - 15h20 : Essais libres 20 mn - Groupe A
- 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 - 10h05 : Test de départ 5 mn
- 10h10 - 10h30 : Essais Libres 20 mn
- 14h05 : H -10 Tour de reconnaissance
- 14h15 : 1ère Manche 25 mn + 1 T
- 16h10 : H -10 Tour de reconnaissance
- 16h20 : 2ème Manche 25 mn + 1 T

## CHAMPIONNAT DE FRANCE MX FEMININ

### REGLES PARTICULIERES

#### **ARTICLE 1 - COUREURS ADMIS**

Peuvent prétendre participer à ce championnat tous les coureurs titulaires d'une licence Inter, LUE, NJ ou NCO 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.

#### **ARTICLE 2 - NUMEROS DE COURSE**

Les numéros de course seront déterminés par la liste émise par la FFM et valable pour toute la saison 2019 (voir article 6.3 du règlement général motocross).

#### Plaque-Numéro avant :

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

125cc : A la 1ère épreuve, une plaque rouge/numéros noirs devra être arborée par la championne de France en titre. A partir de la 2ème épreuve, une plaque rouge/numéros noirs devra être arborée par le leader du championnat.

#### **ARTICLE 3 - FORMULE**

Le championnat de France Mx Féminin 2019 se disputera au cours des épreuves de classement inscrites au calendrier.

#### **ARTICLE 4 - QUALIFICATIONS**

La sélection des pilotes s'effectuera comme suit :

#### **- Jusqu'à 40 (43 pilotes en fonction de la capacité de la piste)**

- 1 séance d'essais libres
- 1 séance d'essais chronométrés

#### **- De 41/44 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 1ère épreuve et classement provisoire pour les autres épreuves). Les pilotes non classés viendront ensuite par ordre numérique.

- 1 séance d'essais libres et chronométrés ;
- 1 course qualificative Groupe A (18 pilotes qualifiés)
- 1 course qualificative Groupe B (18 pilotes qualifiés)
- 1 repêchage (4 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 :

- 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 8.5.3 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 :

Chaque coureur qualifié percevra une prime de qualification de 60 € augmentée de primes d'arrivée suivantes :

1er.....55 €	6ème.....22 €	11ème.....15 €	16ème.....9 €
2ème.....50 €	7ème.....21 €	12ème.....13 €	17ème.....8 €
3ème.....45 €	8ème.....20 €	13ème.....12 €	18ème.....7 €
4ème.....40 €	9ème.....18 €	14ème.....11 €	19ème.....6 €
5ème.....36 €	10ème.....17 €	15ème.....10 €	20ème.....5 €

Soit :  $420 \text{ €} \times 2 = 840 \text{ €}$

Total du plateau :  $2\,400 \text{ €} + 840 \text{ €} = 3\,240 \text{ €}$

## ARTICLE 6 - HORAIRES

### HORAIRES SUR 1 JOUR

#### La veille de l'épreuve :

- 15h00 - 20h00 : Contrôles Administratif et Technique.
- 16h00 : Visite du circuit

#### Jusqu'à 40 pilotes :

- 07h45 : Briefing Commissaires
- 08h00 : Briefing Pilotes
- 09h00 - 09h20 : Essais libres
- 11h00 - 11h20 : Essais chronométrés (pour l'entrée en grille)
- 11h25 - 11h30 : Tests de départ 5 mn

#### De 41 à 80 pilotes : 2 Groupes

- 07h00 : Briefing Commissaires
- 07h15 : Briefing Pilotes
- 08h15 - 08h35 : Essais libres et Chronos 20 mn (5 mn libres + 15mn Chronos) - Groupe A
- 08h40 - 08h45 : Tests de départ 5 mn
- 08h50 - 09h10 : Essais libres et Chronos 20 mn (5 mn libres + 15mn Chronos). - Groupe B
- 09h15 - 09h20 : Tests de départ 5 mn
- 09h45 : Course qualificative / Entrée en grille 15 mn + 2 T (18 pilotes qualifiés) - Groupe A
- 10h15 : Course qualificative / Entrée en grille 15 mn + 2 T (18 pilotes qualifiés) - Groupe B
- 11h30 : Repêchage chrono 15 mn. 40 pilotes (20 + 20 premiers pilotes A et B non qualifiés). (4 pilotes qualifiés).

#### Manches :

- 13h50 : H -10 Tour de reconnaissance
- 14h00 : 1ère Manche 20 mn + 2 T
- 15h30 : H -10 Tour de reconnaissance
- 15h40 : 2ème 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 40 pilotes :

#### La veille de l'épreuve :

- 14h45 : Briefing Commissaires
- 15h00 : Briefing Pilotes
- 16h00 - 16h20 : Essais libres 20 mn
- 17h10 - 17h15 : Essais chronométrés 20 mn (pour l'entrée en grille)
- 17h20 - 17h40 : Tests de départ 5 mn

**De 41 à 80 pilotes : 2 Groupes**La veille de l'épreuve :

- 15h00 - 15h20 : Essais libres et chronos 20 mn (5mn libres + 15mn chrono) - Groupe A
- 15h25 - 15h30 : Tests de départ 5 mn
- 15h35 - 15h55 : Essais libres et chronos 20 mn (5mn libres + 15mn chrono) - Groupe B
- 16h00 - 16h05 : Tests de départ 5 mn
- 16h15 : Course qualificative / Entrée en grille 15 mn + 2 T (18 pilotes qualifiés) - Groupe A
- 16h45 : Course qualificative / Entrée en grille 15 mn + 2 T (18 pilotes qualifiés) - Groupe B
- 18h00 : Repêchage chrono 15 mn - (4 pilotes qualifiés). 40 pilotes (20 + 20 premiers pilotes A et B non qualifiés).

Manches :Le jour de l'épreuve :

- 10h00 - 10h05 : Test de départ 5 mn
- 10h10 - 10h30 : Essais Libres 20 mn
- 13h50 : H -10 Tour de reconnaissance
- 14h00 : 1ère Manche 20 mn + 2 T
- 15h30 : H -10 Tour de reconnaissance
- 15h40 : 2ème Manche 20 mn + 2 T

## CHAMPIONNAT DE FRANCE MX VÉTÉRAN

### REGLES PARTICULIERES

**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 38 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.

**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 38 à 44 ans et Argent de 45 à 51 ans
- Or de 52 à 58 ans et Platine à partir de 59 ans

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).

Les féminines seront classées dans la catégorie Or.

Si le nombre de pilotes n'était pas suffisant les deux catégories seront regroupées.

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 Vétérans se déroulera comme suit :

Par catégorie :

- 1 séance d'essais libres de 15 mn
- 1 séance d'essais chronométrés de 15 mn
- 1 séance de tests de départs de 5 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 de la façon suivante :

1er . . . . .	50 pts	10ème . . .	36 pts	19ème . . .	27 pts	28ème . . .	18 pts	37ème . . .	9 pts
2ème . . . . .	48 pts	11ème . . .	35 pts	20ème . . .	26 pts	29ème . . .	17 pts	38ème . . .	8 pts
3ème . . . . .	46 pts	12ème . . .	34 pts	21ème . . .	25 pts	30ème . . .	16 pts	39ème . . .	7 pts
4ème . . . . .	44 pts	13ème . . .	33 pts	22ème . . .	24 pts	31ème . . .	15 pts	40ème . . .	6 pts
5ème . . . . .	42 pts	14ème . . .	32 pts	23ème . . .	23 pts	32ème . . .	14 pts	41ème . . .	5 pts
6ème . . . . .	40 pts	15ème . . .	31 pts	24ème . . .	22 pts	33ème . . .	13 pts	42ème . . .	4 pts
7ème . . . . .	39 pts	16ème . . .	30 pts	25ème . . .	21 pts	34ème . . .	12 pts	43ème . . .	3 pts
8ème . . . . .	38 pts	17ème . . .	29 pts	26ème . . .	20 pts	35ème . . .	11 pts	44ème . . .	2 pts
9ème . . . . .	37 pts	18ème . . .	28 pts	27ème . . .	19 pts	36ème . . .	10 pts	45ème . . .	1 pt

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

**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 2019 (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](http://www.ffmoto.org). (voir Article 7 du règlement général Mx). L'engagement sera validé par le secrétariat motocross après réception du mode de règlement choisi (chèque, CB), le droit d'engagement sera de : **70 €**.

**Les engagements seront ouverts jusqu'au 14 février 2019 aux pilotes souhaitant participer à l'intégralité du championnat.**

**A partir du 15 février, les engagements seront ouverts aux pilotes souhaitant participer à une ou plusieurs épreuves.**

**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 ensuite en fonction de la date d'inscription.**

**Dans les deux cas, la priorité sera donnée aux pilotes ayant été classés et ensuite aux pilotes ayant participé au championnat de France 2018.**

## ARTICLE 9

L'ordre de départ des catégories sera alterné à chaque épreuve.

9h00	Essais Libres - Vétéran Bronze/Argent . . . . .	15mn
9h20	Essais Libres - Vétéran Or/Platine . . . . .	15mn

Libre organisateur

10h20	Essais Chronométrés - Vétéran Bronze/Argent . . . . .	15mn
10h40	Test de départs - Vétéran Bronze/Argent . . . . .	5mn
10h45	Essais Chronométrés - Vétéran Or/Platine . . . . .	15mn
11h05	Test de départs - Vétéran Or/Platine . . . . .	5mn

Libre organisateur

14h00	1ère Manche - Bronze/Argent . . . . .	20mn + 1 tour
14h30	1ère Manche - Or/Platine . . . . .	20mn + 1 tour

Libre organisateur

16h00	2ème Manche - Bronze/Argent . . . . .	20mn + 1 tour
16h30	2ème Manche - Or/Platine . . . . .	20mn + 1 tour
18h00	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 SIDE CAR CROSS INTER REGLES PARTICULIERES

### **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 750 2 temps ou de 350 à 1000cc 4 temps.

#### Agés :

- Pilote : 16 ans minimum
- Passager : 15 ans minimum
- Pilote et passager : 60 ans maximum

La limite d'âge minimum débute à la date anniversaire du coureur/passager. Pour la limite d'âge maximum le pilote/passager ne devra pas avoir 61 ans au cours de l'année (né au plus tard en 1959).

### **ARTICLE 2 - NUMEROS DE COURSE**

Les numéros de course seront déterminés par la liste émise par la FFM et valable pour toute la saison 2019 (voir article 6.3 du règlement Général).

### **ARTICLE 3 - FORMULE**

Le Championnat de France de Sidecar Cross Inter 2019 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 seulement 2 "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 :

Le 1er réserviste sera l'équipage ayant obtenu le meilleur chrono le second sera le premier non qualifié 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 :

- a) La blessure soit dûment constatée par le docteur de service et le délégué FFM ;
- b) L'identité du nouveau passager soit régulièrement enregistrée par le club organisateur après contrôle de la licence ;
- c) Ce nouveau passager ait effectué au moins deux tours de reconnaissance du circuit avec le pilote.

Suite à un accident ou à un problème mécanique, possibilité de reformer un équipage. Le pilote et le passager ont l'obligation d'avoir participé aux essais chronométrés avec leur ancien équipier.

### **Participation des équipages de réserve :**

La décision de faire participer les réservistes aux manches sera prise 5mn avant chaque départ dans le cas où il manquerait un ou deux équipages dans le parc d'attente.

Un équipage de réserve qui n'était pas autorisé à prendre le départ de la première manche pourra, si nécessaire, prendre le départ dans les autres manches.

Les deux 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 Inter se disputera en trois manches de 20 minutes + 2 tours.

Deux manches consécutives devront être séparées par un intervalle de 1h15 mn minimum.

#### **- Prix d'arrivée :**

Chaque pilote qualifié et les 2 réservistes percevront une prime de qualification de 250 € augmentée des primes d'arrivée ci-dessous :

1er .....	140 €	6ème .....	70 €	11ème .....	45 €	16ème.....	20 €
2ème .....	120 €	7ème .....	65 €	12ème .....	40 €	17ème.....	15 €
3ème .....	100 €	8ème .....	60 €	13ème .....	35 €	18ème.....	10 €
4ème .....	90 €	9ème .....	55 €	14ème .....	30 €	19ème.....	10 €
5ème .....	80 €	10ème .....	50 €	15ème .....	25 €	20ème.....	10 €

Soit : 1 070 € x 3 = **3 210 €**

Total du plateau : 8 000 € + 3 210 € = **11 210 €**

La paye des pilotes devra se faire immédiatement après la remise des prix soit à partir de 18h00.

### **ARTICLE 6 - CHRONOMETRAGE**

Le chronométrage de l'ensemble du championnat se fera par transpondeurs. Les pilotes devront respecter l'Article 5.5 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	11h05	Test de départ
11h10	11h30	Essais Chronométrés Qualificatifs - 20 mn
		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	10h20	Test de départ
10h25	10h45	Essais Chronométrés Qualificatifs Groupe A - 20 mn
10h50	10h55	Test de départ
11h00	11h20	Essais Chronométrés Qualificatifs Groupe B - 20 mn
		Libre Organisateur
14h00		1ère manche - 20 mn + 2 tours
		Libre Organisateur
15h45		2ème manche - 20 mn + 2 tours
		Libre Organisateur
17h30		3ème manche - 20 mn + 2 tours

**HORAIRES SUR DEUX JOURS**La veille de l'épreuve :

11h00	19h00	Contrôles Administratif et Technique
13h00		Visite de la piste
15h30	16h50	1ère séance essais libres - 20 mn
17h00	17h20	2ème 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	10h35	Test de départ
10h40	11h00	Essais Chronométrés Qualificatifs - 20 mn
14h00		1ère manche .....20mn + 2 T
15h45		2ème manche .....20mn + 2 T
17h30		3ème manche .....20mn + 2 T

## CHAMPIONNAT DE FRANCE MX DES REGIONS

### REGLEMENT GENERAL

**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**

Ce championnat est obligatoire pour toutes les Ligues régionales.

Dans le cadre du championnat de France Mx des Régions, il sera organisé « La Coupe des Régions Outre-Mer » qui récompensera la meilleure ligue des DOM TOM.

**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 400 m<sup>2</sup>).

**ARTICLE 3 - PILOTES ADMIS**

Elle sera réservée aux pilotes de nationalité française, titulaires d'une licence :

Pour la catégorie 85cc : NJ, NCO, LUE, inter jeune et n'ayant pas 16 ans au 1er janvier de l'année en cours.

Pour les catégories 125cc 2T et Open : NJ, NCO, LUE, Inter Féminine sans limite d'âge, Inter jeune, CEX où l'âge est limité à 17 ans lors de la prise de la licence.

Un même pilote ne pourra être inscrit que dans une catégorie.

Les pilotes classés dans les 15 premiers des championnats Elite de l'année en cours ne seront pas autorisés à participer au championnat de France Mx des Régions.

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 neuf pilotes (licenciés dans sa ligue) chargés de la représenter, trois en 85cc, trois en 125cc, trois en Open (1 en 250cc 4T, 1 en Mx1 (classe 3), la cylindrée de la 3ème machine est libre). Il n'est pas obligatoire d'avoir une équipe dans chaque catégorie, les ligues ont la possibilité de n'inscrire qu'une ou deux équipes.

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 400 € 1 mois avant la manifestation auront le droit d'engagement doublé (les ligues des DOM-TOM sont exonérées de droit d'engagement). 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
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

Il convient de prévoir des maillots de grande taille, compte tenu qu'ils doivent être portés par-dessus le pare-pierres et la protection dorsale.

Une ligue pourra se voir éliminée si ses pilotes ne portent pas de maillots aux couleurs de la Ligue et avec les numéros ci-dessus.

#### Laissez-passer minimum à délivrer par ligue :

- Pilotes : 9
- Mécaniciens : 9
- Panneauteurs : 9
- Accompagnateurs (sans accès piste) : 2 par pilote soit 18
- Délégué : 1 ou 2 selon le nombre de délégués présents
- Accompagnateurs délégués (sans accès piste) : 1 par délégué.

Les bracelets devront être de couleur différente selon les accès autorisés.

Le club prendra en charge les repas de 2 personnes par ligue.

#### **ARTICLE 4 - PARC D'ATTENTE**

Un parc d'attente avec accès direct au circuit sera aménagé, comportant un box par ligue participante. Ce box sera suffisamment grand pour contenir 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.

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 1ère manche ne pourra pas prendre une machine de la classe 2 pour participer à la manche suivante.

#### **ARTICLE 6 - PROCESSUS DE L'EPREUVE**

Les remplacements de pilotes seront autorisés au plus tard avant la fin du contrôle administratif.

En fonction du nombre de ligues présentes, il sera procédé, le vendredi en fin d'après-midi, un tirage au sort par **catégorie**, qui déterminera l'ordre d'entrée sur la piste pour les essais libres et chronométrés.

**Pour chaque catégorie, après les essais chronométrés, les équipes seront classées en fonction des résultats de leurs 3 pilotes. Ce classement déterminera l'entrée en grille pour les 2 manches.**

L'entrée en grille sera la suivante :

Les coureurs se placeront sur la grille de départ, un par un, en fonction du classement établi après les essais chronométrés. Ils choisissent leur emplacement à la grille en commençant par un coureur de l'équipe la mieux placée, suivi d'un coureur de l'équipe étant la deuxième mieux placée, puis un coureur de la troisième meilleure équipe, et ainsi de suite jusqu'à ce que le premier coureur de chaque équipe qualifiée ait pris sa position. La même procédure sera alors répétée pour le deuxième et troisième coureur de chaque équipe.

#### Veille de la manifestation :

Le circuit sera visité le samedi matin et seules les personnes suivantes seront autorisées à y participer :

- le délégué
- les membres du jury
- 1 pilote 85cc
- 1 pilote 125cc
- 1 pilote Open
- le directeur de course
- le responsable de l'entretien de la piste

#### Programme horaire

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

09h30	13h00	Vérifications administrative et technique
10h00		Réunion du Jury

Essais libres

14h00	85cc	20 mn
14h30	125cc	20 mn
15h00	Open	20 mn

Qualifications Chronométrées

15h45	85cc	20 mn
16h15	125cc	20 mn
16h45	Open	20 mn

A 17h30 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 :

Tests de départs et Essais Libres

08h45	85cc	5 mn + 15 mn
09h15	125cc	5 mn + 15 mn
09h45	Open	5 mn + 15 mn

Manches

**85cc**

10h30	Tour de reconnaissance
10h40	1ère Manche . . . . . 15 mn + 1 tour

**125cc**

11h05	Tour de reconnaissance
11h15	1ère Manche . . . . . 20 mn + 1 tour

Repas

13h15	Présentation des Equipes
-------	--------------------------

**Open**

14h00	Tour de reconnaissance
14h10	1ère Manche . . . . . 20 mn + 1 tour

**85cc**

14h40	Tour de reconnaissance
14h50	2ème Manche . . . . . 15 mn + 1 tour

**125cc**

15h15	Tour de reconnaissance
15h25	2ème Manche . . . . . 20 mn + 1 tour

**Open**

15h55	Tour de reconnaissance
16h05	2ème Manche . . . . . 20 mn + 1 tour
17h00	Réunion de Jury
17h30	Remise des Prix

## **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 maximum de points en totalisant les cinq meilleurs résultats par catégorie : 50, 49, 48, 47, 46, 45, 44, 43, 42, 41, 40, 39, 38, 37, 36, 35, 34, 33, 32, 31, 30, 29, 28, 27, 26, 25, 24, 23, 22, 21, 20, 19, 18, 17, 16, 15, 14, 13, 12, 11, 10, 9, 8, 7, 6, 5, 4, 3, 2, 1.

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 200 médailles).

Un trophée sera remis aux pilotes des 3 premières équipes 85cc, 125c et Open (soit 27 coupes fournies par le club).

Un trophée sera remis aux pilotes des 3 premières ligues (soit 27 coupes fournies par la FFM).

Le « Trophée des Régions », sera confié à la Ligue Régionale gagnante pour une année. La Ligue en possession du Trophée devra la remettre, l'année suivante, au président du jury lors de la 1ère réunion.

Pour la « Coupe des Régions Outre Mer ». Une coupe sera remise aux pilotes de la ligue vainqueur (soit 9 coupes fournies par le club).

La présence des pilotes est obligatoire sur le podium

## **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 - PRIX D'ARRIVEE**

Les prix d'arrivée seront les suivants :

1ère équipe . 900 €	3ème équipe 540 €	5ème équipe .315 €
2ème équipe .675 €	4ème équipe 405 €	6ème équipe . 180 €

Soit un total de **3 000 €**

Les prix devront être payés uniquement en espèces. Les enveloppes devront être remises au délégué lors de la dernière réunion du Jury.

## **ARTICLE 10 - JURY**

Une salle de jury indépendante sera prévue pouvant accueillir au moins 40 personnes (minimum 60m2 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**

### **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. Dans la limite des places disponibles 5 places seront réservées soit pour des pilotes étrangers, soit pour les invités du club organisateur (maximum 2). Ces pilotes pourront participer hors classement aux épreuves avec une licence à la journée. Ces pilotes toucheront les primes correspondant à leur classement.

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.

**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 2019 (voir article 6.3 du règlement Général).

**2.2 - Engagement**

Voir règlement général motocross ou site internet FFM ([www.ffmoto.org](http://www.ffmoto.org)).

Le nombre de pilotes engagés par épreuve est limité à 30. Le montant du droit d'engagement s'élèvera à 85 € par épreuve.

Les engagements seront validés un mois avant la 1ère épreuve. En priorité seront sélectionnés les pilotes s'étant engagés sur la totalité des épreuves. 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.

**ARTICLE 3 - FORMULE**

Le Championnat de France de Quad Cross 2019 se disputera au cours des épreuves de classement inscrites au calendrier.

**ARTICLE 4 - DEROULEMENT DES EPREUVES****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 :**

3 manches de 20 mn + 1 tour 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 pilote percevra les prix d'arrivée suivants par manche :

1er .....	160 €	4ème .....	110 €	7ème .....	70 €	10ème.....	40 €
2ème .....	140 €	5ème .....	90 €	8ème .....	60 €		
3ème .....	130 €	6ème .....	80 €	9ème .....	50 €		

Soit : 930 € x 3 = **2 790 €**

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
- pour le premier licencié NPH..... 1 Coupe

A la fin de la saison, les titres suivants seront décernés :

**Champion de France :**

- 1er du classement scratch

**Vainqueur de Trophée issu du classement scratch :**

- 1er Junior\*
- 1ère Féminine
- 1er Vétéran\*\*
- 1er licencié NPH

\* Junior : âge maximum 18 ans. Les pilotes ne devront pas avoir 19 ans au cours de l'année.

\*\* Vétéran : âge minimum 38 ans. Les pilotes devront avoir au minimum 38 ans le jour de l'épreuve.

**ARTICLE 6 - MOTOCYCLES**

Seront admises les machines répondant aux normes suivantes :

**Définition :**

Un quad est un véhicule à quatre roues et dont les roues arrière assurant la propulsion sont montées sur le même axe rigide horizontal.

- Le moteur ne peut en aucun cas être situé derrière le pilote.
- Un moteur de moto peut-être utilisé
- Tout système différentiel de transmission est interdit.

- Le choix du cadre, du moteur, de l'emplacement du réservoir de carburant est libre.
- Les pneus cloutés, chaînés sont interdits.
- Les jantes, que ce soit pour l'avant ou l'arrière, ne peuvent excéder 12 pouces de diamètre.
- Les roues à bâtons et à rayons ainsi que les jantes en carbone sont interdites.
- La largeur hors tout ne doit pas excéder 1300 mm, quelque 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.
- La plaque arrière sera en plastique souple.
- 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. 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 gardes boue arrière.
- Un coupe-circuit interrompant l'alimentation électrique 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 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 gardes boue doivent être en matériaux souples.
- Les plaques des machines devront être de dimensions réglementaires. La plaque arrière devra être perpendiculaire à l'axe de la piste.
- "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 de la fixation 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 :

- 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 perpendiculaire à l'axe de la piste.

#### **TRES IMPORTANT**

- Dimension de la plaque avant . . . . . 15 x 20 cm
- Dimension de la plaque arrière. . . . . 23 x 28 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 :

- |         |         |  |
|---------|---------|--|
| 16 h 00 | 19 h 00 | Contrôle Administratif et Technique<br>Briefing et accueil des pilotes |
| 19 h 10 |         |  |

Le jour de l'épreuve :

07 h 45	Briefing commissaires
08 h 15 08 h 30	Séance essais libres - 15 mn - « Quad Cross »
08 h 35 09 h 25	Libre organisateur
09 h 30 09 h 50	Qualifications - 20 mn - « Quad Cross »
09 h 55 10 h 00	Tests de départ - 5 mn - « Quad Cross »
10 h 05 11 h 25	Libre organisateur
11 h 30 11 h 55	1ère manche - 20 mn + 1 tour - « Quad Cross »
12 h 00 14 h 25	Libre organisateur
14 h 30 14 h 55	2ème manche - 20 mn + 1 tour - « Quad Cross »
15 h 00 16 h 15	Libre Organisateur
16 h 20 16 h 45	3ème manche - 20 mn + 1 tour - « Quad Cross »

**TOUT PILOTE EST RESPONSABLE DE SES ACCOMPAGNATEURS SUR LE CIRCUIT ET SES ABORDS, AVANT, PENDANT ET APRES LA COURSE**

## CHAMPIONNAT DE FRANCE QUAD ESPOIRS

### REGLES PARTICULIERES

#### **ARTICLE 1 - COUREURS ADMIS**

Peuvent prétendre participer à ce championnat tous les coureurs titulaires d'une licence NJ, NCO, LUE ou Inter Jeune 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.

#### **Âges et Cylindrées :**

Les cylindrées imposées sont :

Benjamin - 9/11 ans : 65cc 2 temps, 85cc 2 temps, 90cc 4 temps, 150cc 4 temps.

Minime - 12/13 ans : 85cc 2 temps, 90cc 4 temps ou 150 4 temps, moteur à vitesse et refroidissement liquide.

Cadet - 13/ 16 ans : 125cc 2 temps ou 250cc 4 temps.

La limite d'âge minimum débute à la date anniversaire du coureur. Pour la limite d'âge maximum les pilotes ne devront pas avoir 17 ans au cours de l'année (né au plus tard en 2003).

#### **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 2019 (voir article 6.3 du règlement Général).

##### **2.2 - Engagement**

Voir règlement général motocross ou site internet FFM ([www.ffmoto.org](http://www.ffmoto.org))

Le montant du droit d'engagement s'élèvera à **70 €** par épreuve (hors épreuves internationales).

#### **ARTICLE 3 - FORMULE**

Le championnat de France de Quad Espoirs 2019 se disputera au cours des épreuves de classement inscrites au calendrier.

#### **ARTICLE 4 - EPREUVES DE MOTOCROSS**

Une séance d'essais libres sera organisée. Les qualifications sont obligatoires pour tous les pilotes et détermineront leur place sur la grille.

##### **4.1 - Sélection des pilotes**

La sélection des pilotes s'effectuera après les essais chronométrés et ensuite seulement 2 "réserves" seront retenues pour leur éventuelle participation aux courses.

#### **- S'il y a jusqu'à 30 pilotes :**

Les pilotes participeront à une séance d'essais qualificatifs.

#### **Pilotes de réserve :**

Le premier pilote de réserve sera le pilote classé 31ème et le deuxième pilote de réserve sera le pilote classé 32ème.

### **- S'il y a plus de 30 pilotes :**

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.

Les 15 pilotes les plus rapides du Groupe A et les 15 pilotes les plus rapides du Groupe B seront qualifiés.

### **Pilotes de réserve :**

Le 1er réserviste sera le pilote ayant obtenu le meilleur chrono, le second sera le premier non qualifié de l'autre groupe.

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.

### **Participation des pilotes de réserve :**

La décision de faire participer les réservistes aux manches sera prise 5mn avant chaque départ dans le cas où il manquerait un ou deux pilotes dans le parc d'attente.

Un pilote de réserve qui n'était pas autorisé à prendre le départ de la 1ère manche pourra, si nécessaire, prendre le départ des autres manches.

Les deux pilotes de réserve devront rester sur l'épreuve jusqu'à la fin de celle-ci.

## **ARTICLE 5 - EPREUVES**

- Essais - Epreuves Motocross et Endurance TT :

1 séance d'essais libres : 10 mn

1 séance d'essais chronométrés : 10 mn

### **- Départ :**

Epreuves de Motocross : Les départs seront obligatoirement donnés sur 2 lignes de 15 machines.

Epreuves d'Endurance TT : Les départs « en épis » (voir schéma) seront donnés (moteurs en marche).

### **- Durée :**

Epreuves de Motocross : Chaque épreuve se disputera en 2 manches de 15 mn + 1 tour ou 3 manches de 10 mn + 1 tour séparées par un intervalle de 45mn maximum.

Epreuves d'Endurance TT : Chaque épreuve se disputera en 2 manches de 20 mn ou 3 manches de 15 mn.

Epreuves d'Endurance TT : Pour tout point non précisé dans ce règlement se référer aux règles particulières du Championnat de France Endurance TT.

### **- Remise des prix :**

Les clubs devront prévoir pour la remise des prix, les coupes suivantes :

- pour les trois premiers Benjamin . . . . . 1 Coupe

- pour les trois premiers Minime . . . . . 1 Coupe

- pour les trois premiers Cadet . . . . . 1 Coupe

**Pour les catégories « Benjamin » et « Minime », le classement du championnat se fera au scratch.**

## **ARTICLE 6 - MOTOCYCLES**

Les machines devront avoir les dimensions des parties cycles identiques.

Seront admises les machines répondant aux normes suivantes :

### **Définition :**

Un quad est un véhicule à quatre roues et dont les roues arrière assurant la propulsion sont montées sur le même axe rigide horizontal

- Le moteur ne peut en aucun cas être situé derrière le pilote.

- 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 1300 mm, quelque 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.

- La plaque arrière sera en plastique souple.

- 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. 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.
- Un coupe-circuit interrompant l'alimentation électrique 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 du guidon.
- Les extrémités exposées du guidon doivent être bouchées avec un matériau solide, ou recouvertes de caoutchouc.
- Les gardes boue doivent être en matériaux souples.
- Les plaques des machines devront être de dimensions réglementaires. La plaque arrière devra être perpendiculaire à l'axe de la piste.
- "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 de la fixation du guidon (la parallèle des 2 poignées).
- **Un feu rouge type « Led » à l'arrière est obligatoire (minimum 10cm). Les machines dont le feu ne fonctionne pas seront automatiquement refusées au contrôle technique.**
- Contrôle de bruit : se référer à l'article 6 du Règlement Technique Motocross, la mesure sera prise avec le pilote sur la machine.

**Plaques des Machines :**

- 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 perpendiculaire à l'axe de la piste.

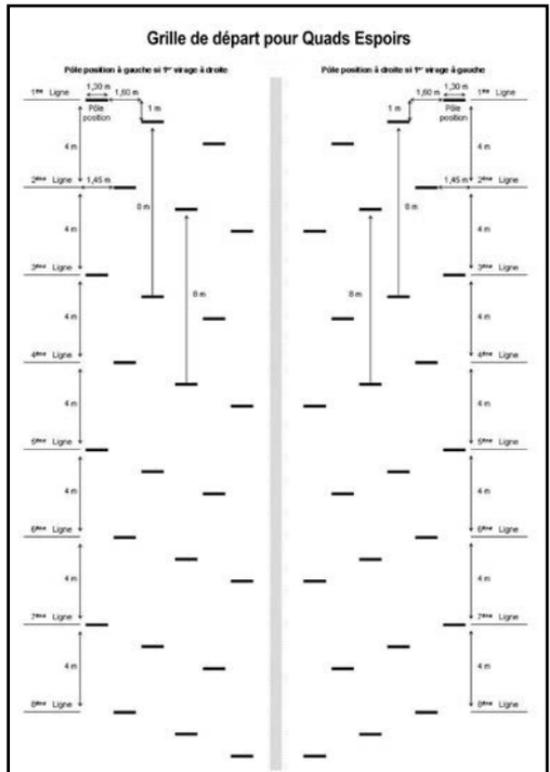
**TRES IMPORTANT**

- Dimension de la plaque avant . . . . . 15 x 20 cm
- Dimension de la plaque arrière. . . . . 23 x 28 cm
- Dimension des chiffres . . . . . 14 cm de haut minimum

Toutes ces dispositions techniques sont applicables à l'ensemble de la discipline quad.

**ARTICLE 7 - CHRONOMETRAGE**

Le chronométrage de l'ensemble du championnat se fera par transpondeurs. Les pilotes devront respecter l'Article 5.5 du Règlement Général Motocross.



# CHAMPIONNAT DE FRANCE ENDURANCE TOUT TERRAIN QUAD REGLES PARTICULIERES

La Fédération Française de Motocyclisme met en compétition pour l'année 2019 le Championnat de France d'Endurance Tout Terrain Quad suivant la formule d'un pilote/un Quad et le Trophée de France d'Endurance Tout Terrain Quad suivant la formule deux pilotes/un ou deux quads.

## Âges et Cylindrées :

- A partir de 15 ans : 250cc à 550cc 2T et 4T
- A partir de 18 ans : Toutes cylindrées
- Seuls sont autorisés les moteurs mono ou bicylindre

## **ARTICLE 1 - COUREURS ADMIS**

Pour participer au Championnat et au Trophée de France Endurance Tout Terrain Quad, les pilotes devront être en possession une licence NCO, Inter ou LUE délivrée par la FFM. Les licences à la journée seront acceptées hors classement.

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.

## **ARTICLE 2 - NUMEROS DE COURSE**

Les pilotes auront le choix de leur numéro de course. Ils devront se connecter sur le site internet Motocross pour l'attribution de leur numéro à l'année.

## **ARTICLE 3 - ENGAGEMENT**

Voir règlement Général Motocross ou site internet ([www.ffmoto.org](http://www.ffmoto.org)).

Les droits d'engagement seront les suivants :

Solo : Minimum 85 €

Duo : Minimum 150 €

Le tarif des engagements sera établi en fonction de la capacité et de la durée des épreuves.

## **ARTICLE 4 - MANCHES**

En solo la durée minimum est fixée à 1h30 avec un maximum de 3h30.

## **ARTICLE 5 - TRACE ET CAPACITE DU PARCOURS**

Le parcours devra avoir une longueur minimum de 5 kms et maximum de 15 kms. La largeur minimum devra être de 5 m, hors ligne de départ qui, elle, devra avoir au minimum 50 m de large. Le circuit pourra présenter des zones de rétrécissement à 3m, elles devront être signalisées par des panneaux, être d'une longueur inférieure à 100m. L'ensemble de celles-ci ne devra pas être supérieure à 20% de la longueur du circuit. La capacité est de 30 quads au kilomètre.

## **ARTICLE 6 - CONTROLES ADMINISTRATIF ET TECHNIQUE**

### Contrôle administratif :

Les pilotes devront présenter leur licence, leur permis de conduire ou CASM.

Les mécaniciens, les chefs de stand et les panneauteurs devront également se présenter avec leur licence FFM (minimum LAP) pour recevoir des laissez-passer spécifiques à leur fonction.

### Contrôle technique :

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

### Obligations du club :

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

### Plaques Numérotées :

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

Plaque VERTE/numéros BLANCS

Dimension de la plaque avant : 15 cm x 20 cm

Dimension de la plaque arrière : 23 cm x 28 cm

Dimension des chiffres : 14 cm de hauteur minimum

### Contrôle de bruit :

Se référer à l'Article 6 du Règlement Technique Motocross.

**Marquage :**

Une marque de peinture sera apposée sur le cadre, le silencieux et le bloc moteur.

**Casque et Equipements :**

Se référer à l'Article 2 du Règlement Technique Motocross.

**Machines :**

Seront admises les machines répondant aux normes suivantes :

Un quad est un véhicule à quatre roues et dont les roues arrière assurant la propulsion sont montées sur le même axe rigide horizontal.

Un quadricycle est un véhicule à quatre roues et dont les roues arrière assurant la propulsion sont indépendantes.

- Le moteur ne peut en aucun cas être situé derrière le pilote.
- 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 1300 mm, quelque 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.
- La plaque arrière sera en plastique souple.
- 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. 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 gardes boue arrière.
- Un coupe-circuit interrompant l'alimentation électrique 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 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 gardes boue doivent être en matériaux souples.

Les plaques des machines devront être de dimensions réglementaires. La plaque arrière devra être perpendiculaire à l'axe de la piste.

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 de la fixation du guidon (la parallèle des 2 poignées).

**- Un feu rouge type « Led » à l'arrière est obligatoire (minimum 10cm). Les machines dont le feu ne fonctionne pas seront automatiquement refusées au contrôle technique.**

- Contrôle de bruit : se référer à l'article 6 du Règlement Technique Motocross, la mesure sera prise avec le pilote sur la machine.

**ARTICLE 7 - DEROULEMENT DE LA MANIFESTATION****HORAIRE :**

Les horaires sont fixés dans les règlements particuliers de chaque manifestation.

Solos et duos : 1 tour de reconnaissance

Espoirs : 1 séance d'essais libres + 1 séance d'essais chronos.

Les pilotes devront avoir satisfait aux vérifications administratives et techniques.

**DEPART :****Procédure de mise en place sur la ligne de départ**

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

Les pilotes seront placés sur la ligne de départ de la façon suivante :

1ère épreuve :

Pour les solos et les duos : par tirage au sort.

Autres épreuves :

Pour les pilotes classés : en fonction du classement provisoire du championnat pour les solos et du trophée pour les duos.

Pour les autres pilotes : par tirage au sort.

Sur l'ordre du directeur de course, les pilotes amèneront directement leur machine à l'emplacement qui leur sera réservé. Une fois la mise en place des quads sur la ligne de départ, une période de chauffe de cinq minutes sera accordée aux concurrents. Le départ sera donné impérativement dans les cinq minutes suivant cette période sur le signal du directeur de course. Tout travail et tout ravitaillement sur le quad sont interdits dès le début de la mise en place sur la ligne de départ.

**Procédure de départ :**

Le départ sera donné en premier pour les pilotes solos, suivra ensuite un nouveau départ pour les pilotes duos.

Un départ « type Le Mans » sera donné à condition que la zone de départ (longueur et largeur) puisse accepter le nombre de quads à prendre le départ et assurer le maximum de sécurité pour les concurrents. Dans ce cas, la procédure de départ est la suivante :

Au signal donné par le directeur de course, les pilotes franchiront la distance les séparant de leur machine. Ils devront brancher leur coupe-circuit et mettre les machines en marche seul.

Le démarrage à la poussette est interdit.

Seulement 10 à 15 secondes (à la convenance du délégué) après le départ, le démarrage à la poussette sera accordé. Seul le mécanicien pourra aider le pilote.

Si la première procédure ne peut être réalisée, le départ sera donné par vague de 25 à 35 pilotes toutes les 30 secondes. L'intervalle de temps entre les lignes sera retranché aux concurrents afin de ne pas les pénaliser.

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

Si un pilote ne démarrait pas dans les 15 secondes suivant le signal, il devra dégager sa machine afin de ne pas gêner les vagues suivantes.

**ARRIVEE :**

**SOLOS ET DUOS :**

La course sera considérée achevée à l'abaissement du drapeau à damiers sur le quad classé 1er au classement scratch une fois le temps réglementaire écoulé. Pour être classés, les pilotes doivent franchir la ligne d'arrivée dans les 30 minutes après l'abaissement du drapeau à damiers sur le 1er.

Les trois premières machines de chaque catégorie seront mises en parc fermé pendant une demi-heure après l'heure d'affichage des résultats pour d'éventuelles réclamations.

Immédiatement après chaque course, un contrôle sonomètre sera effectué sur les machines des trois premiers pilotes.

**STAND ET ASSISTANCE :**

**Stand :**

Les stands de ravitaillement doivent être séparés du parc coureur. Chaque concurrent aura droit à un emplacement d'environ 20 m<sup>2</sup>. Il devra y transporter ses jerricans et autre matériel (caisse à outils, etc.) et obligatoirement un extincteur en état de fonctionnement. L'extincteur devra être placé d'une manière judicieuse et facilement vérifiable par les commissaires. **Il est strictement interdit de fumer sur le stand.**

Seuls le pilote, le mécanicien, le chef de stand et le panneateur seront admis dans les stands.

**Rappel :** Ces 4 personnes devront obligatoirement être en possession d'une licence FFM.

Un arrêt au stand est obligatoire durant l'épreuve.

Les concurrents doivent rouler à vitesse réduite dans le couloir de décélération.

La circulation dans la zone de ravitaillement devra se faire en sens unique.

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

**Assistance/Réparations :**

La machine pourra être réparée par le mécanicien et le pilote. Les réparations devront être effectuées au stand.

Toutes les pièces pourront être changées, sauf celles marquées à la peinture par le Commissaire Technique.

En dehors des stands, sur la piste, seules sont admises les petites réparations, bougie, chaîne. Elles devront être effectuées par le pilote sur le bord de la piste, à condition que le quad soit bien rangé et ne présente aucun danger pour la sécurité des concurrents.

Le ravitaillement sur la piste est interdit, ainsi que l'aide extérieure.

Les soudures ne devront pas être effectuées dans les stands, mais dans un endroit mis spécialement à disposition des coureurs par l'organisateur.

### Ravitaillement :

Les ravitaillements s'effectueront obligatoirement au stand moteur arrêté. Les pilotes ne pourront pas rester sur leur machine durant le ravitaillement en carburant.  
Toute installation fixe du type derrick ou similaire est interdite.

### SANCTIONS :

- Machine non conforme au contrôle technique	départ refusé
- Casque ou équipement non-conforme	départ refusé
- Bruit non conforme	départ refusé
- Contrôle en fin d'épreuve (tolérance 2 db)	1 tour
- Usage d'une machine non contrôlée au technique	disqualification
- Fumer dans les stands	disqualification
- Plus de 3 personnes dans les stands (dépannage)	1er infraction : avertissement 2ème infraction : 1 tour
- Non utilisation du tapis environnemental	exclusion
- Vitesse excessive dans les stands	4 tours
	Récidive : exclusion
- Rouler en sens inverse sur la piste ou dans les stands	disqualification
- Circuler sans casque (piste, stands, parc coureur)	disqualification
- Ravitailler moteur en marche	disqualification
- Ravitailler pilote sur la machine	disqualification
- Ravitaillement en dehors des stands	disqualification
- Au départ machine non mise en route par le pilote	3 tours
- Au départ non mise en place du coupe-circuit	3 tours
- Démarrage à la poussette avant signal du Directeur de Course	1 tour
- Anticipation de la mise en route	1 tour
- Refus de remise en état de la machine durant l'épreuve	disqualification
- Changement de lunettes ou gants en dehors des stands	1 tour
- Aide extérieure	avertissement Récidive : 1 tour
- Réparation sur la piste par le pilote contraire au règlement	1 tour Récidive : disqualification
- Soudures faites dans les stands	1 tour Récidive : disqualification

### CLASSEMENT :

Pour chacune des manches de championnat, le barème des points sera le suivant (classement scratch) :

1er . . . . . 60 pts	11ème . . 33 pts	21ème . 23 pts	31ème . 13 pts	41ème . . 3 pts
2ème . . . . 54 pts	12ème . . 32 pts	22ème . 22 pts	32ème . 12 pts	42ème . . 3 pts
3ème . . . . 50 pts	13ème . . 31 pts	23ème . 21 pts	33ème . 11 pts	43ème . . 2 pts
4ème . . . . 47 pts	14ème . . 30 pts	24ème . 20 pts	34ème . 10 pts	44ème . . 2 pts
5ème . . . . 44 pts	15ème . . 29 pts	25ème . 19 pts	35ème . . 9 pts	45ème . . 2 pts
6ème . . . . 42 pts	16ème . . 28 pts	26ème . 18 pts	36ème . . 8 pts	46ème . . 1 pt
7ème . . . . 40 pts	17ème . . 27 pts	27ème . 17 pts	37ème . . 7 pts	47ème . . 1 pt
8ème . . . . 38 pts	18ème . . 26 pts	28ème . 16 pts	38ème . . 6 pts	48ème . . 1 pt
9ème . . . . 36 pts	19ème . . 25 pts	29ème . 15 pts	39ème . . 5 pts	49ème . . 1 pt
10ème . . 34 pts	20ème . . 24 pts	30ème . 14 pts	40ème . . 4 pts	50ème . . 1 pt

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 pilotes.

En dernier ressort le dernier meilleur résultat sera déterminant.

Dans le cas où l'organisateur prévoit 2 manches, les pilotes marqueront des points sur chacune des deux manches et non pas au scratch. Par contre, les primes d'arrivée seront allouées en fonction du classement scratch.

### RECOMPENSES :

Pour chaque épreuve, les pilotes recevront :

- pour les trois premiers du classement scratch solos . . . . . 1 Coupe
- pour les trois premiers du classement scratch duos . . . . . 2 Coupes
- pour les trois premiers Junior\* . . . . . 1 Coupe
- pour les trois premiers Benjamin . . . . . 1 Coupe
- pour les trois premiers Minime . . . . . 1 Coupe
- pour les trois premiers Cadet . . . . . 1 Coupe
- pour la première Féminine . . . . . 1 Coupe
- pour le premier licencié NPH . . . . . 1 Coupe
- pour le premier Baroudeur (quadricycle, utilitaire, etc) . . . . . 1 Coupe
- pour le premier Vétéran\*\* . . . . . 1 Coupe

\* Junior : âge maximum 18 ans. Les pilotes ne devront pas avoir 19 ans au cours de l'année.

\*\* Vétéran : âge minimum 38 ans. Les pilotes devront avoir au minimum 38 ans le jour de l'épreuve.

Les coupes sont à la charge du club organisateur.

A la fin de la saison, le titre de Champion de France sera décerné aux :

1er du classement scratch solo (les 3 premiers pilotes seront récompensés lors de la remise des prix)

- 1ère Féminine
- **1er Vétéran\*\***

A la fin de la saison, le titre de Vainqueur de Trophée (**issu du classement scratch**) sera décerné aux :

1er duo (les 3 premiers pilotes seront récompensés lors de la remise des prix)

- 1er Junior\*
- 1er licencié NPH

### PRIMES D'ARRIVEE :

Classement scratch :

<b>Solo</b>	<b>Duo</b>
1er ..... 250 €	1er ..... 125 €
2ème ..... 150 €	2ème ..... 75 €
3ème ..... 100 €	3ème ..... 50 €
4ème ..... 60 €	4ème ..... 30 €
5ème ..... 40 €	5ème ..... 20 €
<u>600 €</u>	<u>300 €</u>
	Total : <b>900 €</b>

### ARTICLE 8 - REGLEMENTATION

Le championnat de France d'Endurance Tout Terrain Quad est organisé conformément aux prescriptions du Code Sportif National de la F.F.M. et des Règles Techniques et de Sécurité Endurance T.T.

### ARTICLE 9 - RECLAMATIONS

Les réclamations doivent être déposées conformément aux dispositions du Code Sportif National de la F.F.M.

Le montant de la caution accompagnant la réclamation est de 75 €.

Lorsqu'elle entraîne un démontage du moteur, elle doit être assortie d'une caution de 75 € pour les moteurs à 2 T et de 150 € pour les moteurs à 4 T. Cette somme sera remboursée si la machine démontée s'avère non conforme, ou versée au pilote contraint au démontage si la conformité est reconnue.

### ARTICLE 10 - OFFICIELS

A) La FFM désignera une équipe de chronométreurs officiels qui sera chargée d'assurer le chronométrage pour toutes les épreuves.

B) La désignation du directeur de course nommé par la Ligue du club organisateur est subordonnée à l'accord de la commission qui peut, si elle le juge nécessaire, en nommer un de son choix. Il doit être désigné au moins un directeur de course adjoint.

Le directeur de course devra être titulaire du spécifique 2ème degré.

C) Un délégué fédéral qui assurera la fonction de Président du Jury sera désigné par la FFM pour chaque épreuve du Championnat.

D) Deux commissaires sportifs 2ème degré devront être désignés par la Ligue, qui seront membres du jury.

E) Un commissaire technique licencié sera désigné pour chaque épreuve par la F.F.M. La L.M.R. du lieu d'organisation devra obligatoirement désigner en complément deux autres commissaires techniques 1er ou 2ème degré et 2 aides.

F) La commission se réserve le droit de déléguer sur place une personne pour vérifier les choix d'itinéraire et les temps impartis. Les frais seront pris en charge par la F.F.M.

### JURY

Le Jury tiendra au minimum deux réunions, la première se déroulant au minimum 1 heure avant le départ de la course du matin. Il est composé de deux commissaires sportifs, et d'un membre de la commission nationale de motocross.

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

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

- \* Le secrétaire du jury
- \* Le commissaire technique de la FFM
- \* Un commissaire technique de l'organisation
- \* le responsable du chronométrage
- \* le responsable de la sécurité et/ou le médecin chef
- \* le responsable du contrôle administratif
- \* le président du club organisateur
- \* le ou les représentants des pilotes
- \* le ou les responsables du tracé du circuit

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

**ARTICLE 11 - REGLES ENVIRONNEMENTALES****Ces règles doivent être prises en compte par les concurrents et les organisateurs.**

- Les pilotes devront respecter les règles environnementales mises en place par l'organisateur.
- Il est obligatoire d'utiliser le tapis environnemental. La dimension du tapis sera au minimum 160cm de long et 100cm de large. Il devra être étanche au contact du sol, il doit absorber un litre de liquide minimum et son épaisseur doit être de 5 à 7 mm minimum
- Prévoir dans le parc assistance des points de dépôt des liquides (bidons ou fûts) pour huiles, liquides de refroidissement, de freins etc.
- Etre 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 à micro pour sensibiliser les pilotes aux règles environnementales et leur demander de reprendre leurs pneus usager et de ne pas les jeter.
- Prévoir dans le parc assistance et aux abords des containers, poubelles et sacs à ordures en nombre suffisant (participants et public), un ou plusieurs points d'eau, des toilettes et douches H et F pour les participants, ainsi que des toilettes pour le public.
- Prendre toutes dispositions pour préserver l'environnement, préserver les cultures, empêcher le stationnement sur les bas côtés des routes (prévoir parkings), installer des sacs poubelles et les renouveler si nécessaire.
- Enlever dès la fin de l'épreuve toute la signalétique qui aurait été posée sur les itinéraires et les accès aux sites.
- Les programmes ou tout support promotionnel devront inclure quelques lignes adressées au public sur le respect de l'environnement tels que : "des poubelles sont à votre disposition, utilisez-les ; ou "ne piétinez pas les cultures", etc.

## CHAMPIONNAT DE FRANCE DES REGIONS QUAD CROSS REGLEMENT GENERAL

**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 DES REGIONS QUAD CROSS**

Ce championnat est obligatoire pour toutes les Ligues régionales métropolitaines.

Les clubs organisant le championnat de France des Régions Quad Cross devront prévoir dans le parcours, un emplacement délimité pour chaque Ligue (minimum 150 m2).

**ARTICLE 2 - PILOTES ADMIS**

Elle sera réservée aux pilotes de nationalité française, titulaires d'une licence.

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
- 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 et des 3 années précédentes ne seront pas autorisés à participer au championnat de France des Régions Quad Cross.

L'engagement au Championnat de France des Régions Quad Cross étant prioritaire, tout pilote sélectionné ayant accepté sa sélection sera dégagé d'office de tout engagement antérieur.

La gestion des engagements se fera par le club organisateur. Les ligues qui n'auraient pas retourné le bulletin d'engagement accompagné du droit d'engagement de 300 € 1 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-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 : 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, 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
- 1 pilote de moins de 21 ans tiré au sort
- 1 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 Essais libres : 15 mn
- 1 Qualifications chronométrées : 20 mn
- 3 manches : 20 mn + 1 tour

**ARTICLE 6 - 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 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 7 - 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 8 - PRIX D'ARRIVEE**

Les prix d'arrivée seront les suivants :

1ère équipe . 450 €	3ème équipe 270 €	5ème équipe . 150 €
2ème équipe . 330 €	4ème équipe 210 €	
Soit un total de <b>1 410 €</b>		

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 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 10 - PRESCRIPTIONS**

Les prescriptions du règlement général des championnats de France, du règlement technique, des Règles Techniques et de Sécurité et du présent règlement seront applicables à la manifestation.

## CHAMPIONNAT DE FRANCE MONTÉE IMPOSSIBLE PROTOTYPE REGLES PARTICULIERES

**ARTICLE 1 - DEFINITION**

La FFM met en compétition pour l'année 2019 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 et marqueront les points correspondant à leur classement.

**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.

**ARTICLE 3 - OBJET**

La Montée Impossible est une compétition qui consiste à graver à moto une pente dont la déclivité avoisine ou dépasse par endroit les 90%. Toutefois, la présence de paliers pouvant comporter une pente négative est admise.

#### **ARTICLE 4 - LE BUT**

Le pilote doit atteindre la ligne d'arrivée le plus rapidement possible sur sa moto.

#### **ARTICLE 5 - LA PISTE**

Dimensions :

Longueur : 100m minimum ; 300 m maximum entre les cellules départ et arrivée.

Largeur : 4m minimum ; 10m 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 10 m 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 et les motos modifiées 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.

**La Commission Nationale de Motocross se réserve le droit d'accepter 4 wild-card en plus des pilotes sélectionnés.**

Les engagements des pilotes titulaires d'une licence à la journée seront gérés par les clubs organisateurs.

Le droit d'engagement est fixé : 70 €

**Les engagements seront ouverts jusqu'au 30 avril 2019 aux pilotes souhaitant participer à l'intégralité du championnat.**

**A partir du 1er mai, les engagements seront ouverts aux pilotes souhaitant participer à une ou plusieurs épreuves.**

**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 ensuite en fonction de la date d'inscription.**

**Dans les deux cas, la priorité sera donnée aux pilotes ayant été classés et ensuite aux pilotes ayant participé au championnat de France 2018.**

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 22-05 'P' . Japon : JIS T 8133 : 2007 (valide jusqu'au 31/12/2019) ou JIS T 8133:2015 . USA : SNELL M 2010 (valide jusqu'au 31/12/2019) ou SNELL M 2015.
- Bottes Motocross, enduro ou trial, crantées (les mini-bottes sont interdites) ;
- Protection dorsale : EN 1621-2 ou Label FFM ;
- Protection pectorale : EN 14021 ou Label FFM ;
- Gants style motocross;
- Pantalon motocross;
- Maillot Motocross. Tee-shirts, blousons, sweats ou autres sont interdits ainsi que les inscriptions manuscrites.

#### **ARTICLE 11 - EQUIPEMENT DES MACHINES**

Voir annexe règlement technique 2019.

**ARTICLE 12 - REGLEMENT DE LA COURSE****1. Chronométrage :**

- La cellule de départ située à un minimum de 5 mètres **et à un maximum de 20 mètres** après l'emplacement de départ de la moto sera déclenchée automatiquement par le passage du concurrent.
- La cellule d'arrivée sera située après la ligne matérialisant le sommet.

**2. Départ :**

- Individuellement
- 1ère épreuve : Ordre inverse du classement du Chtp 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.

**Nota :** en cas d'incident mécanique constaté, le délai maximum pour réparation est fixé à 15 minutes après l'ordre de départ du dernier concurrent de la manche considérée. Le pilote devra impérativement prévenir les officiels avant son tour prévu de passage.

Dès qu'un pilote s'élanche, 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 : 1ère manche : 8h30 ; 2ème manche : 10h30 ; 3ème manche : 14h00 ; 4ème 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 4ème 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.

**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 repairs.

- 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 13 - 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. Pour départager les éventuels ex æquo, la 2ème meilleure performance de la journée sera prise en compte et si nécessaire la 3ème.

Le classement de chaque manche et le final de l'épreuve (avec les points marqués de chaque pilote) seront affichés dans les délais réglementaires.

Le classement final du championnat sera obtenu en additionnant les points marqués sur la totalité des épreuves comptant pour le championnat ou sur la meilleure performance de la journée si le championnat comporte une seule épreuve.

Le barème des points sera le suivant :

50, 47, 45, 43, 41, 40, 39, 38, 37, 36, 35, 34, 33, 32, 31, 30, 29, 28, 27, 26, 25, 24, 23, 22, 21, 20, 19, 18, 17, 16, 15, 14, 13, 12, 11, 10, 9, 8, 7, 6, 5, 4, 3, 2, 1.

En cas d'ex æquo, on prendra pour chacun, le nombre de places de premier, deuxième, etc.... jusqu'à obtenir une différence entre les pilotes.

### ARTICLE 14 - 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 sur 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 1er départ ne pourra pas participer à l'épreuve.

Le pilote :

- devra présenter obligatoirement sa propre machine.
- devra au minimum effectuer sa 1ère 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 interchangeable avec le numéro du pilote qui utilise la machine (**numéro barré avec de l'adhésif interdit**).

### ARTICLE 15 - 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, (enfants interdits).

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.

Une zone pourra être aménagée dans un endroit privilégié hors du parc d'attente et réservée aux proches du pilote.

### ARTICLE 16 - DOTATIONS

Pas de prime de départ.

Primes d'arrivée par manche :

1er .....	150 €	5ème .....	70 €	9ème .....	30 €
2ème .....	125 €	6ème .....	60 €	10ème au 25ème ..	20 €
3ème .....	100 €	7ème .....	50 €		
4ème .....	80 €	8ème .....	40 €		

Total plateau : 1 025 € x 4 = **4 100 €**

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 17 - COUVERTURE D'IMAGE

Les concurrents reconnaissent que l'épreuve de la Montée Impossible organisée par le Moto Club est une opération promotionnelle dont ils peuvent être bénéficiaires par la renommée qu'ils peuvent y acquérir.

Sous le contrôle du club, les médias qui font un écho d'une épreuve par les moyens divers de la presse (radio, vidéo, cinéma, télévision, etc.) font connaître les concurrents et les sponsors. Ceux-ci sont alors incités à aider à nouveau des concurrents à l'occasion d'épreuves ultérieures.

Pour permettre une totale liberté de moyens à cet égard, les concurrents consentent ici expressément que l'organisateur et la FFM, disposent du droit d'utilisation de leur nom et de leur image pour ce qui concerne, de près ou de loin leur participation à l'épreuve de la Montée Impossible.

## ARTICLE 18 - RECLAMATIONS

Déposées conformément aux règlements FFM.

## REGLEMENT TECHNIQUE 2019

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 1700 mm 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 : arceaux métalliques ou autres systèmes efficaces.

### 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

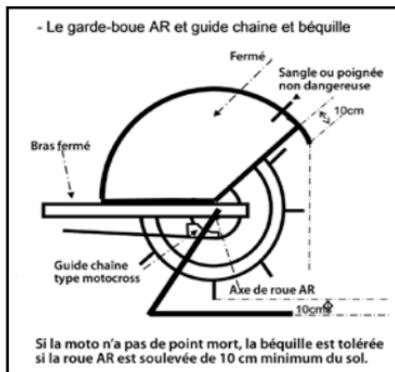
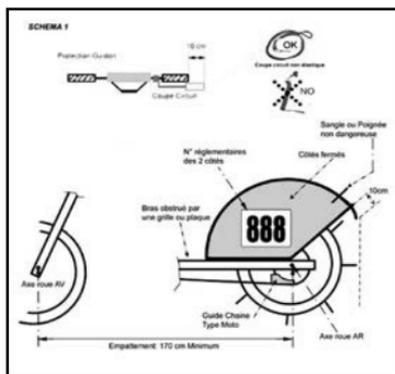
Le guidon sera bouché aux extrémités et les poignées seront collées. Les leviers de freins et d'embrayage devront posséder la boule de sécurité. Les protections en bouts de guidon et devant les leviers ne devront pas être bloqués. La barre transversale devra être protégée.

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.

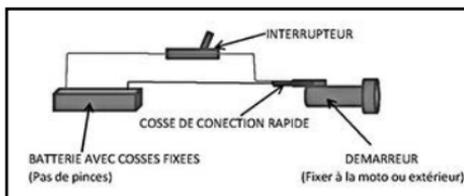
## 9 - MOTEUR

Cylindrée de 601cc minimum sauf pour les moteurs de fabrication artisanale et les moteurs multiples.

Il pourra bénéficier d'une préparation spéciale ou d'un kit haute performance.

Il devra être équipé d'un démarreur électrique ou d'un système de démarrage par assistance externe électrique, pneumatique ou kick. En cas de démarrage par l'assistance d'une batterie extérieure, la mise en service de celle-ci devra se faire obligatoirement à l'aide d'une prise type Dragster évitant toute étincelle. Si plusieurs moteurs, pas de cylindrée minimum mais les moteurs devront être de caractéristiques identiques.

Les accessoires annexes, injection, carburation, suralimentation, compresseur, filtre à air, allumage et échappement sont libres.



## 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.

## 13 - TAPIS ENVIRONNEMENTAL

Les pilotes doivent obligatoirement utiliser un tapis environnemental. 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.**

# CHAMPIONNAT DE FRANCE SUPERMOTARD

## REGLES PARTICULIERES

### ARTICLE 1 - EPREUVE

La FFM met en compétition pour l'année 2019 le Championnat de France Supermotard.

Un titre de Champion de France sera attribué à l'issue de la saison dans les catégories suivantes :

- Prestige S1
- S2
- S3
- S3 Féminin
- S4

Un titre de Vainqueur de Trophée sera attribué à l'issue de la saison dans la catégorie Challenger.

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.

### ARTICLE 2 - PILOTES ADMIS & MOTOS ADMISES

Sont admis les pilotes titulaires d'une licence délivrée par la FFM pour la saison 2019.

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.

# cplast

Balises pour circuit Motocross  
2 Modeles : Europe et US



## TRACK MARKERS ou BALISES MX

La balise est composée de **2 pièces plastiques** assemblées entre elles, servant à matérialiser les limites intérieures et extérieures d'une piste de motocross suivant les règles de traçage d'une piste par la Fédération Internationale Motocyclisme (FIM).

La partie visible de cette balise est très flexible et ne représente aucun danger pour la **sécurité des pilotes** en cas de chute. Pour la partie non visible, se retrouvant dans le sol, elle est suffisamment rigide et taillée en pointe pour être enfoncée facilement dans un sol souple, à l'aide d'un maillé.



Balise modele Europe

Achetez directement à la source

### Tarification

#### 1) Balise EUROPE / Largeur 9 cm

Remise Quantitative	JAUNE Standard circuit MX	Orange	Vert	Blanc
10 à 100 pièces	2,20 €		2,25 €	
100 à 500 pièces	2,00 €		2,05 €	
500 à 1000 pièces	1,80 €		1,85 €	
1000 et plus	1,55 €		1,60 €	

Hauteur 50 cm / encoches Rubalise

### Bon de commande nous contacter par @ ou tél.

#### 2) Balise US / Largeur 4,5 cm

Remise Quantitative	JAUNE Standard circuit MX	Orange	Vert	Blanc
10 à 100 pièces	1,65 €		1,70 €	
100 à 500 pièces	1,45 €		1,50 €	
500 à 1000 pièces	1,35 €		1,40 €	
1000 et plus	1,25 €		1,30 €	

Hauteur 50 cm

**cplast.fr**  
Balise Circuit M.X

CPLAST Sarl - Zone de la Carmone - 03500 ST POURÇAIN/SIOULE - FRANCE

E-mail : info@cplast.fr

Tel: (+33) (0) 470.454.180 Fax: (+33) (0) 470.455.878

# CLÔTURE PLASTIQUE



Homologué  
**FEM**  
FEDERATION FRANÇAISE DE MOTOCYCLISME

**c plast**  
L'extrusion plastique



## Fabrication 100% française



Tracé de circuit – Protection de zones dangereuses – Parking

### **6 ATOUTS**

**Robustesse • Esthétique**  
**Résistance au vieillissement**  
**Légèreté (moins lourd que le bois)**  
**Protection contre le vandalisme**  
**Recyclable et écologique**  
(utilisation de matières recyclées qui contribue à la protection de la nature)

Les clôtures sont vendues en rouleaux de 10 mètres et ont un espacement de 8 cm (11 lattes/ml). Le modèle standard est assemblé par plusieurs rangées de deux fils d'acier galvanisé de 1,8 mm de diamètre, répartis sur la hauteur.

**En option**, nous pouvons fabriquer sur mesure :

- Hauteur allant de 1 mètre à 1,50 mètre
- Espacement modulable avec un minimum de 3 cm
- Couleurs en option

**c plast**

Z.A. de la Carmone - BP 46 - 03500 SAINT-POURÇAIN-SUR-SIOULE

E-mail : [info@cplast.fr](mailto:info@cplast.fr)

Téléphone : (33) 04 70 45 41 80 - Fax : (33) 04 70 45 58 78

**• Catégorie Prestige 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 Prestige 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 à partir de 15 ans. Licences admises : Inter, NCO.

À l'issue de la saison, les meilleurs pilotes du S2 auront la possibilité, s'ils le souhaitent, d'intégrer la liste de notoriété Supermotard.

**• 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.

Pour les pilotes féminins, les épreuves sont ouvertes à tous types de motocycles solo 125 2T à partir de 13 ans et 250 4T à partir de 15 ans. Licences admises : NJ, NCO et Inter.

**• Catégorie S4 :**

Les épreuves sont ouvertes à tous types de motocycles solo **65cc 2T**, 85cc 2T et 150cc 4T.

**65cc :** Les pilotes devront avoir entre 8 et 12 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 13 ans au cours de l'année (né au plus tard en 2007). Licence admise : NJ.

Les pilotes devront être titulaires du :

Guidon d'or : de 8 à 11 ans

CASM : à partir de 12 ans.

**85cc 2T et 150cc 4T :** Les pilotes devront avoir entre 10 et 15 ans. La limite d'âge minimum débute à la date anniversaire du coureur. Pour la limite d'âge maximum les pilotes ne devront pas avoir 16 ans au cours de l'année (né au plus tard en 2004). Licence admise : NJ et NCO.

Les pilotes devront être titulaires du :

Guidon d'or : de 10 à 11 ans

CASM : à partir de 12 ans.

**• 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.

Un maximum de 4 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.

À 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 la saison suivante et obligation leur sera faite d'accéder au championnat Prestige S1.

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 mandatée, 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 3 - 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 Prestige S1, S2, S3, Challenger:**

Les droits d'engagement (frais de transporteurs inclus):

Engagement à l'année : 110 €

Pour les engagements à l'année la date limite est au 14 février 2019.

Engagement à l'épreuve : 130 €

#### • Pour la catégorie S4 :

Les droits d'engagement (frais de transpondeurs inclus) :

Engagement à l'année : 80 €

Pour les engagements à l'année la date limite est au 14 février 2019.

Engagement à l'épreuve : 100 €

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. 10 jours avant la manifestation, les engagements seront majorés d'un droit supplémentaire de 50 €. Plus aucune demande d'engagement ne sera acceptée à partir du 3ème 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 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 4 - 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 2019
- De la confirmation d'engagement
- Du contrôle du permis de conduire, du CASM ou du Guidon d'Or

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.

Les teams officiels auront la possibilité d'obtenir 5 laissez-passer permanents. Pour cela ils devront adresser au Service Motocross de la FFM une demande écrite mentionnant le nom et le prénom des personnes et une photo d'identité.

**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 5.5 du Règlement Général Motocross.

#### ARTICLE 5 - VERIFICATIONS TECHNIQUES

Les opérations de vérifications se dérouleront à partir du vendredi de 15h00 jusqu'à 19h30 et le samedi de 7h30 à 10h15.

Seront vérifiés :

#### PILOTE ET 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 & NUMEROS :**

- Numéro de course, 3 plaques :

Les 3 plaques numéros seront de dimensions 210 mm x 210 mm obligatoire et les numéros de 120 mm minimum de hauteur, les chiffres doivent être lisibles.

- Publicité :

Un espace de 5cm sur la partie haute de la plaque frontale et sur toute sa largeur devra être laissé libre pour apposer la publicité du partenaire. Seule la publicité du promoteur sera autorisée sur la plaque frontale.

Un bandeau de 5 cm à la base des plaques latérales sera réservé aux partenaires du pilote.

A l'issue de chaque épreuve, les pilotes en tête du classement d'un championnat devront s'assurer de porter une plaque frontale rouge et numéros blancs lors de l'épreuve suivante.

**• Catégorie Prestige S1 :**

Fond blanc numéros noirs

**• Catégorie S2 :**

Fond vert numéros blancs

**• Catégorie S3 :**

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

**CARACTERISTIQUES 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).
- Un carénage de récupération ou sabot moteur englobant, permettant de recueillir une partie de la capacité de l'huile moteur sera installé sous le bloc obligatoire pour les moteurs 4 temps.
- Cache chaîne du pignon de sortie de boîte obligatoire.
- Les repose-pieds et leurs supports de fixation doivent être **OBLIGATOIREMENT** protégés (par une matière résistante aux frottements et non abrasive) ainsi que toutes les parties saillantes de la machine, (pour éviter tout contact direct avec la piste).
- Les seuls liquides de refroidissement autorisés seront de l'eau ou de l'eau mélangée à de l'alcool éthylique. Si non conforme le pilote sera déclassé de la manche.
- Roues libres. Les roues avec des jantes à bâtons doivent obligatoirement être équipées de flasques de protections.
- Freins performants fortement conseillés.

- Les pneumatiques utilisés ne doivent pas présenter plus 8mm de creux au centre du pneu avant ou arrière (pneus type cross et enduro interdits). Le retailage des pneus est autorisé.
- Des couvertures chauffantes pourront être installées en pré-grille ainsi que sur la grille de départ.
- Deux motos seront régulièrement 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 114 dB/A, (112 dB/A + 2 dB/A) avant le début de la course et 115 dB/A à l'arrivée de la course (+ 1 dB/A pour la dégradation du silencieux).
- Contrôle du niveau sonore catégorie S4 : 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.

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 motorcycle à n'importe quel moment de la manifestation :

1/ Pendant l'épreuve, les motorcycles 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 6 - 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 7 - PROCEDURE DE DEPART

La grille de départ sera de type décalé ; 1er virage à gauche, pôle à droite ; 1er virage à droite, pôle à gauche. Deux motos pourront être utilisées par le pilote.

Dans le cas où une machine régulièrement mise en pré grille ne pourrait démarrer, son pilote pourra prendre sa seconde machine qui aura préalablement été amenée dans un parc situé à proximité de la pré-grille. Cette manœuvre est possible avant la fin des tours de chauffe, le pilote concerné devra alors se positionner en dernière place sur la ligne de départ.

Heure de fermeture de la pré-grille - Coureurs sur la ligne de départ.

Tout pilote qui se présente après l'heure de mise en grille partira en dernière ligne.

Plus aucun pilote ne pourra être admis au départ après le lancement du ou des tour(s) de chauffe. Un officiel situé en sortie, doit interdire l'accès de la piste en présentant un signal lumineux rouge.

Après le lancement du tour de chauffe tous les concurrents qui quitteront la piste pour rentrer au parc coureurs ne seront plus autorisés à reprendre la piste.

A partir de ce moment sur instruction de la direction de course, évacuation de la grille de départ de toutes les personnes non accréditées et l'officiel situé en sortie de la pré-grille doit signaler l'autorisation de l'accès à la piste en présentant un drapeau ou un signal lumineux vert.

Pour les finales, dans les 10 minutes précédant l'heure de départ, sur instruction de la direction de course, les pilotes devront se tenir prêts à quitter la pré-grille et à amener leur moto sur la grille de départ pour la présentation. Durant cette période la mécanique est autorisée jusqu'au départ du ou des tours de chauffe.

Ce ou ces tours de chauffe sont obligatoires pour prendre le départ depuis la grille.

A l'issue du (ou des) tour(s) de chauffe, un officiel situé devant la première ligne de départ présente un drapeau rouge tenu levé jusqu'au placement de tous les pilotes au centre de leur place sur les lignes de départ. Le feu doit être allumé au rouge, si nécessaire un mécanicien par pilote pourra attendre sur la grille pour bloquer la fourche puis devra rapidement évacuer la piste.

Dès qu'un pilote a rejoint son emplacement sur la grille de départ ou entame son deuxième tour, dans le cas de plusieurs tours de chauffe, l'officiel situé en sortie de la pré-grille doit interdire l'accès à la piste en présentant un drapeau ou un signal lumineux rouge. Le pilote qui a rejoint son emplacement ne pourra plus le quitter sous peine de départ en fond de grille.

Les pilotes qui regagnent la zone mécanique doivent attendre que l'officiel situé en sortie de celle-ci signale, à l'aide d'un drapeau ou un signal lumineux vert, l'autorisation de l'accès à la piste.

Chaque ligne de départ doit être identifiée par un numéro inscrit sur des panneaux tenus levés par des juges de lignes.

Ces officiels doivent être positionnés du même côté et aux extrémités de chaque ligne et lorsqu'une ligne est complète, le juge de cette ligne doit baisser son panneau.

A partir du moment où un pilote a rejoint son emplacement sur la grille de départ, le directeur de course peut demander au juge de ligne, situé après la dernière ligne, de présenter un drapeau rouge pour interdire l'accès à la grille aux pilotes retardataires. A ce signal les autres juges de lignes peuvent baisser leur panneau même si leur ligne est incomplète.

Les pilotes qui ne sont pas sur la grille de départ à ce moment doivent partir depuis le fond de la grille.

Une fois que les pilotes sont placés soit sur la grille de départ, soit en fond de grille, soit dans la zone mécanique, le juge de ligne situé après la dernière ligne présente un drapeau vert.

Si un pilote positionné sur la grille rencontre un problème, il doit rester sur sa machine et lever le bras. A ce signal le juge de sa ligne doit relever son panneau et le juge de ligne placé après la dernière ligne doit relever le drapeau rouge pour signaler l'incident au Directeur de Course.

Le pilote doit attendre les instructions du directeur de course pour quitter sa place et se rendre en zone mécanique.

Lorsque tous les pilotes sont placés et que le drapeau de fond de grille est vert le départ doit être donné de la façon suivante :

- Les machines doivent être arrêtées, moteur en marche et les conducteurs doivent avoir leurs mains sur les poignées du guidon.
- L'officiel situé sur le bord de la piste devant la première ligne retire le drapeau rouge. Dès qu'il est en position de sécurité, le starter éteindra le feu rouge (l'extinction du feu rouge donne le départ). En cas de problème pour l'allumage des feux, un drapeau rouge sera agité. Le directeur de course indiquera aux concurrents le nouveau mode de départ (feu ou drapeau national) et décidera s'il y a lieu de redonner un tour de chauffe.
- Sur instruction du directeur de course, les officiels situés en sortie de la zone mécanique signaleront à l'aide d'un drapeau ou un signal lumineux vert, l'autorisation de l'accès à la piste.

Tout départ anticipé sera pénalisé de 30 secondes, Le pilote concerné sera informé de cette pénalité par un panneau " 30 secondes associé à son numéro de course", pendant toute la course.

### Contrôle du départ

Les départs seront contrôlés par vidéo.

## ARTICLE 8 - 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 9 - DEROULEMENT DES EPREUVES**

Le briefing est obligatoire pour tous les pilotes.

### **Essais Libres**

Prestige S1	2 séances de 15 mn
S2	2 séances de 15 mn
S3	2 séances de 15 mn
S4	2 séances de 12 mn
Challenger	1 séance de 15 mn

### **Essais Qualificatifs**

#### **Challenger**

Dans le cas où il n'y a que 3 groupes :

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.

Dans le cas où il y a 4 groupes :

A l'issue des 4 séances d'essais chronométrés de 15 mn, les 8 pilotes ayant réalisé les meilleurs temps Chronométrés dans chacun des 4 groupes seront automatiquement qualifiés pour les manches du Trophée de France Challenger. Les 8 suivants des 4 groupes seront qualifiés en Promo Challenger A, les 8 suivants en Promo Challenger B et les pilotes restant en Promo Challenger C.

### **Essais Chronométrés**

#### **Prestige S1**

1 séance de 15 mn pour place de départ + Points

S2 ..... 1 séance de 15mn pour place de départ + Points

S3 ..... 1 séance de 15 mn pour place de départ + Points

S4 ..... 1 séance de 12mn pour place de départ + Points

Challenger ..... Trophée de France Challenger : 1 séance de 15mn 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**

Prestige 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 ..... 1 tour de chauffe et 2 manches de 15 mn + 1 tour

S4 ..... 1 tour de chauffe et 2 manches de 12 mn + 1 tour

Trophée Challenger ..... 1 tour de chauffe - 2 manches de 15 mn + 1 tour

Promo Challenger A, B, C ..... 1 tour de chauffe et 2 manches de 15 mn + 1 tour

**Pour les catégories S1 et S2, lors de la 2ème manche, l'ordre des 4 premières lignes sera inversé (exemple : Lignes 1, 2, 3, 4 deviendront lignes 4, 3, 2, 1). 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 (cf article 10 du présent règlement). Ex : le pilote ayant réalisé le meilleur temps chrono marquera 25 points au classement, le 2ème 22 points, et ainsi de suite.

Séance de dédicaces :

Les 3 premiers pilotes des classements Prestige 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 10 - CLASSEMENT

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

Le barème des points attribués sera le suivant :

1er.....25 pts	6ème ..... 15 pts	11ème ..... 10 pts	16ème..... 5 pts
2ème .....22 pts	7ème ..... 14 pts	12ème ..... 9 pts	17ème..... 4 pts
3ème .....20 pts	8ème ..... 13 pts	13ème ..... 8 pts	18ème..... 3 pts
4ème .....18 pts	9ème ..... 12 pts	14ème ..... 7 pts	19ème..... 2 pts
5ème .....16 pts	10ème ..... 11 pts	15ème ..... 6 pts	20ème..... 1 pt

Le barème des points attribués pour le classement des Féminines dans le S3 sera le suivant :

1ère.....10 pts	3ème ..... 6 pts	5ème ..... 4 pts	7ème..... 2 pts
2ème ..... 8 pts	4ème ..... 5 pts	6ème ..... 3 pts	8ème..... 1 pt

En cas d'ex-æquo, le résultat de la deuxième manche sera prépondérant.

Les classements des Championnats de France Prestige S1, S2, S3, S4 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, B C seront classés à la journée, mais aucun classement cumulé ne sera établi dans ces catégories.

## ARTICLE 11 - 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 :

S1, S2, S3, S3 Féminin, S4, Trophée de France Challenger, Promo Challenger A, Promo Challenger B, Promo Challenger C.

## ARTICLE 12 - PRIX D'ARRIVEE

### • Catégorie Prestige S1 :

1er .....400 €	2ème... 350 €	3ème .. 300 €	4ème...250 €	5ème... 200 €
Total par finale 1 500 € soit pour les 2 finales <b>3 000 €</b>				

### • Catégorie S2 :

1er .....160 €	2ème... 130 €	3ème .. 120 €	4ème...110 €	5ème... 100 €
Total par finale 620 € soit pour les 2 finales <b>1 240 €</b>				

Soit un plateau total de **4 240 €**

Les pilotes devront être obligatoirement payés le dimanche soir par l'organisateur.

## ARTICLE 13 - 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 adjoints seront fournis par le club en complément de cet effectif.

Les frais de ces officiels seront à la charge du club.

## ARTICLE 14 - 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 15 - HORAIRES

### HORAIRES DU VENDREDI

14h00	20h00	Contrôle administratif
15h00	19h30	Contrôle technique
16h00		Visite du circuit
17h00		1ère réunion du Jury

### HORAIRES DU SAMEDI

7h00	9h00	Contrôle administratif	
7h30	10h15	Contrôle Technique	
7h30	8h15	Contrôle Technique Challenger	
8h15	8h45	Contrôle Technique S4	
8h45	9h15	Contrôle Technique S3	
9h15	9h45	Contrôle Technique S2	
9h45	10h15	Contrôle Technique Prestige S1	
8h00	8h15	Séance d'essais libres Challenger 1er Groupe	15 mn
8h20	8h35	Séance d'essais libres Challenger 2ème Groupe	15 mn
8h40	8h55	Séance d'essais libres Challenger 3ème Groupe	15 mn
9h00	9h15	Séance d'essais libres Challenger 4ème Groupe	15 mn
9h20	9h35	1ère séance d'essais libres S4	12 mn
9h40	9h55	1ère séance d'essais libres S3	15 mn
10h00	10h15	1ère séance d'essais libres S2	15 mn
10h20	10h35	Essais qualificatifs Challenger 1er Groupe	15 mn
10h40	10h55	Essais qualificatifs Challenger 2ème Groupe	15 mn
11h00	11h15	Essais qualificatifs Challenger 3ème Groupe	15 mn
11h20	11h35	Essais qualificatifs Challenger 4ème Groupe	15 mn
11h40	11h55	1ère séance d'essais libres S1	15 mn
12h05	12h15	BRIEFING PILOTES GRILLE DE DEPART	10 mn
12h00	13h25	REPAS ENTRETIEN PISTE	1h 25
13h30	13h45	Essais chronos promo challenger C pour place	15 mn
13h50	14h05	Essais chronos promo challenger B pour place	15 mn
14h10	14h25	Essais chronos promo challenger A pour place	15 mn
14h30	14h45	2ème séance d'essais libres S4	12 mn
14h50	15h05	2ème séance d'essais libres S3	15 mn
15h10	15h25	2ème Séance d'essais libres S2	15 mn
15h30	15h45	2ème Séance d'essais libres S1	15 mn
15h50	16h05	Essais chronos S3 pour place + points	15 mn
16h10	16h25	Essais chronos S4 pour place + points	12 mn
16h30	16h45	Essais chronos Trophée de France Challenger pour place + points	15 mn
16h50	17h05	Essais Chronos S2 pour place + points	15 mn
17h10	17h25	Essai Chrono S1 pour place + points	15 mn

#### 1ère Manche Promo Challenger C

17h30		Coureurs sur la ligne de départ	1 Tour
17h35	17h55	Départ	15 mn + 1 Tour

#### 1ère Manche Promo Challenger B

18h00		Coureurs sur la ligne de départ	1 Tour
18h05	18h25	Départ	15mn + 1 Tour

#### 2ème Manche Promo Challenger A

18h30		Coureurs sur la ligne de départ	1 Tour
18h35	18h55	Départ	15mn + 1 Tour
19h05		Jury	

**HORAIRE DU DIMANCHE**

8h00	8h08	Warm-Up Promo Challenger C	8 mn
8h10	8h18	Warm-Up Promo Challenger B	8 mn
8h20	8h28	Warm-Up Promo Challenger A	8 mn
8h30	8h38	Warm-Up S4	8 mn
8h40	8h48	Warm-Up S3	8 mn
<b><u>2ème Manche Promo Challenger C</u></b>			
8h55		Coueurs sur la ligne de départ	1 Tour
9h00	9h20	Départ	15 mn + 1 Tour
<b>2ème Manche Promo Challenger B</b>			
9h25		Coueurs sur la ligne de départ	1 Tour
9h30	9h50	Départ	15 mn + 1 Tour
<b><u>2ème Manche Promo Challenger A</u></b>			
9h55		Coueurs sur la ligne de départ	1 Tour
10h00	10h20	Départ	15 mn + 1 Tour
10h25	10h33	Warm-Up Trophée de France Challenger	8 mn
10h35	10h43	Warm-Up S2	8 mn
10h45	10h53	Warm-up S1	8 mn
<b><u>1ère Manche S4</u></b>			
10h55		Coueurs sur la ligne de départ	1 Tour
11h00	11h20	Départ	12 mn + 1 Tour
<b><u>1ère Manche S3</u></b>			
11h25		Coueurs sur la ligne de départ	1 Tour
11h30	11h50	Départ	15 mn + 1 Tour
12h00	12h15	Séance de dédicaces + Podium Promo Challenger A+B +C	
12h00	13h25	REPAS + entretien piste	1h 25
<b><u>1ère Manche Trophée de France Challenger</u></b>			
13h30		Coueurs sur la ligne de départ	1 Tour
13h35	13h55	Départ	15 mn + 1 Tour
<b><u>1ère Manche S2</u></b>			
14h00		Coueurs sur la ligne de départ	1 Tour
14h05	14h25	Départ	15 mn + 1 Tour
<b><u>1ère Manche Prestige S1</u></b>			
14h30		Coueurs sur la ligne de départ	1 Tour
14h35	14h55	Départ	15 mn + 1 Tour
<b><u>2ème Manche S4</u></b>			
15h00		Coueurs sur la ligne de départ	1 Tour
15h05	15h25	Départ	12 mn + 1 Tour
<b><u>2ème Manche S3</u></b>			
15h30		Coueurs sur la ligne de départ	1 Tour
15h35	15h55	Départ	15 mn + 1 Tour
16h00	16h15	Entretien piste	15 mn
<b><u>2ème Manche Trophée de France Challenger</u></b>			
16h20		Coueurs sur la ligne de départ	1 Tour
16h25	16h45	Départ	15 mn + 1 Tour
<b><u>2ème Manche S2</u></b>			
16h50		Coueurs sur la ligne de départ	1 Tour
16h55	17h20	Départ	20 mn + 1 Tour
<b><u>2ème Manche Prestige S1</u></b>			
17h25		Coueurs sur la ligne de départ	1 Tour
17h30	17h55	Départ	20mn + 1 Tour
18h30		JURY	

## CHAMPIONNAT DE FRANCE PIT BIKE

### **REGLES PARTICULIERES**

**ARTICLE 1 - CATEGORIES ET COUREURS ADMIS**

La Fédération Française de Motocyclisme met en compétition pour 2019 les Championnats de France Pit Bike Kids, Open et Féminin, les Trophées de France Promotion, Vétéran et Super Vétéran, les Challenges Amateur et Semi-Auto. Une catégorie Loisir sera organisée sur chacune des épreuves du championnat.

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.

Il sera interdit d'organiser une autre épreuve de Pit Bike la veille ou le même jour qu'une épreuve comptant pour le championnat de France de Pit Bike dans la ligue.

Un titre de champion de France sera décerné dans chacune des catégories suivantes :

- Kids
- Open
- Féminine

Un titre de vainqueur de Trophée sera décerné dans chacune des catégories suivantes :

- Promotion
- Vétéran
- Super Vétéran.

Les pilotes inscrits dans une catégorie ne pourront pas en changer sauf sur décision du délégué pour des raisons de sécurité.

Pour toutes les catégories sauf loisir, les licences à la journée ne seront pas acceptées.

#### **Championnat de France Kids :**

Limité à 24 pilotes (avec un maximum de 26 pilotes en fonction de la configuration de la piste).

Peuvent prétendre participer à ce championnat tous les coureurs titulaires d'une licence délivrée par la FFM NJ, NCO, NPP ou internationale et titulaires du guidon d'or ou à partir de 12 ans du CASM.

Âges : de 11 ans à 14 ans

Cylindrées : de 125cc jusqu'à 150cc

Plaques Numérotées : Fond blanc / numéro noir

#### **Championnat de France Open et Trophée de France Promotion :**

Limité à 24 pilotes (avec un maximum de 26 pilotes en fonction de la configuration de la piste).

Peuvent prétendre participer à ce championnat tous les coureurs titulaires d'une licence délivrée par la FFM NJ3C, NCO, NPP et titulaire du CASM.

Âges : à partir de 15 ans

Cylindrées : de 125cc jusqu'à 190cc

Plaques Numérotées : Fond noir / numéro blanc

A l'issue de la saison, les 3 premiers pilotes du classement du Trophée de France Promotion auront l'obligation d'intégrer le Championnat de France Open. Ils ne seront donc plus autorisés à s'engager dans une autre catégorie.

#### **Challenge Semi-Auto et Championnat de France Féminin :**

Limité à 24 pilotes (avec un maximum de 26 pilotes en fonction de la configuration de la piste).

Peuvent prétendre participer à cette catégorie tous les coureurs titulaires d'une licence délivrée par la FFM NJ, NCO NPP et titulaire du CASM.

Semi-Auto : à partir de 12 ans

Cylindrées : de 88cc jusqu'à 110cc

Plaques Numérotées : Fond vert / numéro blanc

Féminine : à partir de 15 ans

Cylindrées : de 125cc jusqu'à 190cc

Plaques Numérotées : Fond rose / numéro blanc

#### **Challenge Amateur :**

Limité à 2 séries de 24 pilotes (avec un maximum de 26 pilotes en fonction de la configuration de la piste).

Peuvent prétendre participer à cette catégorie tous les coureurs titulaires d'une licence délivrée par la FFM NJ3C, NCO NPP.

Âges : à partir de 15 ans

Cylindrées : de 125cc jusqu'à 190cc

Plaques Numérotées : Fond bleu / numéro blanc

A l'issue de la saison, les 3 premiers pilotes du classement du Challenge Amateur auront l'obligation d'intégrer le Trophée de France Promotion. Ils ne seront donc plus autorisés à s'engager dans une autre catégorie.

#### **Trophée Vétéran et Super Vétéran :**

Limité à 24 pilotes (avec un maximum de 26 pilotes en fonction de la configuration de la piste).

Peuvent prétendre participer à ce Trophée tous les coureurs titulaires d'une licence délivrée par la FFM NCO, NPP et âgés de 38 ans minimum.

Âges :

Vétéran : 38 ans minimum / 44 ans maximum

Les pilotes devront avoir 38 ans le jour de la 1ère épreuve. Pour la limite d'âge maximum les pilotes ne devront pas avoir 45 ans au cours de l'année (né au plus tard en 1975).

Super- Vétéran : A partir de 45 ans.

Les pilotes devront avoir 45 ans dans l'année du championnat.

Cylindrées : de 125cc jusqu'à 190cc

Plaques Numérotées : Fond jaune / numéro noir

**Catégorie Loisir :**

Limité à 24 pilotes (avec un maximum de 26 pilotes en fonction de la configuration de la piste).

Peuvent prétendre participer à cette catégorie tous les coureurs titulaires d'une licence délivrée par la FFM NCO, NPP et licence à la journée (uniquement prise via l'intranet FFM, aucune licence ne sera délivrée le jour de l'épreuve) et non classé au Championnat de France Pit Bike des 2 dernières années. Classement à la journée uniquement.

Âges : à partir de 15 ans

Cylindrées : de 110cc jusqu'à 190cc

Plaques Numérotées : Libre

**ARTICLE 2 - ACCUEIL - HORAIRE**

Les pilotes devront se présenter au contrôle administratif munis de leur licence, de leur guidon d'or ou CASM et d'une pièce d'identité.

Les mécaniciens et panneauteurs devront se présenter en personne au contrôle administratif munis de leur licence et d'une pièce d'identité.

Chaque pilote se verra remettre 5 badges :

Avec accès piste :

- pilote
- mécanicien, titulaire d'une licence délivrée par la FFM de l'année en cours
- panneauteur, titulaire d'une licence délivrée par la FFM de l'année en cours

Sans accès piste :

- 2 accompagnateurs

Pour les épreuves diurnes :

16h00 - 18h45	Contrôle administratif
16h00 - 19h00	Contrôle technique
19h15	Briefing des pilotes
19h30	Réunion du jury

Pas de contrôle le matin de l'épreuve.

Pour les épreuves nocturnes : Les contrôles administratif et technique auront lieu la veille de l'épreuve de 16h00 à 19h00 et le matin de l'épreuve de 8h00 à 12h00.

**ARTICLE 3 - NUMEROS DE COURSE**

Les numéros de course seront déterminés par la liste émise par la FFM et valable pour toute la saison 2019 (voir article 6.3 du règlement Général).

**ARTICLE 4 - ENGAGEMENT :**

Pour la catégorie « Loisir », le droit d'engagement est fixé à 70 €.

Pour les autres catégories, les engagements seront ouverts jusqu'au 28 février 2019 aux pilotes souhaitant participer à l'intégralité du championnat. Le droit d'engagement sera de 65 €.

A partir du 1er mars 2019, les engagements seront ouverts aux pilotes souhaitant participer à une ou plusieurs épreuves. Le droit d'engagement sera de 80 €.

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 ensuite en fonction de la date d'inscription.

Dans les deux cas, la priorité sera donnée aux pilotes ayant été classés et ensuite aux pilotes ayant participé au même championnat de France 2018.

Les engagements seront encaissés 30 jours avant l'épreuve. Le paiement ne pourra alors être fait que par carte bancaire. Plus aucune demande d'engagement ne sera acceptée 10 jours avant la manifestation.

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

Pour tout autre point, se référer à l'article 7 du Règlement Général Motocross.

**ARTICLE 5 - FORMULE**

Le championnat de France Pit Bike 2019 se disputera au cours des épreuves de classement inscrites au calendrier.

**ARTICLE 6 - DEROULEMENT DE LA MANIFESTATION**

Le briefing est obligatoire pour tous les pilotes.

Les horaires et les manches seront adaptés en fonction du nombre d'engagés.

Pour la catégorie Open/Promotion :

- 1 séance d'essais libres de 9 mn
- 1 séance d'essais chronos de 9 mn. La séance d'essais chronométrés déterminera la place sur la grille.
- 3 manches de 9 mn + 1 Tour.

#### Pour les catégories : Kids, Vétérans et Semi-Auto-Féminines :

- 1 séance d'essais libres de 9 mn
- 1 séance d'essais chronos de 9 mn. La séance d'essais chronométrés déterminera la place sur la grille.
- 3 manches de 9 mn + 1 Tour.

#### Pour la catégorie Amateur :

- Essais libres de 7 mn
- 1 séance d'essais chronos de 7 mn par groupe.
- 3 manches de 8 mn + 1 Tour

#### 2 séries :

Les pilotes seront répartis entre deux groupes "A" et "B" en fonction de leur classement (tirage au sort pour la 1ère épreuve et classement provisoire pour les autres épreuves). Les pilotes non classés viendront ensuite par ordre numérique.

Les 12/13 premiers de chaque série seront qualifiés (2 fois 24/26 pilotes). Les autres pilotes participeront à la manche des non qualifiés.

L'entrée en grille se fera de la manière suivante 1er de la série A, 1er de la série B, 2ème de la série A, 2ème de la série B, etc.

#### Manches des non qualifiés :

- 3 manches de 7mn + 1 Tour pour les non qualifiés.

Les manches des non qualifiés seront organisées uniquement si un minimum de 15 pilotes est présent.

#### Pour la catégorie Loisir :

- 1 séance d'essais libres de 7 mn
- 1 séance d'essais chronos de 7 mn. La séance d'essais chronométrés déterminera la place sur la grille.
- 2 manches de 7 mn + 1 Tour.

### **ARTICLE 7 - CLASSEMENT**

Les points seront attribués selon le barème défini à l'article 10.7 du Règlement Général Motocross.

Le barème des points attribués pour le classement des féminines dans la catégorie Semi-Auto sera le suivant 10-8-6-5-4-3-2-1-1-1-etc.

Le classement se fera sur l'addition de la totalité des manches.

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

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 pilotes.

En dernier ressort le dernier meilleur résultat sera déterminant.

#### Podium :

A l'issue de la journée, les clubs devront récompenser :

- Les 3 premiers du classement Kids
- Les 3 premiers du classement Open
- Les 3 premiers du classement du Trophée Promotion
- Les 3 premiers du classement Semi-Auto
- Les 3 premiers du classement Amateur
- Les 3 premiers Vétéran
- Les 3 premiers Super Vétéran
- Les 3 premiers du classement Féminin
- Les 3 premiers des manches des non qualifiés
- Les 3 premiers de la catégorie Loisir

Soit 30 trophées

S'il y a moins de 7 pilotes dans une des catégories, seul le vainqueur sera récompensé.

La présence des pilotes est obligatoire à la remise des prix, dans une tenue correcte et suivant un comportement digne d'un sportif.

### **ARTICLE 8 - TECHNIQUE**

#### Équipement obligatoire :

- Casque intégral homologué aux normes FIM :

Europe : ECE 22-05 'P'

Japon : JIS T 8133 : 2007 (valide jusqu'au 31/12/2019) ou JIS T 8133:2015

USA : SNELL M 2010 (valide jusqu'au 31/12/2019) ou SNELL M 2015

- Lunettes Moto Tout Terrain.

- Gants

- Pantalon et maillot manche longue de type Tout Terrain

- Protection dorsale et pectorale aux normes :  
Pectorale, norme EN 14021 ou Label FFM  
Dorsale, norme EN 1621-2 ou Label FFM  
Gilet intégral (Pectorale et dorsale intégrées), normes EN 14021 pour la pectorale et EN 1621-2 pour la dorsale ou Label FFM
- Bottes tout terrain obligatoires (les mini ou demi bottes sont interdites)

### CONTROLE DES MACHINES :

Machines Kids, Open, Promotion, Féminine, Amateur et Loisir :

- Ø de la roue arrière : 12 ou 14 maximum
- Moteur 4 temps Horizontal
- La roue avant peut avoir un diamètre de 14 maximum
- Hauteur du T de fourche 95cm maximum (du sol au-dessus du T)
- La distance entre l'axe de la roue avant et arrière doit être inférieure à 124 cm.

Machines Semi-Auto :

- Ø de la roue arrière : 10 ou 12 maximum
- Moteur 4 temps Horizontal
- La roue avant peut avoir un diamètre de 12 maximum
- Embrayage automatique
- Hauteur du T de fourche 95 cm maximum (du sol au-dessus du T)
- La distance entre l'axe de la roue avant et arrière doit être inférieure à 115 cm.

Décibel : La méthode de prise de son appliquée sur la « 2M max ». Voir le Règlement Technique Motocross.

### ARTICLE 9 - ENVIRONNEMENT

Toutes les opérations de mécanique, vidanges et autres, s'effectueront avec un tapis de sol environnemental homologué sous la moto. Le non-respect de cette règle entrainera l'exclusion immédiate de l'épreuve.

Toutes les huiles et hydrocarbures devront être récupérés dans les 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 devons respecter l'environnement et laisser un parc-coureur propre.

Les groupes électrogènes doivent être arrêtés dans le parc pilotes au plus tard à 23h00, les pilotes doivent respecter le silence passé cette heure sous peine d'exclusion lors de la prochaine épreuve.

Pour les points non précisés au présent règlement, se reporter au Règlement Général Motocross.

## CHAMPIONNATS DE FRANCE DE SUPERCROSS OUTDOOR SX 85cc et SX Junior REGLES PARTICULIERES

### ARTICLE 1 - DEFINITION

La Fédération Française de Motocyclisme met en compétition pour 2019 les championnats de France de Supercross Sx 85cc et Sx Junior qui se dérouleront sur un cycle d'épreuves Outdoor. Un champion de France sera désigné dans chacune des classes suivantes :

- a) catégorie Sx 85cc - 85cc
- b) catégorie Sx Junior - 125cc 2T

Pour les points non prévus au présent règlement, se reporter au Règlement Général Motocross.

Les 5 premiers pilotes du classement général de la catégorie Sx 125cc auront la possibilité d'intégrer la catégorie Sx2 pour les épreuves Indoor (sauf le supercross de Nanterre).

### ARTICLE 2 - PILOTES ADMIS

#### - Catégorie Sx 85cc

Peuvent prétendre participer à ce championnat tous les coureurs titulaires d'une licence délivrée par la FFM Inter Jeune, LUE, NJ3C, NCO, PEX, INJ et CEX.

Age des pilotes :

Minimum : 12 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 2004).

#### - Catégorie Sx Junior

Peuvent prétendre participer à ce championnat tous les coureurs titulaires d'une licence délivrée par la FFM Inter Jeune, LUE, NJ3C, NCO, PEX, INJ et CEX.

#### Age des pilotes :

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 2002).

### **ARTICLE 3 - MACHINES**

Pourront disputer les supercross, les machines de type Motocross, dans la limite des classes définies dans le règlement Technique Motocross.

### **ARTICLE 4 - ENGAGEMENTS**

Se référer à l'article 7 du règlement Général Motocross. Le droit d'engagement est fixé à 70 €.

Le nombre de pilotes sera limité à 30 par catégorie. Les pilotes seront sélectionnés 10 jours avant l'épreuve. Passé ce délai, les pilotes pourront être engagés qu'en fonction des places disponibles.

La Commission Nationale de Motocross se réserve le droit de ne pas valider l'engagement des pilotes dont le niveau sportif serait insuffisant.

**Le pilote engagé qui ne pourra pas se rendre à une épreuve devra se référer à l'article 7 du règlement Général Motocross.**

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 5 - DOSSARDS - NUMEROS DE COURSE**

La FFM exigera la mise en place de plaques numérotées aux couleurs du partenaire du championnat de France de Supercross 85cc/Junior.

Les pilotes leaders des catégories 85cc et Junior devront équiper leur machine d'une plaque frontale de couleur rouge / numéro blanc. Les numéros de course seront déterminés par la liste émise par la FFM.

### **ARTICLE 6 - CONTROLE TECHNIQUE**

L'accès à la piste pour les essais ne sera autorisé qu'aux pilotes déjà passés au contrôle technique.

Les pilotes peuvent présenter deux machines au contrôle technique pour les essais et les courses. Les pilotes peuvent changer de machine entre deux manches. Les machines devront être conformes au règlement Technique Motocross.

Carburant : "Toutes les machines doivent être alimentées par du carburant sans plomb, conforme aux spécifications de la FIM".

#### Mise en parc fermé :

A l'issue de la Finale, le commissaire technique fera mettre au parc fermé les trois premières motos de la 2ème manche 85cc et Junior pendant le temps réglementaire à la recevabilité d'une réclamation (10 minutes).

### **ARTICLE 7 - DEROULEMENT DES EPREUVES**

**- Sx 85cc 2 Série d'Essais Libres de 10 mn +1 Série d'Essais Chronométrés : 10 mn**

**- Sx Junior 2 Séries d'Essais Libres +1 Série d'Essais Chronométrés : 10 mn**

Elles seront organisées en fonction du nombre de pilotes présents de façon à qualifier les pilotes pour les courses.

Dans le cas où le nombre de pilotes présents aux séries n'est pas un nombre exactement divisible par le nombre de séries, la ou les premières séries compteront un pilote de plus.

Les pilotes qualifiés seront déterminés au classement scratch des essais chronos. Dans le cas où les séances d'essais chronométrés des différents groupes ne se déroulent pas de manière équitable (ex : en cas de changement des conditions de piste entre les différents groupes du fait d'intempéries ou d'arrosage inapproprié), les pilotes seront répartis comme suit : 1er de la série A, 1er de la série B, 2ème de la série A, 2ème de la série B, etc. En dernier recours, ce sont les chronos réalisés lors de la 2ème séance d'essais libres qui seront validés pour définir l'entrée en grille.

#### **- Consolante Sx 85cc et Sx 125cc : 4 mn plus 1 tour**

En fonction du nombre de pilotes présents, une consolante par catégorie sera organisée pour les pilotes non qualifiés.

La mise en place sur la grille sera en fonction des résultats des essais chronométrés.

#### **- Courses Sx 85cc : 2 manches : 7 mn plus 1 tour**

Pourront participer aux manches les pilotes qualifiés lors des essais chronométrés.

2 manches Sx 85cc : 15 pilotes

#### **- Courses Sx Junior : 2 manches: 8 mn plus 1 tour**

Pourront participer aux manches les pilotes qualifiés lors des essais chronométrés.

2 manches Sx Junior : 15 pilotes

La mise en place sur la grille sera en fonction des résultats des essais chronométrés.

## ARTICLE 8 - HORAIRES

Contrôles administratif et technique :

Epreuve diurne : la veille de la manifestation de 15h00 à 19h00

Epreuve nocturne : le jour de la manifestation de 9h00 à 12h00

Les horaires des essais et des manches seront communiqués le jour de l'épreuve en fonction du nombre de pilotes présents.

## ARTICLE 9 - MECANICIENS

Les mécaniciens des pilotes pourront avoir accès uniquement à la " zone réservée aux mécaniciens " durant les essais et pendant les courses du soir suivant les possibilités de la piste.

Pour ce faire, ils devront arborer le numéro de dossard de leur pilote par un moyen mis à leur disposition par l'organisateur (badge, brassard...)

## ARTICLE 10 - PROCEDURE DE DEPART

Le départ sera donné obligatoirement à la grille par le directeur de course. Dès son signal, plus aucune intervention mécanique ne pourra se faire avec l'aide d'un mécanicien sur les motos, même s'il y a une interruption de la procédure de départ. Les mécaniciens ne pourront intervenir qu'une fois la grille tombée. Toutefois un mécanicien pourra uniquement aider son pilote pour la mise en place sur la grille de départ.

## ARTICLE 11 - ARRET DE LA COURSE

Tout faux départ sera indiqué en brandissant un drapeau rouge. Les coureurs ayant pris le départ devront retourner à la zone d'attente et un nouveau départ sera donné aussitôt que possible.

Si une manche est arrêtée avant que la moitié du temps imparti se soit écoulé, elle sera recommencée pour la durée restant à parcourir.

L'ordre pour le nouveau départ sera déterminé par le classement des coureurs lors du tour précédant la présentation du drapeau rouge. Le(s) coureur(s) que l'Arbitre jugera responsable(s) de la présentation du drapeau rouge sera (seront) placé(s) derrière les coureurs ayant accompli un nombre de tours égal ou supérieur. L'Arbitre peut exclure un ou plusieurs coureurs, jugés coupables de l'arrêt de la course, et leur interdire de prendre part au nouveau départ.

Si une manche est arrêtée après que la moitié du temps imparti se soit écoulé, la course sera déclarée terminée. L'ordre d'arrivée sera déterminé par le classement des coureurs lors du tour précédant la présentation du drapeau rouge.

## ARTICLE 12 - CLASSEMENT

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

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

Pour chacune des manches le barème des points sera le suivant :

1er . . . . . 20 pts	6ème . . . . . 10 pts	11ème . . . . . 5 pts
2ème . . . . . 17 pts	7ème . . . . . 9 pts	12ème . . . . . 4 pts
3ème . . . . . 15 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

## ARTICLE 13 - LISTE DES PRIX D'ARRIVEE DU SX JUNIOR

Les prix d'arrivée doivent être versés à la fin de la manifestation.

### GENERAL DES 2 MANCHES - SX JUNIOR

1er . . . . . 300 €	6ème . . . . . 130 €	11ème . . . . . 90 €
2ème . . . . . 250 €	7ème . . . . . 120 €	12ème . . . . . 80 €
3ème . . . . . 200 €	8ème . . . . . 110 €	13ème . . . . . 80 €
4ème . . . . . 150 €	9ème . . . . . 100 €	14ème . . . . . 80 €
5ème . . . . . 140 €	10ème . . . . . 90 €	15ème . . . . . 80 €

**TOTAL : 2 000 €**

## ARTICLE 14 - PODIUM

Sauf en cas de force majeure, la présence des lauréats est obligatoire sur le podium.

## ARTICLE 15 - ROLE DES OFFICIELS

Les manifestations de supercross sont organisées sur le principe du contrôle par un arbitre.

L'autorité et les responsabilités de l'arbitre sont les suivantes :

L'arbitre exerce le contrôle suprême de la manifestation et il doit s'assurer que tous les règlements sont respectés.

L'arbitre n'a aucune responsabilité quant à l'organisation de la manifestation et n'a aucune tâche exécutive autre que celles définies dans ce règlement.

Il doit être présent la veille de la manifestation et jusqu'à ce que ses fonctions soient terminées à la fin des entraînements et de la manifestation soit au moins 30 minutes après l'affichage des résultats.

En compagnie du directeur de course, il doit inspecter la piste et les protections avant le début des entraînements et de la manifestation.

Il doit s'assurer que toutes ses décisions ayant une influence ou modifiant le programme publié, telles que reprise d'une course, exclusion d'un coureur, ajournement, arrêt ou annulation de la manifestation, soient immédiatement communiquées au Directeur de Course pour qu'il puisse agir.

L'arbitre doit arrêter la manifestation jusqu'à ce qu'il ait été donné suite à ses décisions et il doit s'assurer que les motifs des décisions ainsi que tout retard soient expliqués au public par le speaker.

Il peut arrêter, ajourner ou faire annuler une manifestation ou une partie de celle-ci pour toute raison qui, selon lui, justifie une telle action. Aucune autre personne ne peut arrêter, ajourner ou faire annuler une manifestation ou une partie de cette dernière.

Cependant, le directeur de course doit être consulté avant qu'une telle décision ne soit prise si cette dernière est rendue nécessaire par les conditions atmosphériques qui peuvent avoir une influence sur la surface de la piste.

L'arbitre peut infliger une sanction à toute personne qui ne se conforme pas au règlement ou aux instructions données, ou est coupable de mauvaise conduite, d'attitude déloyale ou indélicate ou qui manifeste, soit par la parole ou le geste, son désaccord sur une décision prise par l'arbitre ou autres officiels autorisés à le faire. La sanction peut prendre la forme d'une amende, d'une exclusion d'un coureur d'une ou plusieurs courses, d'un retrait de la manifestation et/ou d'un avertissement pour qu'elle prenne les mesures qu'elle juge appropriées.

L'arbitre étudiera immédiatement toute réclamation qui lui est soumise par l'intermédiaire du Directeur de Course conformément au Code Sportif de la FFM et du règlement.

En cas de litige, l'arbitre ne pourra utiliser la vidéo que le jour de l'épreuve.

L'organisateur doit envoyer aux officiels le règlement particulier de la manifestation et le plan du circuit.

#### **ARTICLE 16 - APPLICATION DU REGLEMENT**

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

L'intervention d'un mécanicien ne pourra s'exercer que dans les limites de l'espace dit « zone mécanique ». D'autre part, il est interdit de "couper" le parcours. Le fait d'essayer d'obtenir un avantage en coupant le parcours, entraînera l'exclusion des essais qualificatifs et/ou de la course en question. Si nécessaire, l'arbitre décidera de sanctions supplémentaires.

Afin de ne pas en tirer avantage, un coureur qui sort de la piste peut uniquement continuer la course s'il revient prudemment sur la piste au point le plus proche de l'endroit où il l'a quittée.

Il est rappelé que, conformément au règlement général des manifestations sportives de la F.F.M., l'arbitre d'une 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 l'arbitre.

Toute contestation ou litige s'y rapportant seront soumis au T.N.D.A.

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

#### **TOUT PILOTE EST RESPONSABLE DE SES ACCOMPAGNATEURS SUR LE CIRCUIT ET SES ABORDS, AVANT, PENDANT ET APRES LA COURSE.**

#### **ARTICLE 17 - RECLAMATION**

Toutes les réclamations seront présentées dès que la raison de la réclamation est connue ; elles doivent être faites par écrit, accompagnées de la caution, et remises au directeur de course pour transmission à l'arbitre.

Les réclamations relatives à une erreur, irrégularité ou action frauduleuse pouvant influencer le résultat d'une course dans laquelle le coureur concerné (et/ou la machine impliquée) doit prendre part ultérieurement, doivent être présentées avant que les coureurs ne quittent la zone d'attente du départ pour participer à cette manche.

Si une réclamation concerne un incident durant la course, elle doit être présentée avant que les coureurs quittent la zone d'attente du départ pour la manche suivante.

Si un incident donnant lieu à une réclamation se produit dans la dernière course de la manifestation, la réclamation doit être présentée après l'affichage des résultats dans les 10 minutes oralement et pour être recevable confirmée dans un délai de 30mn après l'affichage.

Il est rappelé que le montant du droit de réclamation est de 75 €. Il doit être déposé auprès du directeur de course lorsqu'il s'agit de réclamations relatives aux classements et doit être assorti d'une caution de 75 €, lorsqu'il suppose un démontage du moteur.

#### **ARTICLE 18 - ACCES PISTE**

Seuls les officiels, les pilotes, le personnel de maintenance de la piste et les journalistes professionnels (en nombre limité, autorisation fournie par l'organisateur) auront accès à la piste pendant les séances d'essais et les courses.

Les mécaniciens devront rester dans la zone qui leur est réservée.

Aucune assistance n'est autorisée en dehors de cette zone sous peine de disqualification.

# ENDURO ET RALLYE T.T.

## ENDURO ET RALLYE TT REGLEMENT GENERAL

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.

Les clubs désirant organiser une épreuve de Championnat de France devront 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, le calendrier du Championnat de France.

### SOMMAIRE

#### Règlements :

- I) Technique général (hors quad)
- II) Championnat de France d'Enduro

Tous les règlements sont disponibles sur le site [www.ffmoto.org](http://www.ffmoto.org)

### I) REGLES TECHNIQUES GENERALES

#### **ART. 1 - REGLES GENERALES**

Le contrôle technique avant l'épreuve est obligatoire. Le pilote est en tout temps responsable de son motorcycle qu'il doit présenter lui-même au contrôle technique au lieu 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 motorcycles.

Le pilote doit présenter un motorcycle propre. Les anciennes marques doivent être effacées.

Une fiche technique lui sera fournie. Le pilote doit y inscrire les caractéristiques de son motorcycle (numéro du moteur, numéro de cadre, cylindrée, et remplir les champs obligatoires).

Le pilote doit aussi présenter son casque. Le casque doit être homologué, puis marqué.

Pour les épreuves empruntant des voies ouvertes à la circulation, les motorcycles doivent être conformes aux prescriptions du Code de la Route. Les motorcycles sont sous la responsabilité du concurrent durant l'épreuve.

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

La conformité, avec les documents ci-dessus mentionnés (art.6), sera établie par les contrôles suivants :

#### **MOTOS RÉCEPTIONNÉES PAR TYPE**

Plaque constructeur  
N° de cette plaque  
N° frappé sur le cadre  
N° immatriculation

#### **MOTOS RÉCEPTIONNÉES A TITRE ISOLÉ**

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 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.

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).

Etiquette ECE 22-05 P

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**



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.

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.**

## 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 devront être conformes aux normes suivantes :

- pectorale : norme EN 14021,
- dorsale : norme EN 1621-2,
- gilet intégral (pectorale et dorsale intégrées) : normes EN 14021 et 1621-2.

**Les tear-off sont interdits.**

## 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, de couleur rouge.

## 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) devra 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 : ..... 1er avertissement : 1 minute
- ..... 2ème avertissement : sanction prévue par leCode Sportif National pouvant aller jusqu'à la disqualification

## 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 devra vérifier la conformité du niveau sonore des machines selon la méthode «2 m/max» détaillée dans l'annuaire 2019, lequel ne devra pas dépasser 78 dB/A\* pour les épreuves d'Enduro, d'X-Trem et de Cross-Count ry.

A 2 mètres, le niveau sonore des motorcycles devra donc respecter la limite de 112 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 114 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 sera déclarée non conforme si son niveau sonore excède 115 dB/A,

*\* (Valeur théorique perçue à 100 mètres. Le moteur est testé au régime moteur maximum).*

**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 devront 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**

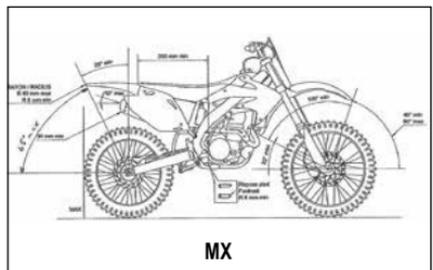
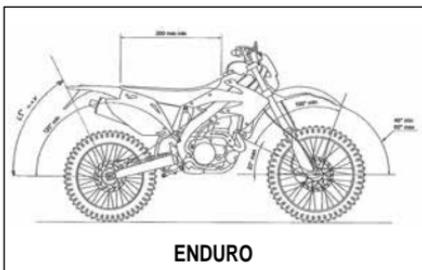
Les repose-pieds peuvent être du type rabattable. Dans ce cas, ils devront être équipés d'un dispositif pour que le retour à la position normale soit automatique. Une protection intégrale d'un rayon de 8 mm au moins doit se trouver à l'extrémité des repose-pieds.

**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 devra 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 devra fonctionner simultanément à l'aide de l'énergie fournie par le moteur ou de la batterie prévue par le constructeur. La puissance minimum devra 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.

Le système anglais de chiffres doit être utilisé, c'est-à-dire une simple barre pour le chiffre « un » et un « sept » non barré.

## 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 devra 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. 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 : ..... 1er avertissement : 1 minute

..... 2eme avertissement : sanction prévue par le Code Sportif National pouvant aller jusqu'à la disqualification

## 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).

A la fin des contrôles techniques, le coureur signera 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.

## II) CHAMPIONNAT DE FRANCE D'ENDURO

La Fédération Française de Motocyclisme met en compétition en 2019 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 devra 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 devra faire l'objet d'une étude et être portée éventuellement au règlement de l'année suivante.

**DEFINITION :** Le Championnat de France d'Enduro est une compétition individuelle sur deux étapes distinctes sanctionnées par un classement journalier.

### ART. 1 - CALENDRIER

Tous les clubs affiliés à la F.F.M. peuvent prétendre organiser une épreuve de Championnat. Il convient d'en faire la demande avant le 1er octobre de l'année précédente. Les épreuves retenues pour 2019 se dérouleront aux dates suivantes :

30-31 mars	St-Palais (64)	MC DES 2 GAVES
27-28 avril	St-Jean-d'Angély (17)	MC ANGERIEN
08-09 juin	Bar-sur-Seine (10)	MC GYE-CHAMPAGNE
27-28 juillet	Le Merzer (22)	MC GOUDELIN LE MERZER
21-22 septembre	Langeac (43)	MC HAUT ALLIER

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 seront décernés aux vainqueurs des classements suivants : par classe dans les trois catégories (Elite, Nationale et Juniors), dans les catégories Espoirs 125 cc 2T et Féminines.

#### 2.2 - Trophée de France

Des titres de Vainqueurs de Trophée de France seront décernés aux premiers des classements Néo-Elite, Vétérans et Super Vétérans.

Les titres de Champions de France et de Vainqueurs de Trophée ne seront décernés dans les catégories que si au moins 5 pilotes figurent au classement.

#### 2.3 - Championnat Constructeurs

##### Art. 1 - Concept

Créer un Championnat Constructeurs sur le Championnat de France d'Enduro.

##### Art. 2 - Modalité d'inscription

Pour y participer, les constructeurs devront envoyer à la F.F.M. (Catherine JUILLIET) au plus tard 15 jours avant la 1ère épreuve le nom de la marque engagée et les noms des pilotes retenus.

##### Art. 3 - Choix des pilotes

Les équipes devront comprendre au minimum 2 pilotes et au maximum 4 pilotes. Elles seront composées de :

- 1 Elite et 1 Junior (équipes de 2 pilotes),
- 2 Elites et 1 Junior ou 2 Juniors et 1 Elite (équipes de 3 pilotes),
- 3 Elites et 1 Junior ou 3 Juniors et 1 Elite ou 2 Elites et 2 Juniors (équipe de 4 pilotes).

Ces pilotes devront être inscrits dans une, deux, trois ou quatre classes différentes à la totalité du Championnat. Une fois communiquée à la F.F.M., la liste ne pourra plus être modifiée.

##### Art 4. - Classement

Les points du Championnat seront attribués, pour chaque jour de course, au meilleur Elite et au meilleur Junior de chaque équipe, sur la base des points acquis dans les classements de leur catégorie pour les Elites et du classement Scratch pour les Juniors. Une équipe qui termine la course avec un seul pilote sera classée selon le classement Scratch de ce pilote. En cas d'ex-aequo, le départage se fera sur le meilleur temps réalisé au cumul des spéciales. Le barème des points de ce Championnat est le suivant : 20, 17, 15, 13, 11, 10, 9, 8, 7, 6, 5, 4, 3, 2, 1.

Si une catégorie est neutralisée, le classement devra être réalisé sur le même nombre de spéciales chronométrées.

#### 2.4 - Challenge Team National

##### Art. 1 - Concept

Créer un Challenge Team National sur le Championnat de France d'Enduro.

## **Art. 2 - Modalité d'inscription**

Pour y participer, les Teams devront envoyer à la F.F.M. (Catherine JULLIET) au plus tard 15 jours avant la 1ère épreuve le nom du Team engagé et les noms des dix pilotes maximum composant ce team en retournant le bulletin d'engagement prévu à cet effet.

## **Art. 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, Vétérans ou Super Vétérans et devront être inscrits dans une, deux ou trois catégories différentes à la totalité du Championnat. Une fois communiquée à la F.F.M., la liste ne pourra plus être modifiée. Chaque team ne peut engager qu'une seule équipe au titre du Challenge.

## **Art 4. - Classement**

A la fin de chaque journée de course, le classement de ce Challenge sera 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 sera 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 : 20, 17, 15, 13, 11, 10, 9, 8, 7, 6, 5, 4, 3, 2, 1. En fin d'année, le Team comptabilisant le plus de points aura le titre de Vainqueur du Challenge Team National. En cas d'ex-aequo, le dernier meilleur résultat obtenu par les Teams ex-aequo sera prépondérant. Si une catégorie est neutralisée, le classement devra être réalisé sur le même nombre de spéciales chronométrées.

## **ART. 3 - CONCURRENTS**

### **3.1 - Capacité**

Le nombre de concurrents admis à prendre le départ ne devra pas être supérieur à 7 par kilomètre de circuit, avec un maximum de 375 partants dont 5 places réservées aux partenaires FFM et 5 places réservées, jusqu'à 15 jours avant l'épreuve, aux clubs organisateurs.

### **3.2 - Ouverture des épreuves**

Seuls cinq pilotes étrangers titulaires d'une licence FIM EUROPE ou FIM délivrées par une Fédération étrangère pourront participer aux épreuves.

Ces pilotes seront classés à l'épreuve mais ne pourront en aucune manière marquer de points au classement cumulé du Championnat.

### **3.3 - Ouverture du Championnat**

Pourront concourir pour le titre de Champion de France :

- les concurrents de nationalité française titulaires d'une licence annuelle délivrée par la FFM (NCO, FIM EUROPE ou FIM),
- les pilotes étrangers, détenteurs 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 établiront 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

*(âge minimum des Juniors : 16 ans - âge maximum : moins de 23 ans au 1er janvier de l'année du Championnat)*

- Nationale E 1
- Nationale E 2
- Nationale E 3
- Espoirs 125 cc 2T (moins de 20 ans au 1er janvier de l'année du Championnat)
- Féminines (Open : issu des classes E1, E2, E3)
- 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 seront, par conséquent, décalés.

**En cas de changement de catégorie et/ou de classe à la dernière épreuve, le pilote n'apparaîtra pas dans le classement de sa nouvelle catégorie. Les points qu'aurait pu marquer ce pilote seront réattribués aux pilotes suivants.**

**Trophées :**

- **Néo-Elites (\*)**,
- **Vétérans** (37 ans au 1er janvier de l'année du Championnat)
- Super Vétérans (47 ans au 1er janvier de l'année du Championnat)

(\*) Le classement du Trophée Néo-Elites comprend :

- les 10 premiers pilotes du Scratch National de l'année précédente montés en Elite,
- les pilotes Néo-Elites qui ne sont pas dans les 5 premiers du Trophée de l'année précédente.

**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, seront attribués selon le barème suivant : **20, 17, 15, 13, 11, 10, 9, 8, 7, 6, 5, 4, 3, 2, 1.**

Dans toutes les catégories, un classement sera établi par classe pour chaque jour de course.

En cas d'ex-æquo, les concurrents seront 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-æquo sera prépondérant.

**4.3 - Des Trophées**

Les points des Trophées seront attribués suivant les mêmes modalités que pour le Championnat.

Les pilotes ayant 37 ans (ou 47 ans) au 1er janvier de l'année du Championnat pourront choisir entre la catégorie Vétérans (ou Super Vétérans) ou une catégorie nationale. Ils ne pourront pas cumuler les deux classements.

**ART. 5 - DEFINITION DES CATEGORIES****5.1 - Elite**

La catégorie Elite 2020 comprendra les :

- 40 premiers pilotes du classement Scratch Elite/Juniors 2019,
- pilotes classés à partir de la 41ème place du Scratch Elite/Juniors 2019 ayant choisi de rester dans cette catégorie,
- 3 premiers Juniors du Scratch Elites/Juniors
- 10 premiers du Scratch National/Espoirs 2019 (\*),
- pilotes titulaires d'une licence inter cross durant une année dans les trois années antérieures à l'année en cours,
- pilotes français ou étrangers inscrits au Championnat du Monde d'Enduro et/ou FIM Europe de l'année précédente,
- pilotes figurant sur la liste Elite Trial,
- 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 2020 comprendra les :

- pilotes classés dans les 40 premiers du Scratch Elites/Juniors 2019 et ayant moins de 23 ans au 1er janvier de l'année du Championnat (sauf les 3 premiers Juniors du Scratch Elites/Juniors 2019 qui montent en Elite),
- pilotes classés à partir de la 41ème place du Scratch Elite/Juniors 2019 ayant moins de 23 ans au 1er 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 2019,
- pilotes âgés de moins de 23 ans au 1er janvier de l'année du Championnat désirant rouler dans cette catégorie.

**5.3 - Nationale**

La catégorie Nationale 2020 comprendra les :

- pilotes Elites ou Juniors classés à partir de la 41ème place du Scratch Elite/Junior 2019 ayant choisi cette catégorie,
- pilotes classés à partir de la 11ème place du Scratch National/Espoirs 2019,
- 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 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 le 1er novembre 2019.

L'attribution des points pour le classement Scratch Elite/Juniors (officieux) se fera 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 sera établi sur la totalité des résultats.

L'attribution des points pour le classement Scratch national (officieux) se fera 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 sera établi sur la totalité des résultats.

#### **ART. 6 - ENGAGEMENTS**

Les pilotes s'engageront directement auprès des moto-clubs organisateurs à l'adresse suivante : <https://ffm.engage-sports.com>.

Les droits d'engagement sont fixés à :

##### **Engagements à l'année :**

- **190 euros** pour les pilotes Elites et Juniors,
- **175 euros** pour les pilotes Nationaux.

Les engagements à l'année seront ouverts du **7 JANVIER AU 10 FEVRIER** inclus.

##### **Engagements épreuve par épreuve :**

- **200 euros** pour les pilotes Elites et Juniors,
- **185 euros** pour les pilotes Nationaux.

Les engagements épreuve par épreuve seront ouverts à partir du **11 FEVRIER** et clos **15 jours avant la date de l'épreuve**.

Toutefois, il sera encore possible de s'engager après la date de clôture uniquement via le site internet [engage-sports.com](https://engage-sports.com), jusqu'au vendredi de la semaine précédant la course, moyennant une majoration de 30 euros du droit d'engagement.

Le paiement du droit d'engagement se fera uniquement par carte bancaire.

En cas de paiement revenu impayé, un courriel sera 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.**

**ATTENTION : une somme de 20 euros correspondant aux frais administratifs sera systématiquement retenue sur tout engagement.**

En cas de désistement, les droits d'engagement seront remboursés (**déduction faite des frais administratifs de 20 euros**) :

##### **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 :

[cjuilliet@ffmoto.com](mailto:cjuilliet@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 : [cjuilliet@ffmoto.com](mailto:cjuilliet@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.

#### **ANNULATION D'UNE EPREUVE OU D'UNE JOURNEE 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, permettra au club de refuser aux participants le remboursement de leur droit d'engagement.

Si une journée de course est arrêtée prématurément, les résultats ne seront validés que si la majorité ou plus des pilotes de chaque catégorie ont 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 déroulera le vendredi **de 13 h 30 mn à 17 h 30 mn**. Le lieu et les horaires devront être précisés dans le règlement particulier. Les pilotes devront se munir des documents originaux 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 devront répondre à la législation française en terme d'immatriculation et plus particulièrement à la validation des cartes grises étrangères (délai de 3 mois à compter de la 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 devra 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 devront présenter le procès-verbal de réception individuelle des mines et pour les motos étrangères l'autorisation de prêt.**

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

- le schéma du circuit et des spéciales,
- la feuille de route comprenant les précisions suivantes :
  - emplacements des contrôles horaires,
  - points de ravitaillement,
  - temps impartis entre chaque contrôle horaire,
  - heures de départ,
- les cartons de contrôles horaires et de passage (peuvent être également remis au moment du départ au parc fermé),
- un bracelet d'identification.

## ART. 8 - MOTOCYCLES - VERIFICATIONS TECHNIQUES

### Voir 1 : REGLES TECHNIQUES GENERALES

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 dérouleront de 13 h 45 mn à 17 h 45 mn pour toutes les catégories.**

### CAMERAS

L'utilisation des caméras sur le Championnat de France d'Enduro est autorisée sous réserve de remplir, lors du contrôle technique, le formulaire prévu à cet effet.

Les règles régissant les conditions d'exploitation des images et la mise en place de ces dispositifs vidéos sont définies à l'article 2.1.24 du Code Sportif National.

Les commissaires techniques contrôleront l'emplacement des transpondeurs sur les machines et la conformité du système anti-vol.

### IMPORTANT

A l'issue de ce contrôle, tout changement de machine est interdit.

Par la suite, aucune réclamation concernant une marque "oubliée" ne sera acceptée.

### - SANCTION

- Machines non présentées au contrôle ou non-conformes : refusées au départ et disqualifiées.

## ART. 9 - PLAQUE NUMERO ET COULEUR

Les motocycles devront porter trois plaques à numéros, une de chaque côté de la roue arrière et une à l'avant. Elles doivent être fixées de manière à être visibles et ne doivent pas être masquées par une partie du motocycle ou par le pilote lorsqu'il se trouve en position de conduite.

Les plaques devront 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.....	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 devra payer une compensation financière qui ne pourra excéder 300 € pour les trois plaques.

### Référence couleur RAL

Noir RAL 9005 - Jaune RAL 1003 - Rouge RAL 3020 - Vert RAL 6002 - Blanc RAL 9010 - Bleu RAL 5005  
Violet RAL 4006

## 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 permettra 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 devront être en permanence à l'intérieur avec leur chien de garde. Un système de vidéo surveillance pourra compléter le dispositif.

Une fois le contrôle technique terminé, le pilote devra pousser sa machine immédiatement au parc fermé, munie du transpondeur correspondant à son numéro de course. **Il devra, par ailleurs, équiper sa machine, en complément d'un éventuel système d'origine, d'un système antivol individualisé (chaîne cadenassée, 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 sera déplacée, sous le contrôle du Commissaire Technique, dans un lieu dédié, hors du parc fermé, où le pilote sera 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 sera 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 seront plus autorisés à effectuer quoi que ce soit sur leur motocycle (ou sur tout autre).

Par ailleurs, tout mouvement de machine pendant la mise en place, la traversée ou la sortie du parc fermé, devra être effectué impérativement moteur arrêté (comme dans la zone de départ).

5 minutes avant l'heure de départ, le pilote pourra y récupérer son motocycle et le pousser jusqu'à la zone de départ.

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

### **- SANCTIONS**

- Fumer ..... sanction prévue par le Code Sportif National pouvant aller jusqu'à la disqualification
- Laisser des détritrus ..... 1 minute
- Pénétrer moteur en marche ..... 1 minute
- Mise en marche du moteur ..... sanction prévue par le Code Sportif National pouvant aller jusqu'à la disqualification
- Travailler sur son motocycle ou sur un autre ..... sanction prévue par le Code Sportif National pouvant aller jusqu'à la disqualification
- Recevoir des outils ou des pièces ..... sanction prévue par le Code Sportif National pouvant aller jusqu'à la disqualification
- Transpondeur manquant ..... 1 minute
- Pas de dispositif anti-vol ..... interdiction d'entrer au parc fermé

### **ATTENTION**

A la fin de la première journée, les machines seront rentrées au parc fermé.

### **ART.11 - ZONE DE DEPART**

La zone de départ est contiguë au parc fermé. 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 pourra 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 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

### **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 devra être effectué sous la supervision d'un officiel. 30 minutes supplémentaires seront 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 du 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 sera neutralisé.

### **- SANCTIONS**

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 manche la seconde fois.

- Non utilisation du tapis environnemental . . . . . 1 minute

### **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 devra 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 hors des contrôles horaires avec assistance . . . . . sanction prévue par le Code Sportif National pouvant aller jusqu'à la disqualification
- Récipient supplémentaire pour 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

### **ART. 14 - AIDE EXTERIEURE**

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

L'aide extérieure est autorisée à tous les CH avec assistance indiqués par l'organisateur, ainsi qu'au dernier contrôle horaire du 1er jour.

Tous les autres points ou zones sont considérés « sans assistance ».

Seul le remplacement des pneumatiques doit être effectué par le pilote et uniquement au dernier contrôle horaire du 1er jour.

#### **NOTA :**

- Le démontage de la roue ou son remontage sur le motocycle peut être effectué par l'assistance.
- Toute intervention sur le pneu sera 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).

### **- SANCTION**

**Hors des limites prévues et hormis les activités précisées ci-dessus, toute aide extérieure entraînera la sanction prévue par le Code Sportif National pouvant aller jusqu'à la disqualification du pilote.**

### **ART. 15 - ARTICLE RESERVE**

#### **ART. 16 - DEPARTS**

Ordre des départs :

Pour la première épreuve :

- les pilotes Elites partiront selon la place obtenue dans les classements par classe 2018,
- les pilotes Juniors partiront selon la place obtenue dans le classement 2018,

Les autres pilotes Elites, Juniors et Nationaux partiront par classe dans l'ordre des numéros.

Pour les épreuves suivantes, les pilotes partiront 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.

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 devra être laissé une minute minimum entre chaque classe de cylindrée ainsi qu'entre la catégorie Elites et la catégorie Juniors.

1er manifestation : Elites E1 - Elites E2 - Elites E3 - Juniors E1 - Juniors E2 - Juniors E3 - Espoirs 125cc 2T Féminines - Nationaux 1 - Nationaux 2 - Nationaux 3 - Vétérans - Super Vétérans

2ème manifestation : Elites E2 - Elites E3 - Elites E1 - Juniors E2 - Juniors E3 - Juniors E1 - Espoirs 125cc 2T Féminines - Nationaux 2 - Nationaux 3 - Nationaux 1 - Super Vétérans - Vétérans

3ème manifestation : Elites E3 - Elites E1 - Elites E2 - Juniors E3 - Juniors E1 - Juniors E2 - Espoirs 125cc 2T Féminines - Nationaux 3 - Nationaux 1 - Nationaux 2 - Vétérans - Super Vétérans

4ème manifestation : Elites E1 - Elites E2 - Elites E3 - Juniors E1 - Juniors E2 - Juniors E3 - Espoirs 125cc 2T Féminines - Nationaux 1 - Nationaux 2 - Nationaux 3 - Super Vétérans - Vétérans

5ème manifestation : Elites E2 - Elites E3 - Elites E1 - Juniors E2 - Juniors E3 - Juniors E1 - Espoirs 125cc 2T Féminines - Nationaux 2 - Nationaux 3 - Nationaux 1 - Vétérans - Super Vétérans

**Les tranches de numéros de chaque catégorie sont les suivantes :**

<b>Elites E1 :</b>	<b>..... 1 à 99</b>
<b>Elites E2 :</b>	<b>..... 1 à 99</b>
<b>Elites E3 :</b>	<b>..... 1 à 99</b>
<b>Juniors E1 :</b>	<b>..... 1 à 39</b>
<b>Juniors E2 :</b>	<b>..... 40 à 59</b>
<b>Juniors E3 :</b>	<b>..... 60 à 99</b>
<b>Espoirs 125 cc 2T :</b>	<b>..... 1 à 99</b>
<b>Féminines :</b>	<b>..... 1 à 25</b>
<b>Nationaux 1 :</b>	<b>..... 101 à 299</b>
<b>Nationaux 2 :</b>	<b>..... 301 à 499</b>
<b>Nationaux 3 :</b>	<b>..... 501 à 699</b>
<b>Vétérans :</b>	<b>..... 801 à 899</b>
<b>Super Vétérans :</b>	<b>..... 901 à 999</b>

**Les pilotes ayant terminé aux 3 premières places des classements finaux du Championnat 2018 (exclusion faite des Nationaux classés dans les 10 premiers du Scratch National et des Juniors ne rentrant plus dans le critère d'âge) se voient attribuer des numéros de course correspondant à leur classement.**

**Les autres pilotes pourront choisir leur numéro parmi ceux qui sont disponibles.**

#### **ART. 17 - PRESENTATION AU DEPART**

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

L'organisateur devra fournir une liste des pilotes autorisés à prendre le départ chaque jour.

Au début de chaque étape journalière, les coureurs recevront le signal de départ à l'heure exacte qui est prévue pour chacun d'entre eux. Dans la minute qui suit le signal de départ, le coureur doit mettre son moteur en marche sur la ligne de départ et franchir, sous l'impulsion du moteur, une autre ligne située à 20 mètres de la ligne de départ.

Si un coureur n'est pas sur la ligne de départ lorsque le signal de départ est donné, il ne subira aucune pénalité à condition d'amener son motocycle à la ligne de départ, de le mettre en marche, et de franchir la ligne des 20 mètres dans la minute qui suit le signal de départ. Les coureurs qui arrivent avec plus d'une minute de retard seront pénalisés de 60 secondes par minute. La minute dans laquelle ils sont arrivés sur la ligne de départ sera considérée comme nouveau temps de départ et, avant que cette minute expire, ils devront observer la procédure de départ stipulée ci-dessus. Les coureurs qui arrivent avec plus de 30 minutes de retard seront 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, sera pénalisé de 10 secondes.

Il pourra dès ce moment mettre sa machine en marche par tout moyen à sa convenance après la ligne des 20 mètres sans aide extérieure.

Un coureur, qui ne réussit pas à mettre son moteur en marche ou si celui-ci s'arrête dans la zone entre les deux lignes de départ, ne doit pas retourner à la zone de départ après le délai d'une minute. Il est obligé de pousser son motocycle dans la minute dans la direction du parcours et de traverser la ligne des 20 mètres afin de ne pas gêner les autres coureurs.

Un coureur dont le cas est examiné et qui désire prendre le départ pourra le faire, sauf si des raisons de sécurité sont invoquées. Le coureur perd son droit au départ seulement après confirmation de sa sanction prévue par le Code Sportif National pouvant aller jusqu'à la disqualification par le Jury.

**Eclairage  
IMPORTANT**

Au départ des 1er et 2ème jours, la machine doit avoir obligatoirement une plaque phare en état de fonctionnement qui aura été préalablement contrôlée lors du contrôle technique pour la 1ère journée et avant l'entrée au parc fermé en fin de 1ère journée pour la seconde journée de course. Un panneau "phare allumé" placé devant la zone de départ rappellera cette obligation. Tout concurrent dont la lumière ne fonctionne pas devra l'avoir réparé au plus tard dans les 15 minutes après avoir satisfait à la procédure de départ.

**Réparation de la lumière à la fin de la 1ère journée de course : 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 8 h hors mécanique.
- tests chronométrés.

Le kilométrage doit comporter 380 kms pour les catégories Elites (tolérance plus ou moins 10 %) en deux jours comprenant seulement 20 % de voies goudronnées au maximum sur trois boucles journalières (recommandé) de 70 kms (plus ou moins 10 %).

L'itinéraire doit être praticable dans les deux sens par n'importe quel temps et réalisable pour les motos de la plus petite cylindrée. Le deuxième jour, son sens peut être contraire au premier, sauf décision du Directeur de Course par mesure exceptionnelle.

Les distances officielles doivent être considérées comme exactes.

L'itinéraire doit être en permanence emprunté dans le sens prévu par l'organisation ; les CP et CH doivent être franchis dans l'ordre croissant (1, 2, 3) ou dans l'ordre fixé par l'organisateur.

**- SANCTION**

- 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 pourra disposer d'un temps différent de la catégorie Elite selon la difficulté du terrain. Dimanche, l'arrivée du premier concurrent ne devra pas, dans tous les cas, excéder 16 h 30 mn avec les temps A.

Les Elites et les Juniors effectuent 3 tours le samedi et le dimanche, les Nationaux, les Espoirs 125 cc 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 pourra 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,
- cas 2 : deux sens de circuit, bleu le premier, rouge le second.

Aucune réclamation à ce sujet ne sera admise. Dans le cas où les organisateurs désirent que les conducteurs empruntent un chemin très précis, par exemple : le long d'une prairie, de champs cultivés ou de terrains privés, ils doivent baliser avec précision et clairement le chemin à suivre (piquets, cordes, banderoles).

**- SANCTIONS**

- Sortir volontairement du parcours 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 à côté de l'horloge de départ.

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 à 200 mètres de chaque côté de la route, ils indiquent le début de la zone de ravitaillement.

Drapeaux jaunes : placés de façon visible entre 5 et 20 mètres 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 pourra 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 devra être constitué d'une semelle imperméable et textile absorbant dont les dimensions minimum sont 160 x 100 cm.

Les contrôles horaires seront au nombre de quatre (recommandé) (cinq en cas de circuit type "cerise"), chacun d'entre eux étant considéré comme une épreuve indépendante. Les moyennes retenues peuvent être différentes et les pénalisations subies sont additionnées les unes aux autres. L'assistance et le ravitaillement sont autorisés à trois CH maximum désignés par l'organisateur.

L'enregistrement des temps sera effectué électroniquement et permettra 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.

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

Dès l'instant où le pilote, avec sa moto, aura franchi le drapeau jaune, il devra faire pointer son carton. Néanmoins, le pilote est autorisé à aller se renseigner à pied auprès de l'horodatrice.

**L'heure de pointage retenue est l'heure de passage lorsque la roue avant de la moto du concurrent franchit la ligne entre les deux drapeaux jaunes.**

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

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

**ATTENTION** : Le pilote est seul responsable de son pointage. 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 (il peut toutefois continuer la course jusque la décision finale du Directeur de course). Elle s'apprécie à chaque CH à partir de l'heure 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

Les contrôles de passage seront placés également sur l'itinéraire pour vérifier si les concurrents empruntent correctement le parcours. Ils peuvent être ou non indiqués sur la feuille de route.

Ils seront signalés par des drapeaux bleus placés de part et d'autre de l'itinéraire, 200 mètres avant le poste de contrôle.

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 - CARTON DE CONTROLE**

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

Ce carton type F.F.M. doit être remis aux pilotes à l'entrée du parc fermé.

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

**- SANCTIONS**

- Modifier ou ajouter un pointage . . . . . sanction prévue par le Code Sportif National pouvant aller jusqu'à la disqualification
- Ne pas être pointé à un CH . . . . . sanction prévue par le Code Sportif National pouvant aller jusqu'à la disqualification

**ART. 24 - CALCUL DES PENALITES HORAIREES POUR RETARD**

Chaque minute d'avance ou de retard sur l'heure idéale sera 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 pourra indiquer sur le carton la durée de la neutralisation.

**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 devra neutraliser le contrôle concerné, c'est-à-dire que les pointages de l'horodatrice de contrôle ne seront pas pris en considération.

Par la suite, si le contrôle est remis en place, les coureurs doivent être avertis au contrôle horaire de départ que le contrôle nécessaire est remis à sa bonne place et que le contrôle horaire sera compté.

**25.4 - Demande de tolérance spéciale**

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.

**Suite à 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 devra être supérieur à 40 kms.

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

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

**Le coureur doit passer l'arrivée et ne pourra pas s'arrêter dans les 30 mètres suivants. La ligne des 30 mètres doit être signalée par un panneau.**

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

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

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

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

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

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

Un service de secours devra être présent et des commissaires en nombre suffisant devront contrôler son bon déroulement.

### **LES BANDEROLES TISSEES SONT INTERDITES DANS LES EPREUVES SPECIALES.**

**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

### **ART. 27 - 1ère 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.

Aucune mécanique n'est autorisée à ce contrôle, sauf celle effectuée par le pilote avec les outils qu'il transporte sur lui. Aucune pièce ne pourra être remplacée ou donnée par l'assistance.

Dès que les pilotes auront franchi le CH de pré-finish, ils disposeront de 15 minutes, 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.

Le nettoyage des motocycles, de quelque nature que ce soit, est interdit.

#### **- SANCTION**

- 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 :

- a) Immédiatement après le pointage au CH d'arrivée, les pilotes pousseront leur moto vers la zone des vérifications techniques contiguë.
- b) En cas d'abandon ou de retard supérieur à > 30 mn (ou 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 devront se présenter au CH d'arrivée avant l'expiration d'un délai fixé à une heure (1 h 30 mn pour la catégorie Féminines) décompté à partir de leur heure théorique de pointage d'arrivée. Ils devront obligatoirement procéder aux contrôles techniques.
- c) 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**

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

Pendant ce temps, les commissaires chargés de la vérification technique devront s'assurer que toutes les pièces marquées sont bien en place sur la moto et qu'aucune irrégularité n'a été commise.

Dans le cas contraire, le ou les pilote(s) concerné(s) doivent être convoqués pour constatation.

**La mise en parc fermé ne sera pas systématique.**

**Une remise des prix sera organisée après chaque journée de course pour toutes les catégories à partir de 17 h 30 mn.**

**Les trois premiers pilotes classés devront obligatoirement assister à la remise des prix.**

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

### **- SANCTIONS**

- Motocycle remplacé . . . . . 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**

Seront désignés par la Commission d'Enduro :

- des chronomètres officiels chargés d'assurer le chronométrage des spéciales,
- un délégué (Président du Jury),
- un Membre du Jury,
- un Directeur de course,
- deux Commissaires Techniques.

Seront désignés par la Ligue :

- un Directeur de course adjoint sur chaque spéciale dont il sera responsable,
- un Commissaire sportif 2ème degré (Membre du Jury),
- deux Commissaires techniques licenciés,
- un officiel licencié à chaque contrôle horaire afin de veiller à la sécurité et à l'application du règlement.

### **ART. 32 - JURY**

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

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

- le Directeur de course,
- le Directeur de course adjoint,
- 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 devront 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 devront 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 minimum : 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 devra s'engager à respecter les règles techniques, sportives et environnementales de cette épreuve.
- les programmes ou tout support promotionnel devront inclure quelques lignes adressées au public sur le respect de l'environnement tels que : "des poubelles sont à votre disposition, utilisez-les ; ou "ne piétez pas les cultures", etc.

## ART. 34 - RECAPITULATIF DES SANCTIONS

### CONTROLE TECHNIQUE

- Absence de cache-pignon ..... 1er avertissement : 1 minute  
..... 2ème avertissement : sanction prévue par le Code Sportif National pouvant aller jusqu'à la disqualification
- Absence de béquille ..... 1er avertissement : 1 minute  
..... 2ème avertissement : sanction prévue par le Code Sportif National pouvant aller jusqu'à la disqualification
- 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 détritux ..... 1 minute
- Pénétrer moteur en marche ..... 1 minute
- Mise en marche du moteur dans le parc fermé ..... sanction prévue par le Code Sportif National pouvant aller jusqu'à la disqualification
- Mise en marche du moteur dans la zone de départ ..... 1 minute
- Travailler ou ravitailler sur son motocycle ou un autre ..... sanction prévue par le Code Sportif National pouvant aller jusqu'à la disqualification
- Recevoir des outils ou des pièces ..... sanction prévue par le Code Sportif National pouvant aller jusqu'à la disqualification
- Pas de dispositif anti-vol ..... interdiction d'entrer dans le parc fermé
- Transpondeur manquant ou emplacement non conforme ..... 1 minute

### 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**

- 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

### **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

### **FIN DE LA 1ERE JOURNEE - ORGANISATION DE LA FIN DE LA 1ère JOURNEE**

- Nettoyage des motocycles, de quelque nature que ce soit, au CH de pre-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**

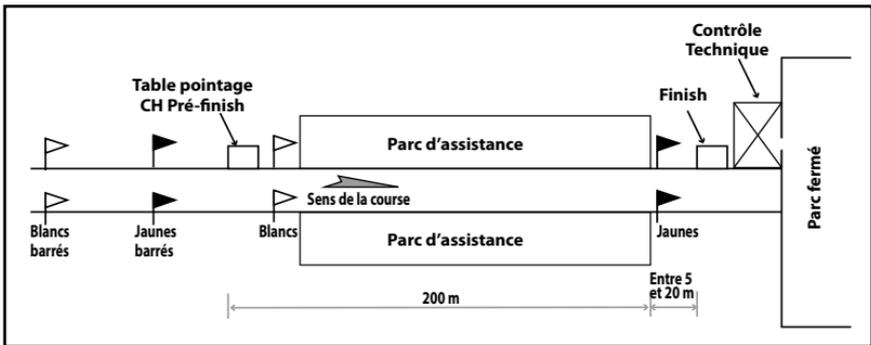
- Laisser des détritres dans la nature ..... 1 minute

# ANNEXE

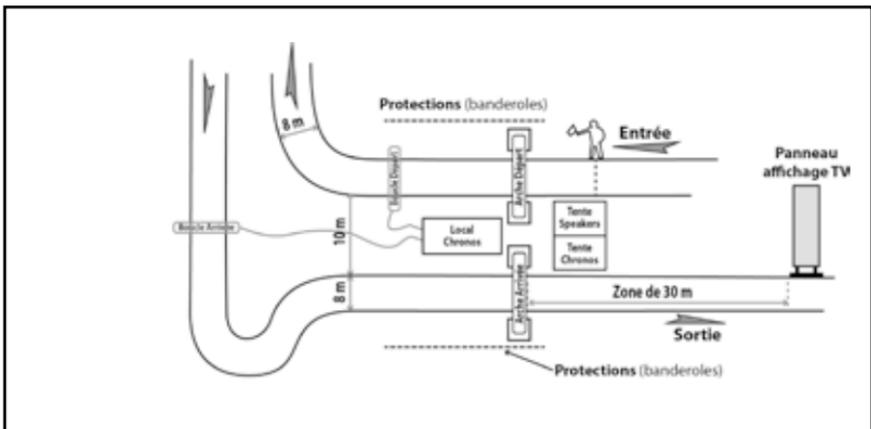
## REGLES D'ASSISTANCE

ZONE	Zone de travail au dernier CH du 1er jour	PARCOURS	Blanc C.H. avec assistance CH sans assistance = parcours Pré-finish = parcours 200 m	Jaune Table de contrôle	PARCOURS
PILOTE	Peut tout faire (dont changer les pneus) sauf changer les pièces marquées	Peut changer les pièces transportées non marquées	Peut tout faire sauf changer les pneus et les pièces marquées	Entre 5 et 20 m	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	<b>TOUTES OPERATIONS INTERDITES !! y compris dans la zone de départ le matin</b>	RIEN
<b>INTERDICTION DE DONNER OU DE CHANGER DES PIECES MARQUEES ET TRANSPORTER UN LIQUIDE INFLAMMABLE</b>					

## PLAN DE DISPOSITION DU CH PRE-FINISH ET DERNIER CH



## DISPOSITION ENTREE / SORTIE SPECIALE



## COUPE DE FRANCE DES REGIONS D'ENDURO

**ART. 1 - DEFINITION**

La F.F.M. met en compétition en 2019 la Coupe de France des Régions d'Enduro qui se dispute, par équipe, sur une seule épreuve d'une journée :

10 mars

Domazan (30)

MC DOMAZAN

**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**

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

- aux Ligues régionales responsables de la sélection de leurs équipes composées de trois pilotes licenciés dans la Ligue,
- 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, 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 NJ3 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 seront attribués de la façon suivante et les couleurs des plaques et numéros sont ainsi définies :

- Ligues : n° 1 à 99 - plaque rouge, numéro blanc (n° 1 à 9 réservés aux 3 premières équipes du classement de l'année précédente),
- Comités Départementaux Motocyclistes : n°100 à 199 - plaque jaune, numéro noir
- Teams : n° 200 à 399 - plaque noire, numéro blanc (n° 201 à 209 réservés aux 3 premières équipes du classement de l'année précédente),
- Clubs : n° 400 à 599 - plaque blanche, numéro noir (n° 401 à 409 réservés aux 3 premières équipes du classement de l'année précédente),
- Individuels : à partir du n° 700 - plaque verte, numéro blanc.

Les plaques à numéros seront fournies.

Chaque Ligue présentant une équipe pourra être représentée par un délégué (titulaire d'une licence officiel 1er ou 2ème degré de la discipline enduro) de la Commission d'Enduro de sa Ligue. Il pourra assister aux réunions de Jury, mais n'aura pas de droit de vote. La Ligue devra avoir envoyé un courrier au club organisateur, ainsi qu'au Service Sportif de la F.F.M., indiquant le nom du délégué et son numéro de licence, au moins 72 h avant le début de la manifestation.

**ART. 4 - ENGAGEMENTS**

Les engagements seront effectués à l'adresse suivante : <https://ffm.engage-sports.com>. Le montant de l'engagement est fixé à **330 €** par équipe et devra être versé globalement pour les trois pilotes (paiement par CB uniquement).

Des pilotes individuels (licenciés à l'année) pourront participer à l'épreuve, dans une catégorie dénommée «catégorie nationale», selon les places disponibles. Le droit d'engagement est fixé à **110 euros par pilote** (paiement par CB uniquement)

Le nombre maximum de partants est fixé à 400 pilotes (dont 5 places réservées aux partenaires FFM et 5 places réservées, jusqu'à 15 jours avant l'épreuve, aux clubs organisateurs)

Les engagements par équipe seront ouverts à partir du **12 décembre 2018 et clos le 22 février 2019**. Les engagements pour les pilotes individuels (catégorie nationale) seront ouverts à partir du **6 février 2019 et clos le 22 février 2019**.

**Toutefois, les équipes et les pilotes individuels pourront s'engager après la date de clôture, jusqu'au 1er mars, moyennant une majoration de 30 euros du droit d'engagement par pilote.**

**ATTENTION : une somme de 20 euros par pilote correspondant aux frais administratifs sera systématiquement retenue sur tout engagement.**

**Désistements :**

En cas d'un forfait d'une équipe ou d'un pilote individuel (catégorie Nationale), les droits d'engagement seront remboursés (déduction faite des frais administratifs de 20 euros par pilote) :

- 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 : [cjuillet@ffmoto.com](mailto:cjuillet@ffmoto.com), accompagné d'un justificatif, cachet de la poste faisant foi ou date de réception du courriel.

#### **ART. 4 BIS – CONTROLES ADMINISTRATIFS ET TECHNIQUES**

Les contrôles administratifs se dérouleront le samedi de 13 h à 17 h et les contrôles techniques de 13 h 30 mn à 17 h 30 mn ;

#### **ART. 5 - RECOMPENSES**

**Seules les équipes de Ligues concourent pour le titre de Vainqueur de la Coupe de France des Régions d'Enduro.**

L'équipe de Ligue gagnante se verra récompensée d'un Trophée qui sera remis en compétition chaque année. Trois plaques seront remises aux pilotes de l'équipe de Ligue gagnante (à charge de la FFM).

Le club organisateur remettra des plaques aux pilotes de :

- la première équipe de Ligues (\*),
- la première équipe des Comités Motocyclistes Départementaux,
- la première équipe de clubs,
- la première équipe de Teams.

#### **ART. 6 - CLASSEMENTS**

Un classement distinct sera établi pour chaque type d'équipes :

- Ligues (Coupe de France),
- Comités Motocyclistes Départementaux,
- Clubs,
- Teams,
- Scratch Individuels,
- Scratch Féminins.

Ces équipes seront classées dans l'ordre croissant des points par addition des pénalisations individuelles de chacun des trois équipiers.

#### **ART. 7 – REPARATIONS - AIDES EXTERIEURES**

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

#### **ART. 8 - DEPART**

Le départ sera donné de minute en minute. Les trois pilotes de chaque équipe partiront ensemble.

L'ordre des départs sera le suivant :

- Ligues : 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.9 - ITINERAIRE**

Le kilométrage total de l'épreuve devra représenter 250 kms au maximum.

Les pilotes effectueront 2 tours. Le parcours comprendra 3 spéciales avec un CH unique.

#### **ART.10 - TEMPS IMPARTI**

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

#### **ART.11 - PENALISATIONS**

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

L'abandon ou la disqualification d'un coureur sera pénalisé de 8 000 points.

#### **ART.12 – OFFICIELS**

Sont désignés par la Commission d'Enduro :

- des chronométreurs officiels chargés d'assurer le chronométrage des spéciales,
- un délégué (Président du Jury),
- un Membre du Jury,
- un Directeur de course,
- un Commissaire Technique.

Seront désignés par la Ligue :

- un Directeur de course adjoint sur chaque spéciale dont il sera responsable,
- un Commissaire sportif 2ème degré (Membre du Jury),
- deux Commissaires techniques licenciés dont l'un des deux sera titulaire du 2ème degré,
- un officiel licencié à chaque contrôle horaire afin de veiller à la sécurité et à l'application du règlement.

### ART. 13 - REGLES ENVIRONNEMENTALES

Se reporter à l'article 32 du Championnat de France d'Enduro.

## COUPE DE FRANCE DES REGIONS D'ENDURANCE TOUT TERRAIN

### ART. 1 - DEFINITION

La Fédération Française de Motocyclisme met en compétition pour l'année 2019 la Coupe 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.

La Coupe de France des Régions d'Endurance Tout Terrain se déroulera sur une seule épreuve d'une durée de cinq ou six heures le :

06 octobre

St-Rémy-du-Val (72)

KICK MOTO-CLUB

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

La Coupe de France des Régions d'Endurance T.T. est ouverte :

- équipages de Ligues. Les Ligues fixeront elles-mêmes les conditions de sélection de ces équipages,
- équipages des Comités Motocyclistes Départementaux,
- équipages de clubs,
- équipages féminins,
- équipages engagés par les importateurs ou constructeurs.

Seuls les pilotes licenciés à l'année inters, NCO et NJ 3 peuvent participer à la Coupe. Chaque pilote devra être en possession de sa licence en cours de validité et de son permis de conduire ou de son certificat d'aptitude au sport motocycliste délivré par la Ligue. Ils devront avoir 15 ans révolus avant la date de l'épreuve. Les licenciés une manifestation seront acceptés dans la limite des places laissées vacantes par les Ligues un mois avant l'épreuve et ne pourront pas concourir pour le titre.

En cas de surnombre, les inscriptions définitives seront arbitrées par la Commission d'Enduro.

Chaque Ligue présentant un équipage pourra être représentée par un délégué (titulaire d'une licence officiel 1er ou 2ème degré de la discipline Endurance T.T.) de la Commission d'Enduro ou d'Endurance T.T. de sa Ligue. Il pourra assister aux réunions de Jury, mais n'aura pas de droit de vote. La Ligue devra avoir envoyé un courrier au club organisateur, ainsi qu'au Service Sportif de la F.F.M., indiquant le nom du délégué et son numéro de licence, au moins 72 h avant le début de la manifestation.

### ART. 3 - ENGAGEMENTS

**Les droits d'engagement sont fixés à 200 € maximum par équipage.**

Les engagements devront parvenir à l'organisateur au moins un mois à l'avance, accompagnés du droit d'engagement. Passé ce délai, le club organisateur pourra, dans la limite des places non pourvues, engager d'autres équipages. Un concurrent ne peut faire partie que d'un seul équipage à la fois.

### ART. 4 - RECOMPENSES

**Seuls les équipages de Ligues concourent pour le titre de Vainqueur de la Coupe de France des Régions d'Endurance T.T.**

L'équipage de Ligue se verra récompensé d'un Trophée qui sera remis en compétition chaque année.

Des Coupes seront remises aux 2 pilotes des :

- 3 premiers équipages de Ligues (\*),
- 3 premiers équipages des Comités Motocyclistes Départementaux,
- 3 premiers équipages de clubs,
- 3 premiers équipages Féminins,
- 3 premiers équipages d'importateurs ou constructeurs.

**(\* ) Trois Ligues différentes seront récompensées puisque ce classement est basé sur le résultat du meilleur équipage de chaque Ligue.**

Les pilotes des équipages de Ligues non envoyés par leur Ligue et les licenciés une manifestation figureront dans un classement séparé hors Coupe de France des Régions.

## **ART. 5 - NUMEROS**

Les numéros de course seront attribués par l'organisateur en priorité aux équipages de Liges, la date de réception faisant foi. Ces numéros, de dimensions réglementaires (hauteur mini 120 mm), seront de couleur noire sur fond de plaque jaune ; ils devront toujours être propres et lisibles. Quel que soit le mode de marquage, le pilote reste responsable de leur lisibilité.

L'ordre des départs et l'attribution des numéros (à partir de 1, 2, 3, etc pour les équipages de Ligue) seront déterminés en fonction du classement de l'année précédente.

## **ART. 6 - MOTOCYCLES**

Le contrôle du niveau sonore sera 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 seront présentées aux contrôles techniques. Celles qui ne seront pas conformes aux normes et au présent règlement seront refusées. Trois présentations sont autorisées. Une marque de peinture sera apposée sur le cadre, le silencieux et le bloc-moteur, ainsi que sur un extincteur obligatoire pour chaque équipage.

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

Toute machine 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 devra être remis en état avant que la machine puisse repartir. En cas de réparation impossible, la machine ne sera plus autorisée à continuer la course. Les motos type Enduro et Motocross sont acceptées, sans béquille.

## **- SANCTIONS**

- Machine non conforme :

- |   |   |
|---|---|
| 1. avant l'épreuve . . . . .                              | refusée au départ                             |
| 2. pendant l'épreuve, refus de remise en état : . . . . . | 1er avertissement . . . . . 1 tour            |
|   | 2ème avertissement . . . . . disqualification |

## **ART. 8 - ESSAIS**

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

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

## **ART. 9 - PARC FERME**

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

## **- SANCTIONS**

- Effectuer quoi que ce soit en relation avec le motocycle . . sanction prévue par le Code Sportif National pouvant aller jusqu'à la disqualification

## **ART. 10 - LIGNE DE DEPART**

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

Sur l'ordre du Directeur de course, les pilotes amèneront leur machine directement à l'emplacement désigné sur la ligne de départ où les motos seront maintenues par des piquets plantés à 1,50 m d'intervalle.

Une fois la mise en place des motos sur la ligne de départ, une période de chauffe de cinq minutes sera accordée aux concurrents. Le départ sera donné impérativement dans les cinq minutes suivant cette période sur le signal du Directeur de course. Tout travail et tout ravitaillement sur le motocycle sont interdits dès le début de la mise en place sur la ligne de départ.

## **ART. 11 - PISTE**

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

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

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

Le relief du terrain ne doit pas être trop accidenté. La piste devra tendre à ressembler à un parcours de liaison d'enduro. Le tracé de la piste ne doit pas permettre une vitesse moyenne supérieure à 50 km/h.

## **- 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. 12 - ORDRE DES DEPARTS**

Les numéros seront 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 sera déterminé en fonction des numéros de course ou des essais chronométrés. Les équipages de Ligues seront prioritaires.  
Dans tous les cas, les équipages composés d'un ou deux pilotes licenciés une manifestation partiront après.

**ART. 13 - DEPART**

Le départ sera donné style Le Mans. Les pilotes devront avoir un genou à terre. Le signal sera donné par le Directeur de Course au moyen du drapeau tricolore. Les pilotes franchiront à pied la distance les séparant de leur machine. Ils devront mettre eux-mêmes leur machine en marche sur la ligne par démarreur électrique ou mécanique. Le démarrage à la poussette est interdit.

Au moyen du drapeau vert, le Directeur de course autorise ensuite :

- le démarrage à la poussette pour lequel le pilote peut être aidé d'un mécanicien,
- le retour aux stands des 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. 14 - CHANGEMENT DE PILOTES**

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

**CAS PARTICULIER**

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

**- SANCTIONS**

- Remplacement d'un équipier . . . . . 1 tour de pénalité

**ART. 15 - STANDS**

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

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

Les concurrents doivent rouler à vitesse réduite dans le couloir de décélération séparé de la piste et du parc coureurs.

**- SANCTIONS**

- Non respect de la vitesse réduite dans le couloir de décélération :
- 1ère infraction . . . . . avertissement
  - 2ème infraction . . . . . 1 tour
  - 3ème infraction . . . . . disqualification

Par mesure de sécurité, chaque équipage devra posséder un extincteur en état de fonctionnement. Il est interdit de fumer dans les stands sous peine de sanction prévue par le Code Sportif National pouvant aller jusqu'à la disqualification.

**ART. 16 - ASSISTANCE DANS LES STANDS**

La machine pourra être réparée par un mécanicien et les pilotes. Les personnes admises sur les stands seront limitées aux pilotes, au mécanicien, au chef de stand, au panneuteur, 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**

- 1ère infraction . . . . . 1 minute
- 2ème infraction . . . . . 1 tour

**ART. 17 - RAVITAILLEMENT**

Les concurrents devront obligatoirement utiliser un carburant du commerce.  
Les ravitaillements s'effectueront obligatoirement au stand, moteur arrêté. Toute installation fixe de type "derrick" ou similaire est interdite.

## **- SANCTIONS**

- Ravitaillement en dehors des stands :  
.....1ère infraction..... 1 tour  
.....2ème infraction..... disqualification
- Ravitaillement moteur en marche..... disqualification

## **ART. 18 - REPARATIONS**

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

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

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

Seuls les dépannages de fortune, bougies, chaînes, etc...pourront être effectués par le pilote seul, sur le bord de la piste, à condition que la moto soit bien rangée et ne présente aucun danger pour la sécurité des concurrents.

Les soudures ne devront pas être effectuées dans les stands, mais dans un endroit mis spécialement à la disposition des coureurs par l'organisateur.

## **- SANCTIONS**

- Réparations contraires au règlement :  
.....1ère infraction..... 1 tour  
.....2ème infraction..... sanction prévue par le Code Sportif National  
pouvant aller jusqu'à la disqualification

## **ART. 19 - FIN DE COURSE**

Dès l'arrivée, les machines des 5 premières équipes devront faire l'objet d'un contrôle technique et rentrer au parc fermé. Les motos non rentrées au parc fermé ne seront pas classées.

Le classement sera établi en fonction du nombre de tours et du temps effectué par chaque équipage.

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

## **PROCEDURE D'ARRIVEE**

La course est considérée comme achevée et l'abaissement du drapeau se fera sur l'équipage classé 1er une fois les cinq ou six heures écoulées. Tous les équipages disposent de vingt minutes pour passer la ligne d'arrivée. A défaut de remplir cette condition, le dernier tour entamé ne sera pas compté.

## **ART. 20 - CLASSEMENTS**

Le classement se fera de la façon suivante :

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

**Le classement sera établi en fonction du nombre de tours et du temps effectué par chaque pilote. C'est le concurrent ayant effectué le plus grand nombre de tours, après décompte des écarts de départ, qui sera déclaré vainqueur. Pour être classé, un pilote devra effectuer la moitié de la distance parcourue par le premier et avoir franchi la ligne d'arrivée dans les 20 minutes suivant l'arrivée du premier.**

## **ART. 21 - REGLEMENTATION**

Cette compétition sera organisée conformément aux prescriptions du Code Sportif de la F.I.M., du Règlement National de la F.F.M., aux règles techniques et de sécurité et du présent règlement.

## **ART. 22 - RECLAMATIONS**

Les réclamations doivent être déposées conformément aux dispositions du Code Sportif National de la F.F.M..

Le montant de la caution accompagnant la réclamation est de 75 €.

Lorsque la réclamation entraîne un démontage du moteur, elle doit être assortie d'une caution de 75 € pour les moteurs à 2 T et de 150 € pour les moteurs à 4 T. Cette somme sera remboursée si la machine démontée s'avère conforme ou versée au pilote contraint au démontage si la non conformité est reconnue.

## **ART. 23 - OFFICIELS**

Seront désignés par la FFM :

- des chronométreurs officiels (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.

Seront désignés par la Ligue :

- deux personnes pour aider les chronométreurs,
  - un Directeur de course (titulaire du spécifique 2ème degré).
- [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)],
- un Commissaire Technique licencié.

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

## **ART. 24 - REGLES ENVIRONNEMENTALES**

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 . . . . . 1er avertissement : 1 tour
- 2ème 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
- 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 : . 1ère infraction : avertissement
- 2ème infraction : 1 tour
- 3ème infraction : disqualification
- Fumer . . . . . sanction prévue par le Code Sportif National pouvant aller jusqu'à la disqualification

#### **ASSISTANCE DANS LES STANDS**

- Assistance contraire au règlement : . . . . . 1ère infraction : 1 minute
- 2ème infraction : 1 tour

#### **RAVITAILLEMENT**

- En dehors des stands : . . . . . 1ère infraction : 1 tour
- 2ème infraction : disqualification
- Moteur en marche . . . . . disqualification

#### **REPARATIONS**

- Contraires au règlement . . . . . 1ère infraction : 1 tour
- 2ème 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 MOTO ET QUAD 2019

## Règles générales

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 ont 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 se déroulant de mars à octobre 2019, qui donnera lieu à un classement cumulé en fin de saison et désignera les vainqueurs de toutes les catégories, selon les formules :

- 1 pilote/1 moto,
- 2 pilotes/2 motos,
- 1 pilote/1 quad,
- 2 pilotes/2 quads.

Pour participer, les pilotes doivent être en possession d'une licence NCO, Inter ou LUE délivrée par la FFM. Les licenciés à la journée seront 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.

### ART. 1 - CALENDRIER

<b>16-17 mars</b>	Apchat (63)	HARD MOTO
<b>13-14 avril</b>	Essoyes (10)	MC ESSOYES
<b>11-12 mai</b>	St-Pons-de-Thomières (34)	QUAD CLUB DU JAUR
<b>22-23 juin</b>	Royère-de-Vassivière (23)	VASSIVIERE CLUB TOUT TERRAIN
<b>07-08 septembre</b>	Le Puy-en-Velay (43) (*)	MOTO-CLUB DU PUY-EN-VELAY
<b>05-06 octobre</b>	Montigny-les-Condé (02)	TEAM CONDE MOTO-VERTE

*(\*) La catégorie 85 cc 2T n'est pas autorisée sur cette épreuve.*

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 - EPREUVE

Chaque épreuve, d'une durée de :

#### MOTO

85 cc 2T (Championnat de France) . . . . .	1 h
Jeunes (-17 ans) (Championnat de France) . . . . .	2 h
Soft solo (hors Championnat de France) . . . . .	2 h
Championnat de France . . . . .	3 h
Soft duo (hors Championnat de France) . . . . .	3 h

#### QUAD

Championnat de France (solo) . . . . .	3 h
Duo (hors Championnat de France) . . . . .	3 h

est organisée sur un circuit de 5 à 10 kms maximum. La capacité de l'épreuve est de 30 pilotes au km. Les circuits seront matérialisés par des flèches et des rubalisees.

#### **Engagements à l'année (totalité des épreuves) :**

Les droits d'engagement sont fixés à **100 € par épreuve**, incluant les frais de transpondeur reversés à la FFM.

Les pilotes souhaitant s'engager à l'année seront prioritaires dans le choix des numéros. Le bulletin d'engagement devra être accompagné du règlement de chaque épreuve.

#### **Engagements épreuve par épreuve :**

##### MOTO

##### Droit d'engagement

85 cc 2T (hors championnat de France) . . . . .	55 €
Jeunes (-17 ans) – Championnat de France . . . . .	105 €
Soft solo (hors championnat de France) . . . . .	85 €
Championnat de France . . . . .	105 €
Soft duo (hors championnat de France) . . . . .	140 €

##### QUAD

Championnat de France (solo) . . . . .	105 €
Duo (hors championnat de France) . . . . .	140 €

Les engagements seront clos une semaine avant la date de l'épreuve. Toutefois, il sera encore possible de s'engager après la date de clôture moyennant une majoration de 10 € du droit d'engagement. L'engagement se fera obligatoirement par mail et le paiement par carte bancaire.

**En cas de désistement, les droits d'engagement seront remboursés :**

**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 feront uniquement sur envoi d'un courriel à l'adresse suivante : [thierry-chevrot@orange.fr](mailto:thierry-chevrot@orange.fr), accompagné d'un justificatif médical, date de réception du courriel faisant foi, minoré d'un droit administratif de 15 €.

- pas de remboursement dans la semaine de l'épreuve.

**Engagement épreuve par épreuve :**

- à 50% jusqu'à 15 jours avant l'épreuve, uniquement sur envoi d'un courriel à l'adresse suivante : [thierry-chevrot@orange.fr](mailto:thierry-chevrot@orange.fr), accompagné d'un justificatif médical, date de réception du courriel faisant foi, minoré d'un droit administratif de 15 €.
- pas de remboursement dans les deux semaines précédant l'épreuve, quelle que soit la cause du désistement.

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'Etat, permettra au club de refuser aux participants le remboursement de leur droit d'engagement.

**ART. 3 – CONTROLES ADMINISTRATIFS**

Chaque concurrent devra être en possession de sa licence en cours de validité.

La licence « une manifestation » sera délivrée aux pilotes en possession d'un certificat médical de moins d'un an. Le formulaire devra être téléchargé sur le site [www.ffmoto.org](http://www.ffmoto.org) rubrique « une manifestation ».

**ART. 4 – CASQUES ET PROTECTIONS DORSALE ET PECTORALE**

Les casques et protections dorsale et pectorale devront être conformes aux normes indiquées à l'article 2 des règles techniques et générales de l'enduro.

Les tear-off sont interdits.

**ART. 5 – RECONNAISSANCE**

Avant l'épreuve, seules les reconnaissances à pied ou à vélo sont autorisées. Aucun engin à moteur thermique ou électrique ne sera toléré sur le circuit avant le départ. Lors des reconnaissances, il est formellement interdit de modifier ou aménager le circuit, sous peine de sanctions (voir tableau des sanctions).

Les pilotes auront l'obligation de faire un tour de reconnaissance moto ou quad selon les horaires définis par chaque règlement particulier. Un pilote qui n'a pu faire son tour de reconnaissance (panne ou autre) prendra le départ sur la dernière ligne.

**ART. 6 – DEPART**

Le départ sera donné par vague de 12 à 25 motos ou de 8 à 15 quads toutes les 30 secondes. L'intervalle de temps entre les lignes sera retranché aux concurrents afin de ne pas les pénaliser. Le signal de départ sera donné par le Directeur de course au moyen d'un drapeau tricolore. Les pilotes seront sur leur moto ou leur quad, moteur coupé. Au signal, ils démarreront leur moto ou quad et partiront, puis 30 secondes après, même dispositif pour la vague suivante et ainsi de suite. Si un pilote ne démarrait pas dans les 15 secondes suivant le signal, il serait poussé hors de la zone de départ par les commissaires afin de ne pas gêner les vagues suivantes.

L'appel des lignes se fera 15 minutes avant l'heure fixée pour le départ. Les pilotes se positionneront librement sur leur ligne.

A 4 minutes du départ, il sera demandé aux assistants et mécaniciens d'évacuer les lignes de départ.

Les pilotes qui ne seraient pas encore sur leurs lignes respectives partiront en dernière ligne. Les pilotes qui ne pourront pas se rendre sur les lignes de départ suite à un problème partiront des stands lorsque toute la procédure de départ sera terminée, après autorisation du Directeur de Course.

A 3 minutes du départ, les moteurs seront mis en marche pour une dernière chauffe.

**Ordre des départs :**

**85 cc 2T**

Le départ sera donné par vague de 8 à 15 motos, toutes les 30 secondes selon la même procédure que ci-dessus.

Pour la 1ère épreuve, les vagues seront composées dans l'ordre des inscriptions, puis pour les épreuves suivantes, dans l'ordre du classement cumulé puis des inscriptions.

**Moto :**

Avant le tour de reconnaissance, les pilotes effectueront un sprint test d'une durée maximum de 5 minutes qui permettra de composer les différentes lignes de départ.

Le sprint test se déroulera de la manière suivante : les pilotes s'élanceront 1 par 1 toutes les 20 secondes, dans l'ordre où ils se présenteront sur la ligne de départ. Les pilotes effectueront un parcours chronométré qui reprendra une portion du circuit.

A l'issue de ce sprint test, il sera établi un classement qui permettra de déterminer les lignes de départ. Chaque pilote ou assistant devra se rendre au PC course pour récupérer son numéro de ligne. Un pilote qui n'aurait pas pu faire le prologue partira en dernière ligne.

Pour la 1ère épreuve, les lignes seront composées en fonction des résultats du sprint test.

A partir de la 2ème épreuve, la 1ère ligne sera composée obligatoirement de 18 pilotes : les 15 premiers du scratch général cumulé (ils effectueront le sprint test les premiers) et les 3 premiers pilotes du sprint test ; les lignes suivantes seront composées en fonction du classement du sprint test.

Les pilotes, inscrits en catégorie soft ou duo ne participeront pas au sprint test et partiront sur les dernières lignes qui leur seront réservées, **dans l'ordre des inscriptions.**

#### Quad

Avant le tour de reconnaissance, les pilotes effectueront un sprint test d'un maximum de 5 minutes qui permettra de composer les différentes lignes de départ.

Le sprint test se déroulera de la manière suivante : les pilotes s'élanceront 1 par 1 toutes les 15 secondes, par ordre de catégorie : 4x2 et 4x4. Les pilotes effectueront un parcours chronométré qui reprendra une portion du circuit.

A l'issue de ce prologue, il sera établi un classement qui permettra de déterminer les lignes de départ. Chaque pilote ou assistant devra se rendre au PC course pour récupérer son numéro de ligne. Un pilote qui n'aurait pas pu faire le prologue partira en dernière ligne.

Pour la 1ère épreuve, les lignes seront composées en fonction des résultats du sprint test.

A partir de la 2ème épreuve, la 1ère ligne sera composée obligatoirement de 10 pilotes : les 8 premiers du scratch général cumulé (ils effectueront le sprint test les premiers) et les 2 premiers pilotes du sprint test, les lignes suivantes seront composées en fonction du classement du sprint test.

Les pilotes, inscrits en catégorie duo ne participeront pas au sprint test et partiront sur les dernières lignes qui leur seront réservées, **dans l'ordre des inscriptions.**

#### **ART. 7 – RAVITAILLEMENT**

Les concurrents devront obligatoirement ravitailler dans le parc prévu à cet effet. Les ravitaillements se feront moteur arrêté et le pilote descendu de sa moto ou de son quad. 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 fera à allure lente et dans un seul sens.

Les changements de gants et de lunettes ne peuvent être effectués que dans les stands.

Les concurrents devront avoir obligatoirement un tapis environnemental. Chaque concurrent devra avoir un extincteur qu'il présentera au contrôle technique, en même temps que sa moto ou son quad.

Chaque concurrent est responsable de la propreté de son emplacement. Il veillera à ne laisser aucun débris sur place.

#### **ART 7 bis – ARRETS OBLIGATOIRES STANDS**

Les pilotes moto et quad devront obligatoirement passer deux fois par les stands dans la durée de l'épreuve, soit 3 heures. Les passages seront libres et seront effectués à n'importe quel moment, à l'appréciation du pilote. Si la course venait à être arrêtée avant son terme, il ne serait pas tenu compte du nombre de passages au stand. Les pilotes moto de la catégorie Jeune et soft devront passer par les stands 1 fois minimum.

Les pilotes moto 85 cc 2T devront passer une fois par les stands.

#### **ART. 8 – REPARATIONS**

Les réparations seront effectuées au stand. Toutefois, en cas de panne sur le circuit, le pilote pourra 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 seraient 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 de quad ou de moto ne pourra se faire remorquer par un autre concurrent. Seule l'organisation est habilitée à remorquer un véhicule pendant la course.

#### **ART. 9 – ARRIVEE**

Lorsque le temps sera écoulé, l'arrivée sera donnée sur le 1er concurrent ayant bouclé le plus grand nombre de tours à la présentation du drapeau à damiers.

Sera déclaré vainqueur le pilote qui aura bouclé le maximum de tours dans le minimum de temps. En effet, il sera 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 était arrêtée avant son terme, les points seront attribués ainsi :

**Motos :**

- plus de la moitié de la course écoulée : tous les points seront attribués,
- la moitié ou moins de la moitié de la course écoulée : la moitié des points sera attribuée.

**Quads :**

- plus de la moitié de la course écoulée : la totalité des points seront attribués
- la moitié ou moins de la moitié de la course écoulée : la moitié des points sera attribuée.

**ART 10 – 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, devra être déposée.

**ART. 11 – SANCTIONS**

Les sanctions seront 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 ou le quad .....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

**DEPART**

- Changement de ligne .....1 tour

**CIRCUIT**

- Rouler en dehors du circuit volontairement.....sanction prévue par le Code Sportif National  
pouvant aller jusqu'à la disqualification
- Casser des banderoles ou des piquets :
  - 1ère fois .....avertissement
  - Récidive .....1 tour
- Modification ou aménagement du circuit.....sanction prévue par le Code Sportif National  
lors de la reconnaissance à pied .....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 au podium.....Amende de 50 euros
- Non respect du nombre d'arrêts aux stands.....sanction prévue par le Code Sportif National  
pouvant aller jusqu'à la disqualification

**ART. 12 – ASSURANCE**

Les organisateurs devront souscrire une assurance auprès de la compagnie de leur choix.

**ART. 13 – APPLICATION DU PRESENT REGLEMENT**

Tous les points non prévus au présent règlement seront examinés par le jury, conformément aux règlements de la FFM. Par leur inscription, les concurrents s'engagent à se conformer au règlement et en accepter les décisions prises par les organisateurs et ne reconnaissent comme seule juridiction sportive que celle établie par le code sportif de la FFM.

## ART. 14 – REGLES ENVIRONNEMENTALES

Les pilotes devront respecter les règles environnementales mises en place par l'organisateur.

- Il est obligatoire d'utiliser le tapis environnemental.
- Prévoir dans le parc d'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 et leur demander de reprendre les pneus usagés et tous les déchets qu'ils auraient pu produire.
- 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 pour les participants ainsi que des toilettes pour le public.
- Prendre toutes dispositions pour préserver l'environnement, préserver les cultures, empêcher le stationnement sur les bas-côtés des routes (prévoir parkings), installer des sacs poubelles et les renouveler si nécessaire.
- Respecter la tranquillité de tous dans le parc pilote après 23 h.
- Enlever la signalétique dès la fin de l'épreuve.

## Règles particulières motos

### ART. 1 – HORAIRES PRÉVISIONNELS

#### **Samedi - MOTO**

Contrôles administratifs et techniques . . . . . 19 h – 19 h 30

#### **Dimanche - MOTO**

Contrôles administratifs et techniques . . . . . 7 h 45 – 9 h 30

Briefing . . . . . 10 h 15

Sprint test . . . . . 10 h 45

Tour de reconnaissance (1 T) . . . . . 12 h

Mise en grille . . . . . 12 h 45 mn

Départ . . . . . 13 h

Arrivée catégories Jeune et Soft . . . . . 15 h

Arrivée Élite - NCO - Duo . . . . . 16 h

Remise des Prix . . . . . 17 h

#### **Samedi – 85 cc 2T – 11/16 ans**

Contrôles administratifs et techniques . . . . . 7 h 45 – 9 h

Tour de reconnaissance . . . . . 9 h 15

Départ . . . . . 9 h 45

Arrivée . . . . . 10 h 45

Podium . . . . . 13 h 30

### ART. 2 - VERIFICATIONS TECHNIQUES

Les machines seront présentées aux contrôles techniques et devront être conformes aux règles techniques générales de l'endurance tout terrain. Celles qui ne seront 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 sera effectué (se référer à l'Article 7 des Règles Techniques Générales de l'enduro). La machine passée au contrôle technique sera 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 devra être en possession d'un extincteur à minima de 2 kgs, poudre ABC, et d'un tapis environnemental. Il devra également présenter au contrôle son équipement de sécurité.

### ART. 3 – CATEGORIES MOTO

L'âge minimum pour participer dans les catégories ci-dessous est fixé à 15 ans au 1er janvier 2019.

#### Élite (liste de notoriété fournie par la FFM)

(open) . . . . . fond rouge chiffres blancs

#### Nationaux

- N1 . . . . . fond vert chiffres blancs

- N2 . . . . . idem

- N3 . . . . . idem

Jeunes (moins de 17 ans au 1er janvier 2019) . . . . . fond blanc chiffres noirs

#### Espoirs (moins de 20 ans au 1er janvier 2019)

(open issu des classes N1, N2 et N3) . . . . . fond vert chiffres blancs

#### Juniors (moins de 23 ans au 1er janvier 2019)

(open issu des classes N1, N2 et N3) . . . . . fond vert chiffres blancs

#### Vétérans (37 ans au 1er janvier 2019)

(open issu des classes N1, N2 et N3) . . . . . fond vert chiffres blancs

**Super Vétérans (47 ans au 1er janvier 2019)**

(open issu des classes N1, N2 et N3) ..... fond vert chiffres blancs

**Féminines**

(open issu de l'élite et des classes N1, N2 et N3) ... fond violet chiffres blancs

**Licences une manifestation**

..... fond vert chiffres blancs

**Soft solo**

..... fond vert chiffres blancs

Numéros de 801 à 899

**Duo**

..... fond vert chiffres blancs

Numéros de 901 à 999

Les pilotes devront respecter les couleurs des plaques et numéros définies pour leur catégorie sous peine d'être refusés au départ.

Les pilotes ayant 37 ans au 1er janvier de l'année du championnat pourront choisir entre la catégorie vétérans ou une catégorie nationale. Ils ne pourront pas cumuler les deux classements. Idem pour les juniors, les espoirs et les super vétérans.

Pour les pilotes qui s'inscriront dans la catégorie JEUNE et soft, la durée de l'épreuve sera ramenée à 2h ; ils seront donc arrêtés après 2h de course sur présentation d'un panneau « STOP – 2 heures » à la ligne de chronométrage par le directeur de course.

**ART. 3-1 : MOTO 85 cc 2T**

**Pour pouvoir rouler dans cette catégorie, les pilotes doivent être âgés de 11 ans le jour de l'épreuve à 16 ans maximum.**

**La couleur des plaques et des numéros est libre.**

**Cette catégorie donnera lieu à un classement scratch et à un classement cumulé championnat.**

**ART. 4 – CLASSEMENTS**

Pour chaque épreuve, il sera établi un classement Scratch duquel seront extraits les classements par catégorie.

Pour être classé, un pilote devra effectuer 30% des tours du vainqueur de l'épreuve, (élite, national, féminine et jeune) et franchir 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 Scratch se fera 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 sera déclaré vainqueur.

Des points Championnat seront attribués aux 20 premiers scratch élite et nationale et de chaque catégorie : 25, 22, 20, 18, 16, 15, 14, 13, 12, 11, 10, 9, 8, 7, 6, 5, 4, 3, 2, 1.

La dernière épreuve (finale) verra ses points doublés.

Pour le classement du Championnat, tous les résultats seront pris en compte. En cas d'égalité, les concurrents seront 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 marquera pas de points dans sa nouvelle catégorie.

**Concurrence de date entre une épreuve du Championnat de France et une épreuve de Championnat FIM ou FIM Europe :**

Le pilote participant à un Championnat ou Coupe FIM ou FIM Europe en concurrence de date avec une épreuve du Championnat de France se verra réattribuer des points au Championnat de France si ce pilote est titulaire d'une licence FIM ou FIM Europe délivrée par la FFM. Ces points, équivalent à la moyenne des points acquis aux épreuves précédentes du Championnat de France, seront réattribués quelques jours avant la finale du Championnat de France auquel il est régulièrement engagé, s'il n'y a pas de concurrence de date 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.

**ART. 5 – TITRES ET RECOMPENSES**

A chaque épreuve, les 3 premiers pilotes des catégories suivantes seront récompensés :

- |                     |                 |                             |
|---------------------|-----------------|-----------------------------|
| - Scratch Elites    | - Jeunes        | - Féminines                 |
| - Scratch Nationaux | - Espoirs       | - Licence une manifestation |
| - Nationaux N1      | - Juniors       | - Soft                      |
| - Nationaux N2      | - Vétérans      | - Duo                       |
| - Nationaux N3      | - Super vétéran |                             |

Les trophées seront obligatoirement remis au podium et aux pilotes concernés. En aucun cas, ils ne pourront être remis à une tierce personne ou faire l'objet d'un envoi.

Tout pilote qui ne serait pas présent au podium se verra infliger une amende de 50 € par le club organisateur.

Seuls les classements Scratch Elite, Scratch National et Féminines feront l'objet d'attribution de titres du Championnat de France. Des titres de vainqueurs de Trophée seront décernés dans les autres catégories. Les catégories licence une manifestation ne feront pas l'objet d'un classement cumulé. Les catégories soft solo et duo donneront lieu à un classement unique et les pilotes ne pourront pas participer à un classement par catégorie ou à un classement cumulé du championnat.

#### Pilotes 85 cc 2T

A chaque épreuve, les 3 premiers pilotes seront récompensés. Un classement cumulé sera établi sur la saison et fera l'objet d'une attribution de titre de championnat de France.

Attribution des points : voir article 4 - classements

### **Règles particulières Quads**

Ces épreuves sont ouvertes à tous les quads prévus dans les RTS de la FFM

#### **ART. 1 – HORAIRES PRÉVISIONNELS**

##### **Vendredi**

Contrôles administratifs et techniques . . . . . 18 h – 18 h 30

##### **Samedi**

Contrôles administratifs et techniques . . . . . 7 h 45 – 9 h 30

Briefing . . . . . 10 h 15

Sprint test . . . . . 11 h

Tour de reconnaissance (1 T) . . . . . 12 h

Mise en grille . . . . . 12 h 45 mn

Départ . . . . . 13 h

Arrivée . . . . . 16 h

Remise des Prix . . . . . 17 h

#### **ART. 2 – VERIFICATIONS TECHNIQUES**

Les machines devront être conformes au règlement général de l'endurance quad. Un marquage sur le cadre sera effectué ; la machine passée au contrôle technique sera obligatoirement la machine utilisée pour le tour de reconnaissance et la course.

Les machines devront être équipées d'un bumper (pare choc) arrière permettant d'éviter un contact avec le disque de frein et la couronne.

La plaque numéro arrière pourra être perpendiculaire à l'axe de la piste ou parallèle. Si la plaque est parallèle et fixée sur le bumper arrière, elle devra être articulée et en matière souple ou auto-cassante.

Un contrôle sonore sera effectué (se référer à l'Article 7 des Règles Techniques Générales de l'Enduro).

Pendant l'épreuve, toute machine dont le pot d'échappement est devenu défectueux sera arrêtée pour mise en conformité.

Chaque pilote devra être en possession d'un extincteur à minima de 2 kgs, poudre ABC et d'un tapis environnemental. Il devra également présenter au contrôle son équipement de sécurité.

#### **ART. 3 – CATEGORIES**

- Nationaux (4x2)
- Nationaux (4x4)
- Vétérans 4x2 (37 ans au 1er janvier 2019)
- Juniors (open 4x2 et 4x4 ; moins de 23 ans au 1er janvier 2019)
- Vétérans 4x4 ;(37 ans au 1er janvier 2019)
- Féminines (open 4x2 et 4x4)
- Super vétéran (47 ans au 1er janvier 2019) – open 4x2 et 4x4
- Licences une manifestation

#### **Les plaques numéros devront avoir un fond jaune et des chiffres noirs.**

Les pilotes devront respecter les couleurs des plaques et numéros sous peine d'être refusés au départ.

#### **ART. 4 – CLASSEMENTS**

Pour chaque épreuve, il sera établi un classement Scratch duquel seront extraits les classements par catégorie.

Pour être classé, un pilote devra effectuer 30 % du nombre de tours du vainqueur, sans distinction de catégorie, à l'exception des féminines (la moitié des tours du vainqueur de la catégorie féminine) et franchir 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 Scratch se fera 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 temps au départ et cumul des deux manches de l'épreuve qui sera déclaré vainqueur.

Des points Championnat seront attribués sur le classement de la journée 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.

La dernière épreuve (finale) verra ses points doublés.

Pour le classement du Championnat, tous les résultats seront pris en compte. En cas d'égalité, les concurrents seront 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.

#### ART. 5 – TITRES ET RECOMPENSES

A chaque épreuve, les 3 premiers pilotes des catégories suivantes seront récompensés :

- Nationaux (4 x 4)
- Nationaux (4 x 2)
- Juniors
- Vétérans 4 x 2
- Vétérans 4 x 4
- Super vétérans
- Féminines
- Licence une manifestation

Les coupes et lots seront obligatoirement remis au podium et aux pilotes concernés. En aucun cas, ils ne pourront être remis à une tierce personne ou faire l'objet d'un envoi.

Tout pilote qui ne serait pas présent au podium se verra infliger une amende de 50 € par le club organisateur.

Seuls les classements Scratch 4x2, 4x4 et Féminines feront l'objet d'attribution de titres du Championnat de France. Des titres de vainqueurs de Trophée seront décernés dans les autres catégories.

## TROPHÉE DE FRANCE ENDURO KID 2019

#### ART. 1 – DEFINITION

La Fédération Française de Motocyclisme met en place le Trophée 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 devra 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

<b>20 avril</b>	Riom-es-Montagne (15)	QUADS ET MOTOS GENTIANE
<b>04 mai</b>	Auzole (46)	CAHORS TRIAL CLUB
<b>14 juillet</b>	La Bosse (25)	AM LES FINS
<b>07 septembre</b>	Issoire (63)	ISSOIRE MOTO-VERTE
<b>05 octobre</b>	Brioude (43)	MC BRIOUEDE

#### ART. 3 – ENGAGEMENTS

Le Trophée de France Enduro Kid est ouvert aux pilotes titulaires d'une licence NJ ou NCO. Tout pilote participant à une épreuve du Trophée de France doit impérativement posséder **au minimum le guidon d'argent**.

Les licenciés une manifestation pourront s'engager s'il reste des places.

**Les engagements s'effectueront auprès de chaque moto-club organisateur à l'adresse suivante : <https://ffm.engagement-sports.com>.**

Les droits d'engagements sont fixés à :

**Engagements à l'année : 55 euros.**

Les engagements à l'année sont ouverts du 22 JANVIER AU 26 FEVRIER.

**Engagements par épreuve : 60 euros**

Les engagements par épreuve seront ouverts à partir du 27 FEVRIER et clos le vendredi de la semaine précédant chaque épreuve.

**Le paiement du droit d'engagement se fera uniquement par CB.**

**En cas de paiement revenu impayé, un courriel sera adressé au pilote qui disposera 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 sera automatiquement désengagé de l'épreuve, ainsi que des épreuves suivantes.**

**En cas de forfait, le pilote devra fournir un justificatif à envoyer, impérativement au plus tard le vendredi précédant l'épreuve, à l'adresse suivante : [cjuilliet@ffmoto.com](mailto:cjuilliet@ffmoto.com).. Une somme de 10 euros pour frais administratifs sera déduite du montant du remboursement.**

**Le nombre maximum d'engagés est fixé à 220 pilotes. Toutefois, chaque moto-club fixera son nombre maximum d'engagés selon la capacité de son épreuve. 5 places sont réservées aux moto-clubs jusqu'à 15 jours avant l'épreuve.**

**Il est souhaitable que les épreuves soient espacées au minimum de 15 jours et qu'elles ne soient pas organisées le même jour que les Coupes de France des Régions Motocross ou Enduro.**

Les licences une manifestation sont acceptées et sont à prendre directement sur le site de la FFM. Les pilotes possédant ce type de licence seront classés à l'épreuve, mais ne marqueront en aucun cas de points au Trophée de France.

#### **ART. 4 – NUMEROS DE COURSE - CATEGORIES**

Une fois validé, le numéro de course restera identique pour toute la saison, quelle que soit la catégorie.

Les catégories du Trophée de France Enduro Kid sont les suivantes :

- **Poussins** (de 7 à 10 ans – 65cc boîte à vitesse mécanique)  
Age mini : avoir 7 ans la veille de l'épreuve – Age maxi : ne pas avoir 11 ans au 1er janvier
- **Benjamins** (de 9 à 10 ans – 90 cc maximum) - Age mini : avoir 9 ans la veille de l'épreuve  
Age maxi : ne pas avoir 11 ans au 1er janvier.
- **Minimes** (de 11 à 12 ans – 85 cc 2T ou 150cc 4T maximum)  
Age mini : avoir 11 ans la veille de l'épreuve – Age maxi : ne pas avoir 13 ans au 1er janvier.
- **Cadets** (de 13 à 15 ans – 85cc 2T ou 150cc 4T maximum)  
Age mini : avoir 13 ans la veille de l'épreuve – Age maxi : ne pas avoir 16 ans au 1er janvier.
- **Espoirs** (de 13 à 16 ans – 125cc 2T ou 150cc 4T maximum)  
Age mini : avoir 13 ans la veille de l'épreuve – Age maxi : ne pas avoir 17 ans au 1er janvier.

Les 50 cc ne sont pas autorisés.

Des dérogations à ces différentes catégories d'âges pourront exceptionnellement être accordées par la Commission d'Enduro aux pilotes qui en feront la demande.

Les pilotes âgés de 17 ans au 1<sup>er</sup> janvier de l'année du Trophée (125 cc 2T ou 150 cc 4T) pourront également participer à l'épreuve, mais ne pourront en aucun cas marquer des points au Trophée de France. L'ordre de départ de la 1<sup>ère</sup> épreuve se fera dans l'ordre du classement du trophée 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 choisiront 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.

#### **Plaques et numéros de course :**

Les couleurs de plaques sont ainsi définies :

- Benjamins : ..... plaque noire, numéro blanc
- Poussins : ..... plaque bleue, numéro blanc,
- Minimes : ..... plaque jaune, numéro noir,
- Cadets : ..... plaque verte, numéro blanc,
- Espoirs : ..... plaque blanche, numéro noir.

#### **ART. 5 – CONTROLES ADMINISTRATIFS ET TECHNIQUES**

Les contrôles administratifs et techniques se dérouleront le matin de l'épreuve de 8 h à 9 h 30 mn. Ils pourront aussi avoir lieu en partie la veille. Dans tous les cas, il faudra se référer au règlement particulier de l'épreuve.

Des contrôles de cylindrée pourront 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 devra présenter toutes les motos qu'il aura passées au contrôle technique et avec lesquelles il aura roulé.

Les machines devront posséder la cylindrée, le châssis (cadre et bras oscillant) et le diamètre des roues d'origine, le reste étant libre.

Tout coureur qui n'aura pas satisfait aux vérifications techniques et administratives aux horaires prévus se verra refuser le départ par le Directeur de course.

Après avoir satisfait aux contrôles administratifs et techniques, les pilotes devront pousser immédiatement leur machine au parc fermé.

#### **ART. 6 – CLASSEMENTS**

Le classement est établi en cumulant les temps des spéciales et des pénalités. Le pilote ayant réalisé le plus petit temps est déclaré vainqueur de sa catégorie.

Il y aura un classement par catégorie. Les points du Trophée seront 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.

L'organisateur pourra établir un classement Scratch pour les Poussins, Benjamins, Minimes, Cadets et Espoirs.

**\*\* Les pilotes qui seront désignés par la Commission Nationale ou leur Ligue pour participer à la Coupe de France des Régions de Motocross ou d'Enduro,... marqueront sur l'épreuve du Trophée de France du même jour la moyenne des points acquis sur toutes les épreuves du Trophée de France, participation aux classiques étant exclue.**

## ART. 7 – TITRES ET RECOMPENSES

A chaque épreuve, une récompense sera obligatoirement offerte aux 3 premiers pilotes de chaque catégorie. Des titres de vainqueurs de Trophée seront décernés aux premiers pilotes des catégories suivantes : Poussins, Benjamins, Minimes, Cadets et Espoirs.  
Les 3 premiers pilotes de ces classements recevront une coupe ou une récompense.

## ART 8 – PROTECTION DES PILOTES

Lors des reconnaissances, des entraînements et des courses, les pilotes devront 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 sera refusé par le Directeur de course.  
Les casques et protections dorsale et pectorale des pilotes devront être conformes avec l'article 2 des règles techniques générales de l'Enduro.

## ART. 9 – MACHINES

Les cylindrées imposées sont 65 cc 2T, 85 cc 2T, 125 cc 2T et 150 cc 4T maximum, munies d'une boîte à vitesses (cylindrées aux normes des constructeurs).

La moto doit être propre. Les Commissaires Techniques vérifieront 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.

## 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.

La boucle doit être composée au maximum de deux tronçons de liaison et d'un tronçon de spéciale. Le club devra 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 pourront marquer un temps de repos avant de s'élancer dans la spéciale (voir les RTS).

Aucune mécanique ne sera réalisée par une personne autre que le pilote durant ce temps.

Dès la sortie de la spéciale, 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 délégué pourra parcourir avec l'organisateur la totalité des liaisons et pourra, 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.

**Spéciale :** La spéciale doit être entièrement balisée sur un terrain naturel, d'une durée comprise entre 3 et 10 minutes. 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 ne sera 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 permettra 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 : . . . 1 minute.
- Reprise d'une spéciale pour casse ou autre : . . . . . 1 minute.
- Aide extérieure : . . . . . 1 minute de pénalité (sauf en cas de panne).

Une ambulance et un médecin (au minimum) doivent être présents près du départ de la spéciale.  
Le temps de liaison entre chaque spéciale ne pourra pas être supérieur à 60 minutes selon la catégorie.

A la fin du tour, le pilote devra se reposer au minimum 30 minutes selon les catégories afin de repartir pour la boucle suivante.

Les pilotes ne pourront pas parcourir dans la journée :

- plus de 4 fois la spéciale pour les catégories Poussins et Benjamins,
- plus de 5 fois la spéciale pour la catégorie Minimes – Cadets,
- plus de 6 fois la spéciale pour la catégorie Espoirs.

#### **ART.11 – PROCEDURE DE DEPART**

Un carton de pointage (ou équivalent) sera donné à tous les pilotes avec mise en place d'un pointage type contrôle horaire au départ.

Les pilotes partiront par groupe de 15 maximum selon le planning de départ de la course prévu par le club. Les pilotes devront être présents au moins 5 minutes avant l'heure de départ dans la zone parc fermé. Ils devront parcourir, moteur arrêté en poussant leur machine, la distance qui les sépare de la zone de départ. Les pilotes se positionneront dans la zone de départ 1 minute avant le top départ, moteur éteint.

Des marshalls en moto devront encadrer chaque groupe de 15 pilotes maximum, dans les catégories Poussins, Minimes et Benjamin, afin d'assurer la sécurité de ceux-ci (au minimum un devant et un derrière).

Les Espoirs et les Cadets partiront 3 par 3 toutes les minutes. 4 marshalls devront être prévus pour ces deux catégories.

Au top départ, les pilotes auront 1 minute pour démarrer leur machine et s'élancer. Au-delà, ils devront 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 sera 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 sera pénalisé de 10 secondes.

Si le pilote ne respecte pas le code sportif et le règlement fédéral, il sera pénalisé de 2 minutes par infraction constatée. Au-delà de la 3ème infraction, une exclusion pourra 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 sera constitué. Il sera composé de :

- Membres votants :

- Président du Jury (délégué désigné par la Commission nationale),
- 1er Membre du Jury : officiels nommé par la Commission Nationale,
- 1 Commissaire sportif,

Ces officiels seront au minimum Commissaires sportifs Enduro 1er 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.

#### **ART.14 – REGLES ENVIRONNEMENTALES**

Les pilotes devront respecter les règles environnementales mises en place par l'organisateur. Il est obligatoire d'utiliser un tapis environnemental qui devra être constitué d'une semelle imperméable et de textile absorbant et dont les dimensions minimales sont de 2 m x 1 m.

**Sanctions :** - Non utilisation du tapis environnemental : . . . . . 1 minute

Les tear-off sont interdits. En cas d'utilisation, le pilote sera disqualifié. Les roll-off sont autorisés.

Pendant toute la durée de l'épreuve, le nettoyage à l'eau sous pression (jets d'eau, nettoyeur haute pression, ...) des motos est strictement interdit.

**Sanction :** . . . . . 5 minutes de pénalité.

Tout bruit dans le parc coureurs au-delà de 22 heures est interdit.

**Sanction :** - 1ère infraction : . . . . . avertissement

- 2ème infraction : . . . . . exclusion du pilote

## REGLES GENERALES TRIAL (Celles-ci viennent en complément au Code Sportif Fédéral)

Les présentes dispositions ont vocation à harmoniser la pratique de la discipline 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.

### 1. DÉFINITION DES CATÉGORIES

Les catégories mises en place pour chaque épreuve doivent respecter l'appellation et les conditions suivantes :

- **Elites** : flèches rouges
- **Experts** : flèches rouges et bleues alternées
- **Seniors 1** : flèches bleues
- **Open** : flèches bleues et vertes alternées
- **Seniors 2** : flèches vertes
- **Seniors 3** : flèches jaunes
- **Vétérans** : flèches vertes et jaunes alternées
- **Seniors 4** : flèches noires
- **E-Trial** : flèches vertes et jaunes alternées

Tout changement de catégorie en cours de saison annule le cumul des points acquis précédemment.

### 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 ou 3 appuis et plus ..... = 3 points
- Echec ..... = 5 points

En cas de gêne constatée par les contrôleurs, le pilote doit recommencer toute la zone et seules les pénalités du 2ème passage sont prises en compte.

Dans le cas d'une erreur de pointage sur le badge et si le pilote est déjà parti sans correction, le Commissaire devra informer le Directeur de course dans l'heure qui suit par une notification.

#### 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 ou appui ..... = 3 points
- Plus de trois pieds ou appui ..... = 5 points
- Echec ..... = 5 points

### 3. DÉFINITION DES FAUTES

#### a) 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 pneus, repose-pieds, bloc et protection moteur, touche le sol, ou prenne appui sur un obstacle.

#### b) Echec

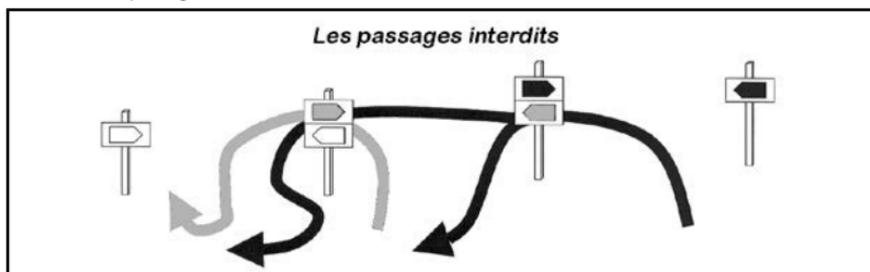
Motos solos :

- recul de la moto avec pied à terre,
- chute,
- guidon touchant le sol,
- avoir les deux pieds du même côté de la machine, ou derrière l'axe de la roue arrière de la moto lorsque celle-ci est cabrée,
- 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 aie franchi le signal de fin de section.
- arrêt du moteur avec tout appui de la moto ou du pilote,
- 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,
- traverser une délimitation avec n'importe quelle roue,
- franchir les limites latérales d'une zone (rouler de l'autre côté du ruban),

- 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,
- passer dans un sens ou dans l'autre une porte fermée par les flèches d'une autre catégorie,
- assistant qui pousse ou tire le ruban pour faire gagner de la place au pilote,
- effectuer une boucle à l'intérieur de la zone,
- entrée de l'assistant dans la zone sans y être autorisé,
- refuser de franchir une zone.
- passage d'une roue au-dessus d'une limite extérieure avec pied à terre.

TOUT CONSTAT D'ECHEC SERA SIGNALÉ INSTANTANÉMENT PAR UN COUP DE SIFFLET.  
N.B. Mettre un pied en dehors de la zone est considéré comme simple pied à terre.

c) schéma des passages interdits



#### 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. Si le coureur dépasse vingt minutes de retard au départ, à la fin du 1er tour ou à l'arrivée, il sera 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 10 h peut pointer tout le temps où l'affichage est à 10 h 00.

#### 5. SANCTIONS

- Refus de sortir de la zone après un échec et après que le Commissaire en ait donné l'ordre : 5 points supplémentaires (dès le 1er tour).
- Toute infraction au Code de la Route sera sanctionnée par la direction de course en fonction de la gravité de la faute commise.
- 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 sera sanctionné par une pénalité de 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 suite à une incorrection ou une conduite incongrue.

Barème de la carte jaune sur la même épreuve :

- 1ère carte jaune : 5 points
- 2ème carte jaune : 10 points
- 3ème carte jaune : 20 points

**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.

#### 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 s'établit 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.

## 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.

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.

## CHAMPIONNATS DE FRANCE DE TRIAL 2019 ADULTES

### ART. 1 - DEFINITION

### ART. 2 - CONCURRENTS

### ART. 3 - DEPARTS

### ART. 4 - ACCUEIL ADMINISTRATIF ET ENGAGEMENTS

- 4.1 - Accueil administratif
- 4.2 - Engagements
- 4.3 - Mesure spéciale d'engagement

### ART. 5 - CONTROLE TECHNIQUE

- 5.1 - Motocycles et équipements
- 5.2 - Numéros de course
- 5.3 - Assistants

### ART. 6 - EPREUVES

### ART. 7 - PARCOURS

- 7.3 - Signalisation

### ART. 7 Bis - QUALIFICATIONS

### ART. 8 - TEMPS IMPARTIS

- 8.1 - Temps A
- 8.2 - Temps B

### ART. 9 - MESURES EXCEPTIONNELLES

### ART. 10 - ZONES

- 10.1 - Visite
- 10.2 - Délimitation
- 10.3 - Tracé
- 10.4 - Accès
- 10.5 - Franchissement

### ART. 11 - DEFINITION DES FAUTES DANS LA ZONE

- 11.1 - Pied à terre ou appui

- 11.2 - Echec

### ART. 12 - PENALISATIONS

- 12.1 - Dispositif de pointage
- 12.2 - Barème des pénalisations

### ART. 13 - SANCTIONS

### ART. 14 - CALENDRIER

### ART. 15 - CLASSEMENTS DE L'EPREUVE

### ART. 16 - CLASSEMENTS DU CHAMPIONNAT

### ART. 17 - DEFINITION DES CATEGORIES

- 17.1 - Elites
- 17.2 - Experts
- 17.3 - Seniors 1
- 17.4 - Open
- 17.5 - Seniors 2
- 17.6 - Vétérans
- 17.7 - E-Trial
- 17.8 - Critérium
- 17.9 - Changement de catégorie

### ART. 18 - RECLAMATIONS

### ART. 19 - JURY

### ART. 20 - OFFICIELS

## 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.

## ART. 1 – DEFINITION

La F.F.M met en compétition le Championnat de France de Trial Elites, Experts, Seniors 1, Seniors 2, Open, Vétérans, E-Trial et un Trophée Critérium. Les titres de Champions de France seront décernés aux sept vainqueurs de ces catégories ayant acquis le plus grand nombre de points au classement final.

## ART. 2 – CONCURRENTS

Le Championnat de France est réservé aux coureurs de nationalité française ou étrangère titulaires d'une licence française compétition ou internationale délivrée par la FFM.

Seuls les concurrents figurant sur une des listes de notoriété participent au Championnat de France dans les catégories suivantes : Elites, Experts, Seniors 1, Open.

Tous les Seniors 2, Vétérans, E-Trial et Trophée Critérium peuvent être classés.

Le nombre de partants maximum en Championnat de France est de 130 pilotes, y compris les Trophées Jeunes et Critérium et le Championnat Féminin.

Les pilotes âgés de plus de 15 ans souhaitant concourir sur une moto de plus de 125cc ne pourront s'engager que dans les catégories adultes.

En l'application de l'article 6 du Règlement Intérieur de la FFM, le représentant des pilotes à la CNT est élu par ses pairs, parmi les pilotes majeurs engagés en Championnat de France.

Le mandat de ce représentant des pilotes sera renouvelé chaque année et l'élection sera réalisée à l'occasion de la 1ère manche du Championnat.

### ART. 3 – DEPARTS

**3.1** - Les départs doivent avoir lieu de façon à ce que le dernier pilote arrive à 17 h 30 mn. L'intervalle de départ entre les pilotes est de **1'30"** pour toutes les catégories.

**3.2** - Par catégorie dans l'ordre suivant : Critérium, E-Trial, Vétérans, Seniors 2 hors liste, Seniors 2, Open, Seniors 1, Experts, Elites.

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, 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.

**Pour les catégories Open, Seniors 1, Experts et Elites, se référer à l'article 7 bis concernant l'ordre des départs.**

**3.4** - Les horaires de départ seront affichés à partir de 18 h30 mn la veille de l'épreuve. En aucun cas, ceux-ci ne pourront être avancés.

### ART. 4 – ACCUEIL ADMINISTRATIF ET ENGAGEMENTS

L'accueil administratif et technique sera ouvert la veille de la course **de 13 h à 16 h30 mn (selon le tableau ci-dessous)** et le matin de la course **de 8 h à 8 h30 mn**.

13 h 00	.....	Elites
13 h 10	.....	Experts
13 h 15	.....	Seniors 1
13 h 30	.....	Open
13 h 55	.....	Seniors 2
14 h 25	.....	Féminines
14 h 30	.....	Espoirs 3 et 4
14 h 40	.....	Vétérans
15 h 00	.....	Critérium
15 h 15	.....	E-Trial

#### 4.1 – Accueil administratif

A leur arrivée sur le lieu de l'épreuve, les concurrents régulièrement engagés 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, LES, NTR, NCO, internationale délivrée par la FFM, NET, **ETR**),
- leur CASM pour les épreuves sur des terrains.

Un pilote régulièrement engagé qui, en cas de circonstances exceptionnelles indépendantes de sa volonté, ne pourrait se présenter aux horaires indiqués dans la réglementation, devra prévenir le responsable des engagements avant 16 h 30 mn, la veille de la manifestation.

#### 4.2 – Engagements

Les pilotes s'engageront directement auprès des moto-clubs organisateurs à l'adresse suivante : <https://ffm.engage-sports.com>.

Les engagements seront ouverts à partir du **16 janvier**. Les pilotes pourront s'engager via engage-sport jusqu'au **vendredi 15 h, veille de l'épreuve**. Passé ce délai, les pilotes devront s'engager sur place, directement auprès de Philippe LE PIT, avec un droit d'engagement majoré de 10 euros.

Le droit d'engagement est fixé à **60 euros ou 80 euros** si le pilote a un assistant. Le paiement du droit d'engagement se fera uniquement par carte bancaire.

En cas de paiement revenu impayé, un courriel sera 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, soit 12 euros, 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.

En cas de désistement, le pilote sera remboursé de la totalité du droit d'engagement, déduction faite de 10 euros de frais administratifs, s'il prévient avant la date de clôture sur envoi d'un courrier à la FFM ou courriel à l'adresse suivante : [cjuilliet@ffmoto.com](mailto:cjuilliet@ffmoto.com), accompagné d'un justificatif, cachet de la poste faisant foi ou date de réception du courriel.

Toute absence ou forfait d'un pilote le jour de la course ne donnera lieu à aucun remboursement.

Lorsqu'une épreuve se déroule sur deux jours de compétition, le pilote peut s'engager sur l'une ou l'autre indépendamment.

En cas de refus d'engagement, le pilote en sera 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 numéros de course seront attribués par Philippe LE PIT.

### 4.3 – Mesure spéciale d'engagement

Les pilotes détenteurs d'un permis de conduire, désireux d'utiliser une moto réservée au franchissement des zones pour laquelle ce permis ne correspond pas à la cylindrée de celle-ci, doivent inscrire un assistant détenteur du permis de conduire moto et présenter au contrôle technique deux machines, dont une avec laquelle ils ont le droit de circuler réglementairement.

La moto de remplacement doit être de type tout terrain.

### TOUT PILOTE PRIS A CONDUIRE LA MOTO DE FRANCHISSEMENT EN DEHORS DES ZONES SERA DISQUALIFIE IMMEDIATEMENT DE LA COURSE.

En cas de défaillance technique de la moto de franchissement, il est interdit au pilote de franchir les zones avec la moto de liaison (petite cylindrée).

## ART. 5 – CONTROLE TECHNIQUE

Il sera ouvert la veille de la course de **13 h à 16 h 30 mn** à la suite du contrôle administratif et le dimanche matin de **8 h à 8 h 30 mn**.

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 F.F.M, La L.M.R. du lieu d'organisation doit obligatoirement 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. Le port de bottes, d'un pantalon, d'un maillot avec manches longues et de gants est obligatoire.

**De plus, le pilote doit obligatoirement porter une protection dorsale à la norme EN 1621-2. Elle sera présentée au contrôle technique et son utilisation pourra être vérifiée à tout moment de la course. Le port d'une protection pectorale est fortement recommandé.**

### Le cadre sera plombé pour la saison.

Le silencieux d'échappement sera marqué.

Le numéro devra être marqué sur la touche de peinture.

Les pilotes présentant deux motos, dans le cadre de l'article 4.3, devront 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, pourra être décidé par le Jury.

Dans le paddock, les motos doivent être installées sur un tapis de protection du sol (étanche en-dessous et absorbant au-dessus) lors de toutes interventions mécaniques et de ravitaillement en carburant sous peine de sanctions financières.

Ces protections devront être remportées par les concurrents à la fin de l'épreuve.

Les motocycles admis dans les trials doivent répondre aux spécifications suivantes :

- 1) Etre conformes aux prescriptions des règlements techniques de la F.F.M. et à celles du Code de la Route sous la responsabilité du concurrent,
- 2) Etre équipés d'un coupe-circuit automatique apposé sur le guidon côté gauche et relié au poignet du pilote,
- 3) Le Commissaire Technique devra vérifier la conformité du niveau sonore des machines, selon la méthode « 2 m/max » détaillée dans l'annuaire 2019, lequel ne devra pas dépasser :
  - 104 dB/A pour les machines de Trial à moteur 2T
  - 106 dB/A pour les machines de Trial à moteur 4T.
- 4) Les garde-boue doivent être bordés, les poignées ou manettes doivent être boulées. Toutes les aspérités dangereuses doivent être protégées.

- 5) Le pignon de sortie de boîte doit obligatoirement être protégé par le carter d'origine.
- 6) L'engrènement inférieur de la couronne arrière doit être protégé par la protection d'origine.
- 7) Une protection doit être placée sur la surface de la couronne arrière afin de ne pas pouvoir passer les doigts.
- 8) Une étiquette autocollante sera apposée sur les casques. Elle sera contrôlée à chaque épreuve et valable pour l'année.
- 9) Trois présentations maximum sont autorisées au contrôle technique avant le refus au départ.
- 10) Tout transport de carburant dans un réservoir additionnel installé sur la moto est interdit.
- 11) 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.
- 12) La protection des disques de freins avant et arrière doit être conforme à l'origine.
- 13) Les disques arrière pleins sont obligatoires.

## 5.2 – Numéros de course

Les pilotes pourront imprimer leurs numéros par leur soin au centre des faces avant et arrière de leur tenue ou à défaut il leur sera remis un dossard à la fin des contrôles.

La dimension des numéros doit être conforme à l'Annexe technique de la F.I.M.

Fond blanc de 25 cm sur 25 cm, dépourvu de toute publicité.

Hauteur des chiffres = 15 cm.

Largeur du chiffre = 6 cm.

Épaisseur du trait = 2 cm

### Il est obligatoire d'imprimer les numéros dans la couleur correspondant à la catégorie :

Catégorie Elites ..... = Rouge RAL 3020

Catégorie Experts ..... = Rouge RAL 3020 et Bleu RAL 5017

Catégorie Seniors 1 ..... = Bleu RAL 5017

Catégorie Open ..... = premier chiffre Bleu RAL 5017 et second chiffre Vert RAL 6024

Catégorie Seniors 2 et Vétérans .. = Vert RAL 6024

Catégorie E-Trial ..... = Vert RAL 6024 et Jaune RAL 1021

Catégorie Critérium ..... = Vert RAL 6024 et Jaune RAL 1021

Le port de ces identifications est obligatoire et doivent rester visibles pendant toute la durée de la course et de la reconnaissance.

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.

## 5.3 – Assistants

Le pilote n'a le droit qu'à un seul assistant uniquement pour des raisons de sécurité.

Les pilotes désirant les services d'un assistant devront l'inscrire auprès de l'organisateur en conformité avec les articles 4.1, 4.2, 4.3 et 5.1 (carte grise, licence sportive, contrôle technique). Les assistants porteront obligatoirement un dossard fourni avec le même numéro que leur pilote. **Un bracelet d'identification leur sera fourni et apposé lors des contrôles. Il devra être visible tout au long de l'épreuve.**

Les pilotes et assistants signeront une feuille d'emargement.

## ART. 6 – EPREUVES

Tous les clubs affiliés à la F.F.M. peuvent prétendre organiser une épreuve du Championnat de France. Il convient d'en faire la demande avant le 1er octobre de l'année précédente.

L'organisateur doit s'engager à respecter le cahier des charges de la F.F.M.

## ART. 7 – PARCOURS

**7.1** - Le parcours doit éviter, autant que possible, les voies goudronnées.

Des contrôles de passage pourront être placés sur l'itinéraire pour le respect du tracé du parcours. Ils devront être signalés par un drapeau rouge à proximité. Les organisateurs peuvent très bien ne pas les mentionner sur les règlements particuliers ou fiches.

DANS LE CAS D'UN FLECHAGE SPECIFIQUE POUR LES 50 CC, LES ASSISTANTS DES PILOTES CONCERNES DOIVENT OBLIGATOIREMENT EMPRUNTER CETTE PARTIE DU PARCOURS. DANS TOUS LES CAS, LE BINOME PILOTE/ASSISTANT DOIT RESTER FORME.

**7.2** - Le parcours d'une épreuve retenue pour le Championnat de France doit comporter :

- 3 tours de 10 zones, **sauf pour la catégorie Critérium, 2 tours de 10 zones.**

- se dérouler sur une distance totale comprise entre 15 et 45 kilomètres pour les parcours et entre 12 et 40 kilomètres pour les terrains.

Les organisateurs qui ont deux épreuves sur le même week-end doivent avoir le même parcours et les mêmes zones sur les deux jours de course.

**Tracé des zones :** Les zones devront comporter 3 tracés.

### FORMAT DE COURSE

<b>Elites</b> . . . . .	10 zones, tracé spécifique rouge
<b>Experts</b> . . . . .	Panaché de zones rouges et bleues
<b>Seniors 1</b> . . . . .	10 zones, tracé spécifique bleu
<b>Open</b> . . . . .	Panaché de zones vertes et bleues
<b>Seniors 2</b> . . . . .	10 zones, tracé spécifique vert
<b>Vétérans</b> . . . . .	10 zones, tracé spécifique vert
<b>E-Trial</b> . . . . .	Panaché de zones vertes et jaunes
<b>Critérium</b> . . . . .	Panaché de zones vertes et jaunes

Les zones reconstituées avec des éléments naturels devront être accessibles à toutes les catégories et non dangereuses. Leur nombre est limité à une par épreuve.

Les zones dites "artificielles" constituées avec des éléments préfabriqués ou empilés seront supprimées si la dénivellée est supérieure à 2 m ou si la largeur minimum des éléments est inférieure à 2 m.

**En cas d'hésitation du traceur, il est conseillé de choisir le tracé le plus facile.**

#### 7.3 - Signalisation

Après chaque zone, les deux premières flèches d'inter-zones devront indiquer le numéro de la zone suivante.

Les concurrents doivent respecter strictement la réglementation du Code de la Route et la signalisation du parcours.

#### ART. 7 Bis – QUALIFICATIONS

Des qualifications auront lieu la veille de la compétition. Ces qualifications sont obligatoires pour les catégories : Open, Seniors 1, Experts et Elites.

Les coureurs qui n'y participent pas ne seront pas autorisés à prendre le départ de la compétition. Tous les coureurs doivent montrer une authentique volonté de défendre ses chances.

Si la direction de course estime qu'un coureur n'a pas fait preuve d'une telle volonté, il pourra être pénalisé et/ou disqualifié.

La direction de course désignera une zone qui sera utilisée pour les qualifications et qui pourra également être utilisée pendant la compétition.

Les heures des qualifications seront publiées dans les horaires de la manifestation.

L'ordre de départ se fera par tirage au sort par catégorie après les contrôles administratifs et techniques.

Il y aura deux passages :

- 1er passage : essai libre
- 2e passage : qualification

Les temps et les pénalités serviront à établir le classement. Un coureur qui n'a pas de point de pénalité et qui a le meilleur temps sera le vainqueur.

Tous les coureurs sans pénalité seront classés devant ceux qui auront des points de pénalités, indépendamment de leurs temps.

En cas d'annulation des qualifications par la direction de course en raison de circonstances imprévues, l'ordre de départ de la compétition sera la règle appliquée aux autres catégories.

Pour les coureurs non classés, le tirage au sort sera utilisé pour l'ordre de départ et ils prendront toujours le départ en premier de leur catégorie.

L'ordre de départ pour la compétition sera l'ordre inverse du classement de la qualification.

Si deux coureurs ont les mêmes pénalités et le même temps, le tirage au sort déterminera leur position.

#### ART. 8 – TEMPS IMPARTIS

##### 8.1 – Temps A

		1er tour	Temps global
<b>Catégories Championnat</b>	<b>10 zones</b>	<b>3 h 30</b>	<b>6 h 30</b>
<b>Trophée Critérium</b>	<b>10 zones</b>	<b>3 h 30</b>	<b>5 h 30</b>

DANS LES ZONES, UNE PRIORITE EST DONNEE AUX PILOTES EFFECTUANT LEUR 1ER TOUR.

##### 8.2 – Temps B

Le temps de course pourra être majoré par le Jury. La décision de prolongation devra être communiquée avant le départ de chaque tour.

## ART. 9 – MESURES EXCEPTIONNELLES

**9.1** - Si, le jour de l'épreuve, certaines parties de l'itinéraire ou certaines zones sont devenues 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 ne sera alors encourue pour cette section par aucun coureur. Le temps maximum autorisé pour la course ne sera pas modifié.

**9.2** - Toute modification ou dégradation de la zone devra être signalée par un panneau à l'entrée de celle-ci et au départ (les pilotes de la ou des catégorie(s) concernée(s) pourront reconnaître la zone modifiée).

## ART. 10 – ZONES

### 10.1 – Visite

Le temps de visite des zones est de 2 h 30 mn. Pour y accéder il faut avoir satisfait aux contrôles administratif et technique et porter les signes distinctifs remis au cours de ces contrôles.

L'horaire de la visite des zones sera affiché aux contrôles.

**La visite des zones est autorisée le jour de la course mais seulement au 1er tour.**

L'organisateur est tenu de mettre une personne par zone afin de la surveiller lors de la visite. Ces personnes devront observer et noter les éventuelles interventions des pilotes et suiveurs sur le tracé de la zone et les signaler au directeur de course. Tout officiel de l'organisation qui constate également des interventions de toutes personnes lors de la visite devra les signaler au directeur de course.

Le port du casque et des gants n'est pas obligatoire dans la zone lors de la visite la veille de l'épreuve.

### 10.2 – Délimitation

Les zones sont délimitées autant que possible par des obstacles naturels. Cependant, la largeur pourra 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.

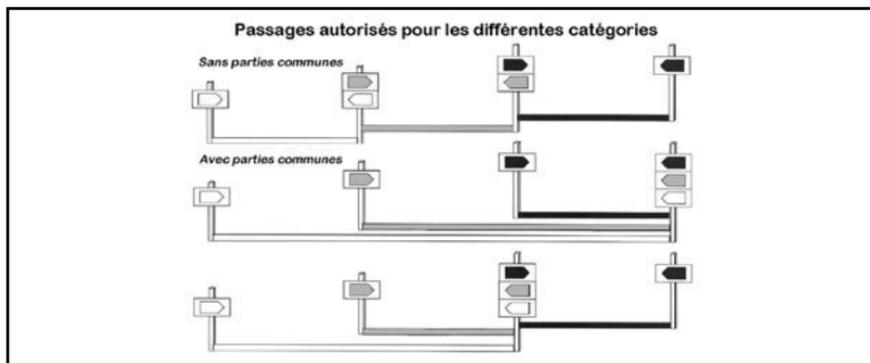
Le nombre de portes sera limité à 5 par coureur, sauf avis du Jury. **Si besoin, les portes pourront être numérotées dans l'ordre de passage défini par le traceur.**

Elles doivent être :

- rouges pour les Elites,
- rouges et bleues pour les Experts,
- bleues pour les Seniors 1,
- bleues et vertes pour les Open,
- vertes pour les Seniors 2,
- vertes pour les Vétérans,
- vertes et jaunes pour les E-Trial,
- vertes et jaunes pour le Critérium.

Les rubalisees ne doivent servir qu'aux limites extérieures de la zone.

Schéma des différentes portes autorisées



**Les zones Open seront indiquées à l'entrée de la zone par un panneau dont l'écriture sera de la couleur correspondant à la catégorie.**

Un corridor d'accès à la section est obligatoire. Il doit être aménagé solidement (0,60 m de large x 0,90 m de haut sur 3 m de long environ).

Le corridor fait partie de la zone et reste sous le contrôle du commissaire.

Pour des raisons de sécurité, à l'extérieur des limites des zones, un couloir peut être prévu par les organisateurs pour les officiels, la presse et les assistants.

Pour des raisons de sécurité, la sortie des zones peut être aménagée de la façon suivante:

### 10.3 – Tracé

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.

La matérialisation des limites extérieures de la zone doit être indiquée au moyen d'un ruban placé au moins à 10 cm, au plus à 30 cm du sol.

**MESURE EXCEPTIONNELLE : les responsables des tracés se réservent le droit, si nécessaire, de délimiter des portions dans la zone à l'aide de rubalise fixée entre 5 et 10 cm du sol afin de contenir les pilotes dans la trajectoire.**

Il est interdit de coller les flèches. Elles doivent être fixées solidement (exemple : collier, ruban adhésif...etc) sur un support (exemple : piquet).

### 10.4 – Accès

**L'accès à l'intérieur des zones n'est autorisé qu'aux commissaires, officiels de l'épreuve, assistants et concurrents à moto.**

L'assistant ne peut pénétrer dans la zone que lorsque son pilote franchit celle-ci et après avoir demandé préalablement l'autorisation au Commissaire. Le port du casque et de gants est obligatoire pour l'assistant qui entre dans la zone pour assurer son pilote. La protection dorsale est fortement recommandée pour 2019.

Pour des raisons de sécurité, le port d'un sac de transport n'est pas autorisé à l'intérieur de la zone.

### 10.5 – 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 aurait 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.

**Temps de franchissement : 1 mn30.**

## ART. 11 – DEFINITION DES FAUTES DANS LA ZONE

### 11.1 – Pied à terre ou appui

Voir Article 3 des Règles Générales Trial.

### 11.2 - Echec

Voir Article 3 des Règles Générales Trial.

Est également considéré comme échec, le dépassement du temps de franchissement.

## ART. 12 – PENALISATIONS

### 12.1 – Dispositifs de pointage

Pour permettre d'établir les classements, les systèmes de pointage électroniques sont remis au moment du départ effectif du pilote et devront être présentés à la table de pointage/chronométrage à l'issue de chaque tour. Ils devront être impérativement portés par le pilote.

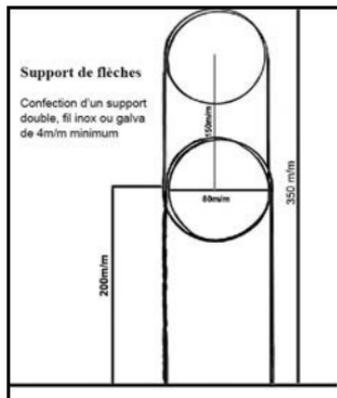
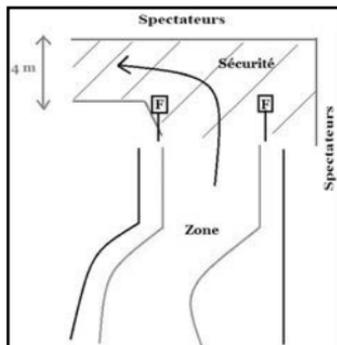
Il incombe seuls aux concurrents de les présenter aux Commissaires.

Ils seront remis au départ. Si le concurrent perd le dispositif, il est disqualifié.

Les dispositifs de pointage, ainsi que le **carton de double pointage**, doivent être remis à la personne en charge des classements. Il les conservera jusqu'à l'homologation des résultats.

### 12.2 - Barème de pénalisations

Voir Article 2 des Règles Générales Trial.



## ART. 13 – SANCTIONS

- Toute tentative de modification lors de la visite des zones et de la compétition par le pilote ou toute autre personne ayant un intérêt dans la performance de celui-ci . . . 10 points
- Tout pilote qui remet son système de pointage après son temps alloué après la visite . . . 10 points
- Retard au départ, à l'arrivée ou à la fin de l'épreuve. . . . . 1 point par mn
- Refus de l'assistant de sortir de la zone après que le commissaire en ait donné l'ordre . . . . . 5 points supplémentaires
- Assistance dans le corridor (mécanique, maintien de la moto par l'assistant, 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 1er tour et à l'arrivée . . . . . disqualification
- Absence de tapis de protection du sol au cours de l'assemblage de mécanique ou de ravitaillement en carburant . . . . . 50 €
- Pratique de la moto sans casque . . . . . 50 €
- Pratique d'un engin moteur après 20 h dans le parc coureur . . . . . 50 €
- Communication 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 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

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.

Dans les deux semaines précédant la course, les entraînements sont autorisés par l'organisateur exclusivement dans des lieux prévus à cet effet. **TOUT ENTRAINEMENT EN DEHORS DE CES LIEUX EST INTERDIT ET ENTRAÎNERA L'EXCLUSION DU OU DES PILOTES.**

## ART. 14 – CALENDRIER

Le Championnat de France se déroule sur les épreuves suivantes :

<b>31 mars</b>	Lançon de Provence (13)	Moto-Club Toulonnais
<b>14 avril</b>	Nemours (77)	UM Nemourienne
<b>5 mai</b>	Sant Julia (Andorre)	Federacio Motociclista Andorra
<b>19 mai</b>	Andlau (67)	Moto-Club d'Andlau
<b>16 juin</b>	Quinssaines (03)	Moto-Club de Montluçon
<b>15 septembre</b>	Châteauneuf Val St Donat (04)	Moto-Club Volx Villeneuve
<b>06 octobre</b>	Allasac (19)	AM Allasac

Si pour une raison ou pour une autre, l'une d'entre elles devait être annulée, elle ne serait pas remplacée (sauf cas d'élections ou de referendum sur le plan national).

## ART. 15 – CLASSEMENTS DE L'ÉPREUVE

Il sera établi huit classements Elites, Experts, Open, Seniors 1, Seniors 2, Vétérans, E-Trial et Critérium par épreuve. Dans chaque catégorie, sera déclaré vainqueur le pilote ayant marqué le moins de points (pénalités, pénalisations, sanctions). Le classement de l'épreuve sera établi dans l'ordre croissant des points.

Pour figurer au classement, le concurrent devra s'être présenté sur la totalité des zones.

### 15.1 - Départage des ex-æquo

En fonction du nombre de zéro, de un, de deux, etc. En cas de maintien des ex-æquo, c'est celui qui aura effectué le temps de course le plus court qui sera déclaré vainqueur.

Le classement apparaissant sur le tableau d'affichage pendant la durée de l'épreuve a simplement un caractère indicatif. Seul le classement signé par le Directeur de course qui est affiché est officiel.

## ART. 16 – CLASSEMENTS DU CHAMPIONNAT ET TROPHÉE CRITERIUM

**16.1** - Points comptant pour les Championnats et le Trophée Critérium, à attribuer par épreuve, aux pilotes dans les catégories ÉLITES, EXPERTS, OPEN, SENIORS 1, SENIORS 2, VETERANS, E-TRIAL et CRITERIUM :

1er . . . . . 20 pts	6ème . . . . . 10 pts	11ème . . . . . 5 pts
2ème . . . . . 17 pts	7ème . . . . . 9 pts	12ème . . . . . 4 pts
3ème . . . . . 15 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

**16.2** - Sera retenue pour le classement final des catégories Elites, Experts, Seniors 1, Open, Seniors 2, Vétérans, E-Trial et Trophée Critérium la totalité des résultats.

En cas d'ex-aequo à la fin d'un Championnat, il sera départagé à la majorité des meilleures places. Si l'ex-aequo subsiste, il sera tranché dans l'ordre, par la meilleure place dans la dernière épreuve comptant pour le Championnat en question, ou dans la pénultième ou dans l'antépénultième, etc.

## **ART. 17 – DEFINITION DES CATEGORIES**

Ces catégories comprennent :

### **17.1 – Elites**

- les pilotes Experts ayant marqué des points au Championnat Experts,
- le Champion de France Seniors 1 de l'année précédente,
- les pilotes sélectionnés par la Commission.

### **17.2 – Experts**

- le champion de France Seniors 1 de l'année précédente (si ce dernier ne désire pas aller en Elites),
- les pilotes Seniors 1, Open et pilotes Experts 1 classés au-delà de la 5ème place l'année précédente.

### **17.3 – Seniors 1**

- les pilotes ayant marqué des points au Championnat Seniors 1,
- les pilotes du Trophée Jeunes ayant choisi cette option,
- le Champion Seniors 2,
- les pilotes sélectionnés par la Commission sur demande,

### **17.4 – Open**

- les pilotes ayant marqué des points au Championnat Open,
- les pilotes Seniors 1 classés après la 3ème place du Championnat de l'année précédente et Seniors 2 sélectionnés par la Commission sur demande,
- les pilotes du Trophée Jeunes ayant choisi cette option,

### **17.5 – Seniors 2**

- les pilotes classés de la 2ème à la 20ème place du Championnat Seniors 2 de l'année précédente désirant rester dans cette catégorie,
- les pilotes du Trophée Jeunes ayant choisi cette option,
- les pilotes sélectionnés par la Commission.

### **17.6 – Vétérans**

- les pilotes âgés d'au moins 40 ans dans l'année.

### **17.7 – E-Trial**

- les pilotes disposant d'une moto électrique.

### **17.8 – Critérium**

- les pilotes d'un niveau inférieur au niveau S2 du Championnat de France.

### **17.9 – Changement de catégorie**

Les changements de catégories sont définitifs dès l'homologation des résultats. Les demandes exceptionnelles de changement de catégorie devront parvenir à la F.F.M. avant le 31 décembre.

## **ART. 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 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.

## **ART. 19 – JURY**

La Commission Nationale de Trial désignera un Délégué et un Membre du Jury. Le Délégué sera le Président du Jury, à charge de la Ligue de désigner le Directeur de course et un troisième Membre du Jury (titulaires du 2ème degré).

Une première réunion aura lieu la veille de l'épreuve après les vérifications et une seconde à la fin de l'épreuve.

## **ART. 20 – OFFICIELS**

Les frais du délégué sont pris en charge à 50 % par le club et à 50 % par la F.F.M. ; ceux du Membre du Jury à 100 % par la F.F.M., ceux du Commissaire Technique et du Directeur de course à 100 % par le club.

# TROPHÉE DE FRANCE JEUNES SUR LES TERRAINS

## CLAUSES PARTICULIÈRES

Les règles sportives qui ne sont pas spécifiques à ce Trophée n'apparaissent pas dans les clauses particulières. Pour les trouver, il faut se reporter au règlement de base du Championnat Adultes.

### ART. 1 – CONCURENENTS

#### ART. 2 – ACCUEIL ADMINISTRATIF

2.1 – Concurrents

2.2 – Assistants

#### ART. 3 – CARACTERISTIQUES DU CHAMPIONNAT

#### ART. 4 – PARCOURS

#### ART. 5 – DEPART

### ART. 6 – CALENDRIER

#### ART. 7 – CLASSEMENT DE L'ÉPREUVE

#### ART. 8 – CLASSEMENT FINAL

#### ART. 9 – CONTRÔLE TECHNIQUE

9.1 – Parc fermé

9.2 – Numéros de course

#### ART. 10 – OFFICIELS

### ART. 1 – CONCURENENTS

Le Trophée de France Espoirs 1, Espoirs 2, Espoirs 3 et Espoirs 4 sur les « terrains » est ouvert aux pilotes titulaires d'une licence à l'année, ainsi qu'aux pilotes étrangers titulaires d'une licence annuelle F.F.M.

Les licences à la journée sont acceptées mais leurs détenteurs ne sont pas retenus pour l'attribution des points du Trophée.

### ART. 2 – ACCUEIL ADMINISTRATIF

#### 2.1 – Concurrents

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

- leur licence pour l'année en cours,
- leur CASM,
- un pouvoir médical, si non rempli sur la demande d'engagement, doit être rédigé et signé.

Les pilotes s'engageront directement auprès des moto-clubs organisateurs à l'adresse suivante : <https://ffm.engage-sports.com>.

Les engagements seront ouverts à partir du **16 janvier**. Les pilotes pourront s'engager via engage-sport jusqu'au **vendredi 15 h, veille de l'épreuve**. Passé ce délai, les pilotes devront s'engager sur place, directement auprès de Philippe LE PIT, avec un droit d'engagement majoré de 10 euros.

Le droit d'engagement est fixé à **60 euros** ou **80 euros** si le pilote a un assistant. Le paiement du droit d'engagement se fera uniquement par carte bancaire.

En cas de paiement revenu impayé, un courriel sera 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, soit 12 euros, 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.

En cas de désistement, le pilote sera remboursé de la totalité du droit d'engagement, déduction faite de 10 euros de frais administratifs, s'il prévient avant la date de clôture sur envoi d'un courrier à la FFM ou courriel à l'adresse suivante : [cjuilliet@ffmoto.com](mailto:cjuilliet@ffmoto.com), accompagné d'un justificatif, cachet de la poste faisant foi ou date de réception du courriel.

Toute absence ou forfait d'un pilote le jour de la course ne donnera lieu à aucun remboursement.

Lorsqu'une épreuve se déroule sur deux jours de compétition, le pilote peut s'engager sur l'une ou l'autre indépendamment.

En cas de refus d'engagement, le pilote en sera 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 numéros de course seront attribués par Philippe LE PIT.

#### 2.2 – Assistants

Les assistants doivent être licenciés.

**ART. 3 – CARACTERISTIQUES DU TROPHEE**

Les modalités de ce Trophée sont récapitulées dans le tableau ci-dessous :

NIVEAU	AGE	TYPE DE LICENCE	TITRE DE CHAMPION	MACHINE	COULEUR DES FLECHES	ORDRE DES DEPARTS	NOMBRE DE TOURS
Espoirs 4	A partir de 7 ans jusqu'à 12 ans*	NJ	Non	Inf à 80 cc jusqu'à 10 ans Inf à 125 cc jusqu'à 12 ans	noires	1er	2
Espoirs 3	A partir de 7 ans jusqu'à 14 ans*	NJ	Non	Inf à 80 cc jusqu'à 10 ans Inf à 125 cc entre 11 et 14 ans	jaunes	2ème	2
Espoirs 2	A partir de 7 ans jusqu'à 17 ans*	NJ, NCO, NTR	Non	Inf à 80 cc jusqu'à 10 ans Inf à 125 cc maximum à partir de 11 ans	vertes	3ème avec les Seniors 2	3
Espoirs 1	A partir de 7 ans jusqu'à 17 ans*	NJ, NCO, NTR ou inter	Non	Inf à 80 cc jusqu'à 10 ans Inf à 125 cc maximum à partir de 11 ans	bleues ou vertes	4ème avec les Open	3

(\* ) au 1er janvier de l'année du Championnat.

Toute modification ou dégradation importante de la zone doit être signalée par un panneau à l'entrée de celle-ci.

**Le pilote n'a le droit qu'à un seul assistant uniquement pour des raisons de sécurité**

L'assistant restera à l'extérieur, sauf pour « assurer » le pilote après acceptation du commissaire.

Le port du casque et des gants est obligatoire pour l'assistant qui entre dans la zone pour assurer son pilote.

Le couloir extérieur réservé aux organisateurs, pilotes, officiels et assistants (double ruban) est obligatoire pour ce cycle d'épreuves.

Un corridor d'accès à la section est obligatoire, il doit être aménagé solidement (0,60 m de large x 0,90 m de haut sur 3 m de long environ).

Le corridor fait partie de la zone et reste sous le contrôle du commissaire.

**ART. 4 – PARCOURS**

Le Trophée de France Jeunes se déroule sur un terrain d'une longueur totale de 18 kms maximum, comprenant 2 ou 3 tours de 10 zones selon le tableau ci-dessous :

	Zones	Nombre de tours	1er tour	Temps global
Espoirs 1 Espoirs 2	10 zones	3	3 h 30	6 h 30
Espoirs 3 Espoirs 4	10 zones	2	3 h 30	5 h 30

Pour un bon départage des concurrents, dans chaque catégorie, il doit y avoir 1/3 des zones de difficulté supérieure, 1/3 des zones de difficulté moyenne et 1/3 des zones dites faciles.

Après chaque zone, les deux premières fleches d'inter-zones doivent indiquer le numéro de la zone suivante.

**ART. 5 – DEPART**

Les heures de départ seront affichées la veille de l'épreuve à l'accueil administratif. Les départs doivent avoir lieu de façon à ce que le dernier pilote arrive à 17 h 30 mn.

Pour la première épreuve de la saison, les ordres de départ sont définis la veille de l'épreuve par tirage au sort à l'intérieur de chaque catégorie.

Pour les autres épreuves, l'ordre des départs est inverse au classement de l'épreuve précédente. Les nouveaux engagés partent au début de leur catégorie.

L'ordre des catégories est : Espoirs 4, Espoirs 3, Espoirs 2 avec les « Seniors 2 », Espoirs 1 avec les « Open ».

**ART. 6 – CALENDRIER**

Le Trophée Jeunes se déroule sur les épreuves suivantes :

<b>31 mars</b>	Lançon de Provence (13)	Moto-Club Toulonnais
<b>14 avril</b>	Nemours (77)	UM Nemourienne
<b>5 mai</b>	Sant Julia (Andorre)	Federacio Motociclista Andorra
<b>19 mai</b>	Andlau (67)	Moto-Club d'Andlau
<b>16 juin</b>	Quinssaines (03)	Moto-Club de Montluçon
<b>15 septembre</b>	Châteauneuf Val St Donat (04)	Moto-Club Volx Villeneuve
<b>06 octobre</b>	Allassac (19)	AM Allassac

**ART. 7 – CLASSEMENT DE L'EPREUVE**

Voir article 15 du Championnat de France de Trial Adultes.

## ART. 8 – CLASSEMENT FINAL

Seront retenus pour le classement final des catégories Jeunes (Espoir 1, 2, 3 et 4) la totalité des résultats.

## ART. 9 – CONTROLE TECHNIQUE

Voir article 5 et 5.1 du règlement du Championnat de France Adultes.

### 9.1 – Parc fermé

Un parc fermé pourra être aménagé, contigu à l'arrivée. Les machines seront mises en parc fermé pendant 30 minutes après l'arrivée du dernier concurrent de la catégorie.

Les concurrents doivent retirer leur moto dans les 30 minutes après la réouverture du parc.

Passé ce délai, les surveillants du parc ne seront plus responsables des machines qui y resteraient.

### 9.2 – Numéros de course

Voir article 5.2 du Règlement du Championnat de France de Trial Adultes.

**En cas d'impression, il est obligatoire d'imprimer les numéros de la couleur correspondant à la catégorie :**

Catégorie ESP 4 ..... = Noir RAL 9011

Catégorie ESP 3 ..... = Jaune RAL 1021

Catégorie ESP 2 ..... = Vert RAL 6024

Catégorie ESP 1 ..... = premier chiffre Bleu RAL 5017 et second chiffre Vert RAL 6024

## ART. 10 – OFFICIELS

Voir article 20 du règlement du Championnat de France Adultes.

# CHAMPIONNAT ET TROPHÉE DE FRANCE FEMININ

## CLAUSES PARTICULIERES

**Les règles sportives qui ne sont pas spécifiques à ce Championnat n'apparaissent pas dans les clauses particulières. Pour les trouver, il faut se reporter au règlement de base du Championnat Adultes.**

### ART. 1 – DEFINITION

### ART. 2 – CONCURRENTES

### ART 3 – ACCUEIL ADMINISTRATIF

3.1 – Concurrentes

3.2 – Assistants

### ART. 4 – CARACTERISTIQUES DU CHAMPIONNAT

### ART. 5 – PARCOURS

### ART. 6 – DEPART

### ART. 7 – CALENDRIER

### ART. 8 – CLASSEMENT DE L'EPREUVE

### ART. 9 – CLASSEMENT FINAL

### ART.10 – CONTROLE TECHNIQUE

10.1 – Numéros de course

### ART.11 – OFFICIELS

## ART. 1 – DEFINITION

La F.F.M. met en compétition le CHAMPIONNAT DE FRANCE FEMININ et le TROPHÉE DE FRANCE FEMININ qui se disputent sur les mêmes épreuves que celles du Trophée de France Jeunes.

## ART. 2 – CONCURRENTES

Les deux catégories sont ouvertes exclusivement aux Féminines titulaires d'une licence française compétition ou licence internationale ainsi qu'aux pilotes féminines étrangères titulaires d'une licence annuelle F.F.M.

Les licences une manifestation sont acceptées, mais leurs détentrices ne sont pas retenues pour l'attribution des points du Championnat ou du Trophée.

## ART 3 – ACCUEIL ADMINISTRATIF

### 3.1 – Concurrentes

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

- leur licence pour l'année en cours,
- leur CASM ou leur permis de conduire ou la licence A1.

Les pilotes s'engageront directement auprès des moto-clubs organisateurs à l'adresse suivante :

<https://ffm.engage-sports.com/>

Les engagements seront ouverts à partir du **16 janvier**. Les pilotes pourront s'engager via engage-sport jusqu'au **vendredi 15 h, veille de l'épreuve**. Passé ce délai, les pilotes devront s'engager sur place, directement auprès de Philippe LE PIT, avec un droit d'engagement majoré de 10 euros.

Le droit d'engagement est fixé à **60 euros ou 80 euros** si le pilote a un assistant. Le paiement du droit d'engagement se fera uniquement par carte bancaire.

En cas de paiement revenu impayé, un courriel sera 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, soit 12 euros, 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.

En cas de désistement, le pilote sera remboursé de la totalité du droit d'engagement, déduction faite de 10 euros de frais administratifs, s'il prévient avant la date de clôture sur envoi d'un courrier à la FFM ou courriel à l'adresse suivante : [cjuillet@ffmoto.com](mailto:cjuillet@ffmoto.com), accompagné d'un justificatif, cachet de la poste faisant foi ou date de réception du courriel.

Toute absence ou forfait d'un pilote le jour de la course ne donnera lieu à aucun remboursement.

Lorsqu'une épreuve se déroule sur deux jours de compétition, le pilote peut s'engager sur l'une ou l'autre indépendamment.

En cas de refus d'engagement, le pilote en sera 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 numéros de course seront attribués par Philippe LE PIT.

### 3.2 – Assistants

Les assistants doivent être licenciés.

## ART. 4 – CARACTERISTIQUES DU CHAMPIONNAT

Les modalités de ce Championnat sont récapitulées dans le tableau ci-dessous :

CATEGORIE	TITRE DE CHAMPION	COULEUR DES FLECHES	ORDRE DES DEPARTS
Championnat de France	oui	Jaunes ou vertes	après les Espoirs 3
Trophée Féminin	non	Jaunes ou noires	après le Chpt Féminin

Toute modification ou dégradation importante de la zone doit être signalée par un panneau à l'entrée de celle-ci. L'assistant restera à l'extérieur, sauf pour "assurer" le pilote après acceptation du commissaire.

Le port du casque et des gants est obligatoire pour l'assistant qui entre dans la zone pour assurer son pilote. **La protection dorsale est recommandée pour l'assistant.**

Un corridor d'accès à la section est obligatoire, il doit être aménagé solidement (0,60 m de large x 0,90 m de haut sur 3 m de long environ).

Le corridor fait partie de la zone et reste sous le contrôle du commissaire.

## ART. 5 – PARCOURS

	Zones	Nombre de tours	1er tour	Temps global
Championnat Féminin	10 zones	3	3 h 30	6 h 30
Trophée Féminin	10 zones	2	3 h 30	5 h 30

Pour un bon départage des concurrents, dans chaque catégorie, il doit y avoir 1/3 des zones de difficulté supérieure, 1/3 des zones de difficulté moyenne et 1/3 des zones dites faciles.

Après chaque zone, les deux premières flèches d'inter-zones doivent indiquer le numéro de la zone suivante.

## ART. 6 – DEPART

Les heures de départ sont calquées sur celles du Trophée Jeunes (cf article 5).

Pour la première épreuve de la saison, les ordres de départ sont définis la veille de l'épreuve par tirage au sort à l'intérieur de chaque catégorie.

Pour les autres épreuves, l'ordre des départs est inverse au classement de l'épreuve précédente. Les nouveaux engagés partent au début de leur catégorie.

L'ordre des catégories est : Trophée puis Championnat de France.

## ART. 7 – CALENDRIER

Le Championnat Féminin se déroule sur les épreuves suivantes :

<b>31 mars</b>	Lançon de Provence (13)	Moto-Club Toulonnais
<b>14 avril</b>	Nemours (77)	UM Nemourienne
<b>5 mai</b>	Sant Julia (Andorre)	Federacio Motociclista Andorra
<b>19 mai</b>	Andlau (67)	Moto-Club d'Andlau
<b>16 juin</b>	Quinssaines (03)	Moto-Club de Montluçon
<b>15 septembre</b>	Châteauneuf Val St Donat (04)	Moto-Club Volx Villeneuve
<b>06 octobre</b>	Allassac (19)	AM Allassac

## ART. 8 – CLASSEMENT

Voir art. 15 du Championnat de France de Trial Adultes.

## ART. 9 – CLASSEMENT FINAL

Voir art. 16 du Championnat de France de Trial Adultes.

## ART. 10 – CONTROLE TECHNIQUE

Voir art. 5 et 5.1 du règlement du Championnat de France Adultes.

### 10.1 – Numéros de course

Voir art. 5.2 du Règlement du Championnat de France de Trial Adultes.

En cas d'impression, il est obligatoire d'imprimer les numéros de la couleur correspondant à la catégorie :  
Catégorie Championnat Féminine = premier chiffre Vert RAL 6024 et second chiffre Jaune RAL 1021  
Catégorie Trophée Féminin = Noir RAL 9011

## ART. 11 – OFFICIELS

Se reporter à l'art. 20 du règlement du Championnat de France Adultes.

### TABLEAU RECAPITULATIF POUR L'ORGANISATION EN 2019 D'UNE EPREUVE DES CHAMPIONNATS ADULTES ET FEMININ et DES TROPHEES CIRITERIUM ET JEUNES

NIVEAU	AGE	TYPE DE LICENCE	MACHINE	FLECHES DES ZONES	ORDRE DES DEPARTS	NOMBRE DE TOURS	TEMPS IMPARTI
E-Trial	A partir de 7 ans*	NJ, NCO, NTR	Libre	Vertes et jaunes	1er	3 tours	6h30
Trophée Critérium	A partir de 8 ans *	NJ, NCO, NTR	Inf à 80 cc jusqu'à 10 ans 125 cc maximum à partir de 11 ans Libre à partir de 15 ans	Vertes et jaunes	2ème	2 tours	5h30
Vétérans	A partir de 41 ans *	NCO, NTR	Libre	Vertes et jaunes	3ème	3 tours	6h30
Trophée Espoir 4	A partir de 7 ans jusqu'à 12 ans*	NJ	Inf à 80 cc jusqu'à 10 ans 125 cc maximum jusqu'à 12 ans	Noires	4ème	2 tours	5h30
Trophée Espoir 3	A partir de 7 ans jusqu'à 14 ans *	NJ	80 cc maximum jusqu'à 10 ans Inf à 125 cc entre 11 et 14 ans	Jaunes	5ème	2 tours	5h30
Championnat Féminin	A partir de 7 ans *	NJ, NCO, NTR ou inter	Inf à 80 cc jusqu'à 10 ans 125 cc maximum à partir de 11 ans Libre à partir de 15 ans	Jaunes ou vertes	6ème	3 tours	6h30
Trophée Féminin	A partir de 7 ans *	NJ, NCO, NTR ou inter	Inf à 80 cc jusqu'à 10 ans 125 cc maximum à partir de 11 ans Libre à partir de 15 ans	Noires ou jaunes	7ème	2 tours	5h30
Trophée Espoir 2	A partir de 7 ans jusqu'à 17 ans *	NJ, NCO, NTR	80 cc maximum jusqu'à 10 ans 125 cc maximum à partir de 11 ans	Vertes	8ème	3 tours	6h30
Seniors 2	A partir de 8 ans*	NJ, NCO, NTR	Inf à 80 cc jusqu'à 10 ans 125 cc maximum à partir de 11 ans Libre à partir de 15 ans	Vertes	9ème	3 tours	6h30
Open	A partir de 8 ans*	NJ, NCO, NTR ou inter	Inf à 80 cc jusqu'à 10 ans 125 cc maximum à partir de 11 ans Libre à partir de 15 ans	Bleues ou vertes	10ème	3 tours	6h30
Trophée Espoir 1	A partir de 7 ans jusqu'à 17 ans*	NJ, NCO, NTR ou inter	Inf à 80 cc jusqu'à 10 ans 125 cc maximum 125 cc maximum à partir de 11 ans	Bleues ou vertes	11ème	3 tours	6h30
Championnat Seniors 1	A partir* de 11 ans	NJ, NCO, NTR ou inter	Libre à partir de 15 ans	Bleues	12ème	3 tours	6h30
Championnat Experts	A partir* de 15 ans	NCO, NTR ou inter	Libre à partir de 15 ans	Bleues ou rouges	13ème	3 tours	6h30
Championnat Elites	A partir de 15 ans*	NCO, NTR ou inter	Libre à partir de 15 ans	Rouges	14ème	3 tours	6h30

(\*) au 1er janvier de l'année du Championnat.

# TRIAL DES REGIONS 2019

## CLAUSES PARTICULIERES

8 septembre

Caisnes (60)

Trial Club de Caisnes

**ART. 1 – DEFINITION****ART. 2 – REGLEMENTATION****ART. 3 – OUVERTURE****ART. 4 – CONCURRENTS**

- 4.1 – Constitution des Equipes et spécificités de la course  
4.2 – Assistant

**ART. 5 – DOSSARDS****ART. 6 – ENGAGEMENTS****ART. 7 – TEMPS IMPARTI**

- 7.1 – Temps de franchissement  
7.2 – Contrôles horaires de départ et d'arrivée  
7.3 – Mesures exceptionnelles

**ART. 8 – ORDRE DES DEPARTS DES EQUIPES****ART. 9 – CONTROLE D'ARRIVEE****ART. 10 – CLASSEMENTS****ART. 11 – OFFICIELS****ART. 12 – JURY****ART. 13 – SANCTION SPECIALE****ART. 14 – CONTROLE TECHNIQUE****ART. 1 – DEFINITION**

La F.F.M. met en compétition pour l'année 2019 le « Trial des Régions », épreuve composée de 3 catégories : la Coupe, le Trophée et le Challenge, et réservée à des équipes sélectionnées par les Ligues Régionales.

L'organisateur remettra à chaque région une coupe symbolisant sa participation à l'épreuve en plus des coupes offertes au classement final.

**ART. 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.

**ART. 3 – OUVERTURE**

Chaque région peut inscrire plusieurs équipes dans chaque catégorie.

Les concurrents ne peuvent représenter que la région où ils sont licenciés. Ils peuvent représenter la Ligue où ils résident après accord de la Ligue où ils sont licenciés.

La participation au Trial des Régions est recommandée.

Aucune autre épreuve comptant pour un Championnat de Ligue ne peut être organisée le même jour.

**ART. 4 – CONCURRENTS****4.1 – Constitution des Equipes et spécificités de la course**

Les équipes de Coupe, de Trophée et de Challenge doivent être constituées de 3 pilotes et correspondre à une des formules suivantes (voir tableau).

Les équipes féminines seront constituées de 2 pilotes (**possibilité de 2 régions différentes**).

Le délégué de Ligue peut être concurrent.

### Récapitulatif pour la Coupe, le Trophée et le Challenge des Régions

Catégorie Equipe	Couleur des flèches	Composition des équipes	Nombre de tours	Temps de course
COUPE	BLEUES VERTES JAUNES	1 S1 ou Open 1 S2 1 pilote inférieur S2	2	7 h
TROPHEE	VERTES JAUNES	2 S2 1 pilote inférieur S2		
CHALLENGE	JAUNES	3 pilotes inférieurs S2 L'âge cumulé des 3 pilotes de l'équipe ne doit pas dépasser 80 ans à la date de l'épreuve		
FEMININES	JAUNES	2 pilotes		

S1, Open et S2 pilotes ayant participé au Championnat de France de l'année en cours et les pilotes de la liste de notoriété 2019.

Les pilotes élites et/ou experts ayant figuré sur une liste de notoriété au cours des 10 dernières années ne sont pas autorisés à participer (voir liste de restriction).

S2 et niveaux inférieurs, pilotes ayant participé au Championnat de Ligue de l'année en cours.

#### 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 4.1, 4.3 et 5.1 (licence sportive, contrôle technique) et payer un droit d'engagement s'élevant à 20 € par assistant. Les assistants porteront 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.

La protection dorsale est fortement recommandée pour 2019.

Pour des raisons de sécurité, le port d'un sac de transport n'est pas autorisé à l'intérieur de la zone.

#### ART. 5 – DOSSARDS

Les concurrents devront porter obligatoirement un maillot aux couleurs de leur Ligue avec les numéros correspondants sur les faces avant et arrière :

	COUPE	TROPHEE	FEMININES	CHALLENGE
Auvergne-Rhône-Alpes.....	1	.101	.201	.301
	A/B/C	A/B/C	A/B/C	A/B/C
Bourgogne – Franche-Comté.....	2	.102	.202	.302
	A/B/C	A/B/C	A/B/C	A/B/C
Bretagne.....	3	.103	.203	.303
	A/B/C	A/B/C	A/B/C	A/B/C
Centre – Val de Loire.....	4	.104	.204	.304
	A/B/C	A/B/C	A/B/C	A/B/C
Grand Est.....	5	.105	.205	.305
	A/B/C	A/B/C	A/B/C	A/B/C
Hauts de France.....	6	.106	.206	.306
	A/B/C	A/B/C	A/B/C	A/B/C
Ile de France.....	7	.107	.207	.307
	A/B/C	A/B/C	A/B/C	A/B/C
Normandie.....	8	.108	.208	.308
	A/B/C	A/B/C	A/B/C	A/B/C
Nouvelle-Aquitaine.....	9	.109	.209	.309
	A/B/C	A/B/C	A/B/C	A/B/C
Occitanie.....	10	.110	.210	.310
	A/B/C	A/B/C	A/B/C	A/B/C
Pays de la Loire.....	11	.111	.211	.311
	A/B/C	A/B/C	A/B/C	A/B/C
PACA.....	12	.112	.212	.312
	A/B/C	A/B/C	A/B/C	A/B/C
Réunion.....	13	.113	.213	.313
	A/B/C	A/B/C	A/B/C	A/B/C

Un signe distinctif (correspondant aux couleurs des flèches) doit être apposé sur le casque.

Une sanction de 150 € par pilote sera appliquée aux équipes démunies de leur maillot aux couleurs de leur région.

#### ART. 6 – ENGAGEMENTS

Les bulletins d'engagements sont disponibles par téléchargement sur le site [www.ffmoto.org](http://www.ffmoto.org).

Les engagements doivent être envoyés à Philippe LE PIT (e-mail : [philippe.le.pit@gmail.com](mailto:philippe.le.pit@gmail.com)

Tél. 06.82.43.65.01) conformément aux dispositions indiquées dans le règlement particulier. A réception de l'engagement complet, Philippe LE PIT enverra une confirmation d'inscription par mail ou sms.

Les engagements doivent parvenir à Philippe LE PIT dans les délais prévus au règlement particulier, accompagnés du montant des droits fixés à **190 € par équipe masculine, 100 € par équipe féminine et 20 € par assistant.**

En cas de refus d'engagement, le pilote en sera 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.

#### REMPLOCANTS :

Les régions peuvent engager un pilote supplémentaire pour remplacer éventuellement un membre de l'équipe en cas de défaillance ou d'absence AVANT LE DEPART 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.

**ART. 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'Equipe.

**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.

**ART. 8 – ORDRE DES DEPARTS DES EQUIPES**

Le tirage au sort de l'ordre des départs est réalisé par le Délégué fédéral dès son arrivée, en fonction des engagements des régions en Coupe, Trophée et Challenge. Les équipes féminines partent avec les équipes masculines de leur région.

Les équipes partent au complet toutes les 3 minutes. Les équipes qui partent après une région comprenant une équipe féminine partiront 6 minutes après l'équipe précédente.

**ART. 9 – CONTROLE D'ARRIVEE**

Le contrôle technique d'arrivée est effectué à la sortie de la dernière zone.

**ART. 10 – CLASSEMENTS**

Quatre 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.

**ART. 11 – OFFICIELS**

Se reporter à l'art. 20 du règlement du Championnat de France Adultes.

**ART.12 – JURY**

Le Président du Jury sera le Délégué fédéral.

Le Jury sera constitué conformément au Code Sportif. Les Délégués de région possédant une licence de Commissaire sportif ou de Directeur de Course (sauf si le délégué a participé comme concurrent) assisteront aux réunions de Jury.

**ART. 13 – SANCTION SPECIALE**

Si une région se plaint par écrit auprès de la F.F.M. du refus d'un pilote de participer au Trial des Régions, ce dernier pourrait se voir suspendu de la liste de notoriété sur laquelle il est inscrit.

**ART. 14 – CONTROLE TECHNIQUE**

Voir art. 5.1 du règlement du Championnat de France Adultes.

**TROPHEE DE FRANCE  
DES CLASSIQUES DE TRIAL 2019  
CLAUSES PARTICULIERES**

**ART. 1 – DEFINITION****ART. 2 – CONCURRENTS****ART. 3 – CARACTERISTIQUES DU TROPHEE****ART. 4 – ORDRE DES DEPARTS****ART. 5 – PARCOURS****ART. 6 – CALENDRIER PREVISIONNEL****ART. 7 – CLASSEMENT****ART. 8 – CONTROLE TECHNIQUE****ART. 9 – OFFICIELS****ART. 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.

**ART. 2 – CONCURRENTS**

Sont admis à concourir pour le Trophée de France des Classiques :

- les pilotes de nationalité française,
- les pilotes étrangers titulaires d'une licence annuelle FFM.

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 devront être ouverts pour les 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 engagements les premiers 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 seront prioritaires. Pour les épreuves suivantes, les pilotes classés du rang 1 à 5 du classement général à l'issue de l'épreuve précédente (sans tenir compte du retrait d'une épreuve pour le classement cumulé) seront automatiquement engagés pour défendre leur chance. Les organisateurs devront en tenir compte avant de clore leur liste d'engagés.

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

- la confirmation de leur engagement,
- 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.**

### ART. 3 – CARACTERISTIQUES DU TROPHEE

#### Catégories concernées par le Trophée de France

3 Jours du Cantal	3 Jours de l'Aveyron	4 Jours de la Creuse	3 Jours des Vosges	3 Jours de la Truyère
Experts	Experts	Experts	Experts	Experts
Seniors 1	Seniors 1	Seniors 1	Seniors 1	Seniors 1
Seniors 2	Seniors 2	Seniors 2	S 2 + S2 Plaisance	Seniors 2
Seniors 3+	Seniors 3+	Seniors 3+	S 3 + S3 Plaisance	Seniors 3+
Seniors 3	Seniors 3	Seniors 3	S 3 + S3 Plaisance	Seniors 3
Seniors 4+	Seniors 4+	Seniors 4+	Rando + Rando Plaisance	Seniors 4+
Seniors 4	Seniors 4	Seniors 4	Rando + Rando Plaisance	Seniors 4
Vétérans +40	Vétérans +40	Vétérans +40	Vétérans +40	Vétérans +40
Vétérans +60	Vétérans +60	Vétérans +60	Vétérans +60	Vétérans +60
Féminines	Voir Nota 2	Voir Nota 2	Voir Nota 2	Voir Nota 2

*Nota 1 : les organisateurs porteront une attention particulière aux tracés des catégories S3 et S4 (les plus nombreuses) en considérant le niveau global de ces catégories. Les organisateurs devront 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 sera mis en place selon le principe suivant : les pilotes pourront s'inscrire dans la catégorie de leur choix et seront 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 auront terminé les épreuves se verront attribuer des points à chaque manche selon le barème : 40 points, 36, 32, etc. selon l'ordre suivant : la concurrente qui terminera dans la catégorie la plus élevée en premier rang des féminines se verra attribuer 40 points, la suivante même si elle est dans une catégorie inférieure se verra attribuer 36 points et ainsi de suite. Sera déclarée vainqueur du trophée celle qui aura au moins participé à 3 épreuves et qui aura le nombre de points le plus élevé.*

L'organisateur peut se réserver le droit d'ajouter des catégories en fonction des particularités de son épreuve.

### ART. 4 – ORDRE DES DEPARTS

Le règlement particulier de l'épreuve indiquera comment sera attribué l'ordre des départs.

**ART. 5 – PARCOURS**

Les parcours établis par les organisateurs sont à respecter scrupuleusement.

Les couleurs de flèches dans les zones devront respecter strictement les couleurs attribuées pour les Championnats de France à savoir :

- Experts : rouge
- Seniors 1 : bleu
- Seniors 2 : vert
- Seniors 3 : jaune
- Seniors 4 : noir
- Vétérans : noir

**ART. 6 – CALENDRIER PREVISIONNEL**

<b>9, 10 et 11 mai</b>	<b>3 jours du Cantal</b>
<b>30, 31 mai et 1er juin</b>	<b>3 jours de l'Aveyron</b>
<b>11 au 14 juillet</b>	<b>4 jours de la Creuse</b>
<b>26, 27 et 28 juillet</b>	<b>3 jours des Vosges</b>
<b>25, 26 et 27 octobre</b>	<b>3 jours de la Truyère</b>

**ART. 7 – CLASSEMENT**

Les organisateurs devront utiliser pour le pointage :

- des cartes en matière indechirable et résistant aux intempéries,
- des pinces personnalisées.

Sont admis à concourir pour ce Trophée de France :

- les pilotes de nationalité française,
- les pilotes étrangers titulaires d'une licence annuelle F.F.M.

Chaque pilote effectuant l'intégralité des zones et remplissant les conditions d'admission au Trophée de France se verra attribuer des points selon le barème suivant :

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.

**Quel que soit le nombre d'épreuves composant le calendrier du trophée, le classement sera établi sur les 4 meilleurs résultats de chaque pilote.**

Des trophées seront remis aux trois premiers de chaque catégorie au terme de la saison.

**ART. 8 – CONTROLE TECHNIQUE**

Le contrôle portera essentiellement sur des points de sécurité obligatoires pour le pilote et la moto.

A charge pour l'organisateur de veiller au respect des règles de circulation sur la voie publique.

**ART. 9 – OFFICIELS**

Le Jury de l'épreuve peut être composé soit d'un arbitre, soit sous forme collégiale (de 3 Commissaires Sportifs) (cf. art. 2.2.3.5 du Code Sportif).

Un membre de la Commission Nationale de Trial sera nommé pour la dernière épreuve et la remise des prix.

**RENCONTRES DE TRIAL EDUCATIF**

**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 constituent les objectifs prioritaires de ces journées.

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.

**ART. 1 – DEFINITION****ART. 2 – ACCUEIL ADMINISTRATIF****2.1 – Participants****ART. 3 – CARACTERISTIQUES DE LA****RENCONTRE DE TRIAL EDUCATIF****ART. 4 – PARCOURS****ART. 5 – ORGANISATION****ART. 6 – CALENDRIER****ART. 7 – EVALUATION****ART. 8 – RECOMPENSES****ART. 9 – OFFICIELS ET ENCADREMENT**

## ART. 1 – DEFINITION

La F.F.M. organise des journées de Rencontre de Trial Educatif (RTE) comprenant quatre catégories définies à l'Article 3. Ces journées sont ouvertes aux détenteurs d'une licence annuelle compétition, entraînement (**ETR, NET**) ou de la licence découverte sportive LJD (jusqu'à 11 ans).

## ART. 2 – ACCUEIL ADMINISTRATIF

### 2.1 – Participants

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**.

Pour les licences à la journée, le participant doit présenter un **certificat médical type FFM (téléchargeable sur le site <http://www.ffmoto.org/>) daté de moins d'un an**.

Les engagements, dont le montant des droits est de **20 €**, sont payables uniquement par chèque à l'ordre du club organisateur. Le règlement de ces droits doit être joint au bulletin d'engagement.

### UNIQUEMENT POUR LA RENCONTRE NATIONALE :

Les bulletins d'engagements sont disponibles par téléchargement sur le site [www.ffmoto.org](http://www.ffmoto.org).

Les engagements doivent être envoyés à Philippe LE PIT (e-mail : [philippe.le.pit@gmail.com](mailto:philippe.le.pit@gmail.com)

– Tél. 06.82.43.65.01). A réception de l'engagement complet, Philippe LE PIT enverra une confirmation d'inscription par mail ou sms.

En cas de refus d'engagement, le participant en sera informé dans les plus brefs délais et au plus tard 24 heures avant la date de l'épreuve par Philippe LE PIT (e-mail : [philippe.le.pit@gmail.com](mailto:philippe.le.pit@gmail.com) – Tél. 06.82.43.65.01).

Si cette journée de rencontre de l'activité Trial 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 seront remboursés.

Le montant des droits versés doit être remboursé par le club au participant qui prévient de son forfait au plus tard 48 heures avant le jour de l'événement.

## ART. 3 – CONDITIONS D'ACCES AUX JOURNEES RENCONTRE TRIAL EDUCATIF

CATEGORIES	MACHINES AUTORISEES	AGE	COULEUR DES FLECHES
TrE 1	Cylindrée maxi 125cc ou motos électriques (11kW maxi)	7 ans révolus à 15 ans dans l'année	Bleues
TrE 2	Cylindrée maxi 80cc ou motos électriques 24 pouces maxi	7 ans révolus à 12 ans dans l'année	Vertes
TrE 3	Cylindrée maxi 80cc ou motos électriques 24 pouces maxi	6 ans révolus à 10 ans dans l'année	Jaunes
TrE 4	Motos électriques 20 pouces maxi, 5888W	6 ans à 8 ans dans l'année	Noires

Les quatre catégories roulent dans des zones situées à proximité du départ.

L'accès aux zones n'est autorisé qu'aux officiels du contrôle et à l'éducateur. L'assistant restera à l'extérieur, sauf pour "assurer" le jeune participant à un point précis de la zone et après acceptation du commissaire ou de l'éducateur.

Le couloir extérieur réservé aux organisateurs, officiels et assistants (double ruban) est obligatoire pour ce cycle d'événements.

Il est obligatoire, pendant les activités, que les participants portent un casque homologué (NF ou normes européennes) 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 ou chaussures fermées et chaussettes montantes.

**Le port du casque et des gants est obligatoire pour l'assistant qui entre dans la zone pour assurer le participant.**

## ART. 4 – PARCOURS

Les journées de Rencontre de Trial Educatif se déroulent sur 3 tours de 6 à 8 zones rassemblées sur un parcours adapté ne dépassant pas 1 km de long.

Deux de ces 6 à 8 zones doivent être de niveau supérieur pour chaque catégorie.

## ART. 5 – ORGANISATION

9 h Contrôle administratif puis contrôle technique et questionnaire sur mécanique

9 h 30 mn Echauffement – entraînement

10 h Evaluation pratique, détermination des niveaux des participants et constitution des groupes

10 h 30 mn Séance pratique

12 h 30 mn	Pause
13 h 30 mn	Questionnaires Règlement et Sécurité
14 h	Séance pratique
16 h	Fin des activités
16 h 30 mn	Affichage des notes
17 h	Remise des diplômes et récompenses

L'évaluation pratique consiste, pour ceux qui ne savent pas dans quelle catégorie rouler, à se jauger dans une ou deux zones test, afin de permettre aux participants de juger le niveau des catégories et de choisir celle qui lui convient le mieux, avec l'aide de l'éducateur.

Pour les questionnaires Mécanique, Règlement et Sécurité, les participants recevront avec leur confirmation d'engagement, une liste de questions (portant sur les 3 items) qu'ils pourront apprendre. Certaines seront tirées au sort le matin de l'épreuve pour constituer le questionnaire.

## ART. 6 – CALENDRIER

Rencontre Nationale :

<b>18 octobre</b>	Bagnols-sur-Cèze (30)	MC Bagnolais
-------------------	-----------------------	--------------

## ART. 7 – EVALUATIONS

Quatre critères sont pris en compte pour définir les évaluations :

**1 : aptitude au pilotage** : les points attribués correspondent à la moyenne des points figurant sur la fiche de pointage.

**2 : connaissances du règlement** : les points attribués correspondent aux points obtenus au questionnaire portant sur le règlement du trial et du code sportif de la FFM.

**3 : connaissances sécurité** : les points attribués correspondent aux points obtenus au questionnaire portant sur les règles et les équipements obligatoires de sécurité en trial.

**4 : connaissances de sa moto (mécanique et contrôle technique)** : les points attribués correspondent aux points obtenus au questionnaire portant sur le fonctionnement, les réglages et les contrôles à effectuer sur sa moto.

## ART. 8 – RECOMPENSES

Un classement club et individuel pourra être établi à la suite de cette journée conformément aux dispositions prises dans l'article 2 des RTS Activités Educatives.

**Des lots seront à gagner.**

**Tous les possesseurs d'une moto de la marque OSET, prenant part à au moins 2 journées « Rencontre Trial Educatif » dans une des 4 catégories (dont la finale) pourront participer au Challenge OSET. Un prix sera décerné au 1er de chaque catégorie.**

## ART. 9 – OFFICIELS ET ENCADREMENT

Un éducateur breveté d'Etat (BE) est obligatoire sur cette journée. Les frais de l'éducateur principal sont pris en charge par le club à 100%.

## CHAMPIONNAT DE FRANCE DES RALLYES ROUTIERS 2019

### RECONNAISSANCES

#### A/ RECONNAISSANCES DU PARCOURS ROUTIER :

1/ Le parcours routier, peut être reconnu librement dans le respect du Code de la Route, mais reste interdit de 23 h 00 à 7 h 30.

2/ Dans la mesure du possible, un parcours de déviation sera communiqué par l'organisateur aux concurrents qui souhaitent reconnaître à moto, de manière à ne pas emprunter les routes comprenant des épreuves spéciales.

#### B/ RECONNAISSANCES DES EPREUVES SPECIALES :

1/ Les reconnaissances des « épreuves spéciales » sont interdites à tous les véhicules à moteur à 2 ou 3 roues et aux quads (seul les vélos ou trottinettes à assistance électrique sont autorisés).

2/ Tout concurrent qui ne respectera pas ces règles sera exclu de l'épreuve où l'infraction aura été relevée et ne sera pas remboursé de ses frais d'engagement afférents à l'épreuve concernée.

3/ Une reconnaissance des épreuves spéciales pourra être effectuée lors d'une boucle à temps imparti, avant le départ officiel de l'épreuve spéciale précitée. Cette reconnaissance des épreuves spéciales sera effectuée sur route fermée à la circulation. **L'ensemble des mesures de sécurité des spéciales (direction de spéciale, commissaires de piste, radios, médecin, ambulance) seront en place et en fonctionnement lors de ces reconnaissances, qui ne seront pas chronométrées.**

### ARTICLE 1 - DEFINITION

- la Fédération Française de Motocyclisme met en compétition pour l'année 2019 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 2 étapes.

Une étape : partie d'épreuve, elle peut être composée d'une ou plusieurs boucles et comprend :

• un parcours de liaison, avec contrôles horaires (CH), contrôles de passage et éventuellement contrôles inopinés.

• au moins deux secteurs sélectifs sur route fermée à la circulation, ou sur piste homologuée (spéciale sur circuit). Les étapes pourront être courues indifféremment de jour ou de nuit, mais au moins une boucle dite « de nuit » est obligatoire lors d'une des étapes. **Une assistance de 90 minutes minimum doit être prévue entre la dernière boucle de jour et la première boucle de nuit.**

Cette boucle dite « de nuit » comprendra au moins deux secteurs sélectifs, et les départs de tous les concurrents, dans ces secteurs sélectifs, devront s'effectuer dans la nuit totale.

Chacune des étapes d'un même rallye devra comprendre le même nombre d'épreuves spéciales à deux unités près.

#### Une étape peut se présenter sous plusieurs formats :

- **Etape en ligne** : Ce parcours est utilisé une seule fois au départ d'une ville A et à l'arrivée dans une ville B.
- **Etape multi-boucles** : Ce parcours comporte plusieurs boucles à parcourir plusieurs fois.
- Une épreuve débute par l'étape de jour. Cependant, une épreuve peut débiter par l'étape de nuit après accord de la CNRR.
- Le fléchage sera défini par l'organisateur et mentionné sur le règlement particulier de chaque épreuve.
- 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 des pénalités).
- 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 répartir dans l'étape suivante d'une même épreuve à condition d'avoir satisfait de nouveau au contrôle technique 1 heure avant son heure théorique de départ pour cette étape.

**La capacité de l'épreuve peut être Nationale, Internationale ou ZUE.**

## ARTICLE 3 - CATEGORIES

<b>MAXI RALLYE</b>	<b>Multi cylindres de + de 950cc</b>
<b>Rallye 1</b>	<b>Bicylindres de 700cc à 949cc Trois, quatre et six cylindres de 500cc à 949cc Machines homologuées à titre isolé de 125cc à 949cc</b>
<b>Rallye 2</b>	<b>Mono + 400cc 4T Mono et bicylindres + 200cc 2T Bicylindres de 500cc à 700cc Scooter + de 125cc</b>
<b>Rallye 3</b>	<b>125 cc 2T et 4T Mono - 400cc 4T Mono - 200cc 2T Multi cylindres - 500cc 4T Motos électriques</b>
<b>Side-cars</b>	<b>Tous les side-cars et véhicules homologués à trois roues</b>
<b>Anciennes</b>	<b>Homologation comprise entre le 01/ 01/ 1955 et le 31/12/1980</b>
<b>Classiques</b>	<b>Homologation comprise entre le 01/ 01/ 1981 et le 31/12/1992</b>

## ARTICLE 4 – TITRES

• Un titre de Champion de France Elite sera attribué au premier du classement Scratch (toutes catégories confondues).

• Les points pour le classement Elite ne seront attribués que pour une catégorie de machine durant toute la saison.

• Le changement de catégorie de machine ne sera pas autorisé pour l'attribution des points du classement Elite, qui détermine le Champion de France de cette catégorie.

• Un titre sera également décerné dans chacune des catégories prévues, à condition qu'au moins 5 concurrents aient marqué des points dans au minimum 3 épreuves. Si cette condition n'est pas remplie, seul un Trophée sera décerné.

• Les pilotes étrangers pourront 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 marqueront des points lors des épreuves.

**Trophée ESPOIR :** la Commission Nationale des Rallyes Routiers, pour promouvoir la discipline, met en compétition un trophée Espoir. Ce championnat est réservé aux pilotes NCO nés après le 31 décembre 1990, et n'ayant jamais obtenu un titre de champion de France, délivré par la FFM, dans quelque discipline moto que ce soit.

**Trophée FEMINIENS :** réservé aux seules pilotes féminines, titulaires d'une licence NCO, NPH ou internationale délivrée par la FFM.

**Trophée VETERANS :** réservé aux pilotes nés avant le 1er janvier 1969, titulaires d'une licence NCO, NPH ou internationale délivrée par la FFM.

**Trophée DUO :** réservé aux pilotes titulaires d'une licence NCO, NPH ou internationale délivrée par la FFM. Le ou la passagère 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 sur sa moto ;

• Seul le pilote de chaque équipage sera classé au « scratch » et dans la catégorie de sa machine.

**Trophée 125 cm3 4 Temps :** la Commission Nationale des Rallyes Routiers, pour promouvoir la discipline, met en compétition un trophée réservé aux motos de 125 cm3 4 temps (11 Kw maxi). Les conditions pour participer à ce trophée sont les suivantes :

• être muni d'une autorisation parentale pour les pilotes âgés de moins de 18 ans révolus

• ne jamais avoir obtenu un titre de champion de France, délivré par la FFM, dans quelque discipline moto que ce soit.

**Trophée Gaston COURBON :** Ce trophée est attribué au vainqueur de la catégorie Elite. Il sera acquis définitivement au vainqueur de cette catégorie après 3 années consécutives.

Attribution des points pour chaque étape du Championnat :

1er .....30 pts	6ème ..... 15 pts	11ème ..... 10 pts	16ème.....5 pts
2ème .....25 pts	7ème ..... 14 pts	12ème ..... 9 pts	17ème.....4 pts
3ème .....21 pts	8ème ..... 13 pts	13ème ..... 8 pts	18ème.....3 pts
4ème .....18 pts	9ème ..... 12 pts	14ème ..... 7 pts	19ème.....2 pts
5ème .....16 pts	10ème ..... 11 pts	15ème ..... 6 pts	20ème.....1 pt

Ex-aequo sur une épreuve : les pilotes se verront attribuer la même place.

Ex-aequo du classement final : le départage final se fera à l'avantage du pilote :

- Ayant marqué des points dans le plus grand nombre d'étapes ;
- Nombre de meilleures places par épreuve (1ère place, 2ème, etc...);
- A la meilleure place sur la dernière étape.

Pour recevoir sa coupe ou toute autre récompense, tout pilote classé dans les trois premiers des différents championnats ou trophées du Championnat de France des Rallyes Routiers 2018, devra impérativement être présent lors de la remise des prix qui se tiendra lors de la dernière épreuve du championnat, sauf cas de force majeure dûment justifié auprès du Président de la Commission Nationale des Rallyes Routiers. En cas d'absences injustifiées lors de cette remise des prix, les coupes ou récompenses seront recyclées.

Un Championnat Constructeurs et Teams pourra être intégré au Championnat de France des Rallyes Routiers.

## ARTICLE 5 - CLASSEMENTS

- les pilotes, quelle que soit leur licence, feront l'objet d'un classement pour chaque rallye.

## ARTICLE 6 - ITINERAIRE

- **Les concurrents reçoivent le Road Book complet sous forme de fléché, 10 jours minimum avant l'épreuve.**
- **A l'issue du briefing, le road book sera considéré comme bon. Aucune réclamation ne sera acceptée à ce sujet après le briefing.**
- **Au moment du départ, les pilotes recevront leur feuille de route (carton de pointage) avec leur carnet d'infraction au verso.**

## ARTICLE 7 - CONCURRENTS

- les épreuves du Championnat de France des Rallyes Routiers 2019 sont ouvertes aux titulaires d'une licence nationale NCO, NPH Internationale, LJA, délivrée par la F.F.M pour l'année en cours.
- le nombre de concurrents est défini par le règlement particulier de chaque épreuve.
- les passagers devront être titulaires d'une NCO, NPH, Internationale délivrée par la FFM ou LJA
- les concurrents NCO, NPH ou internationaux du championnat de France se verront attribuer dans chaque catégorie un numéro de course qu'ils garderont 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 pourra désigner sur chaque rallye cinq pilotes de notoriété invités (engagement gratuit). Un pilote invité ne pourra l'être que sur une épreuve, à l'exception des journalistes professionnels.
- la liste de ces pilotes sera donné aux organisateurs 30 jours avant l'épreuve. Ces pilotes ne marqueront pas de points au championnat, mais devront 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 pourra désigner 5 pilotes de notoriété.

### ART. 7.1 - Droits d'engagement

Le montant des droits d'engagements maximum ne sauraient être supérieurs :

- à **200 €** pour une étape uniquement
- à **240 €** pour les 2 étapes (épreuve avec 2 équipes de chronométrage)

Concernant les participants au Trophée 125 cm3 4 temps, nés entre le 01/01/2003 et le 01/01/1995, le montant des droits d'engagements maximum ne saurait être supérieur :

- à **100 €** pour une étape uniquement
- à **120 €** pour les 2 étapes (épreuve avec 2 équipes de chronométrage)

- Les engagements sont clos 30 jours avant la date de l'épreuve, cachet de La Poste faisant foi.
- Les engagements pourront être réalisés par ENGAGE-SPORTS, à l'initiative de chacun des clubs organisateurs
- Les droits d'engagement ne pourront être encaissés plus de **30 jours** maximum avant les épreuves.
- Le droit d'engagement sera remboursé sur justificatif d'absence adressé à l'organisateur par lettre recommandée avec accusé de réception au minimum **21 jours** avant le départ de l'épreuve. Tout remboursement au-delà de ce délai est laissé à l'appréciation du club organisateur.
- 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.

### ART. 7.2 - Briefing

Les concurrents doivent obligatoirement être présents au briefing sous peine d'une pénalité de 10". Ils émergeront une feuille de présence.

## ARTICLE 8 - ACCUEIL ADMINISTRATIF

Les contrôles administratifs ne pourront pas commencer avant 9h pour les manifestations débutant le jour même et pas avant 14h pour les manifestations débutant le lendemain des contrôles. Les horaires de contrôles seront précisés dans le règlement particulier de chaque épreuve.

Les concurrents se présenteront à l'adresse, le jour et éventuellement à l'heure indiqués sur la convocation pour satisfaire au contrôle administratif. Le non-respect de l'heure éventuelle de convocation pourra être pénalisé.

Les concurrents seront munis des documents ORIGINAUX suivants :

- Leur licence ;
- Leur permis de conduire ;
- Le certificat d'immatriculation;
- L'attestation d'assurance
- Certificat de conformité pour les machines reçues à titre isolé ;
- L'autorisation parentale (pour les mineurs) ;
- La fiche speaker remplie (jointe au bulletin d'engagement et disponible sur le site rallye routier.com)

L'organisateur refusera le départ de l'épreuve à tout pilote dans l'incapacité de présenter l'ensemble de ces pièces administratives.

L'organisateur remettra aux concurrents un dossier de l'épreuve comprenant :

- Les fonds de plaques :
  - jaune pour la catégorie Elite
  - rose pour la catégorie Féminine
  - blanche pour les autres catégories
  - Les numéros de course noir
- Les renseignements nécessaires (téléphone PC, emplacements du paddock, des sanitaires, des containers de matières polluantes, etc).

Les heures de départ des concurrents seront affichées une heure après la fin du contrôle technique.

## ARTICLE 9 - VERIFICATIONS TECHNIQUES

• Le pilote est en tout temps responsable de sa machine.

Le contrôle technique devra être effectué à l'heure indiquée sur la convocation ou immédiatement après avoir satisfait au contrôle administratif, sauf pour les épreuves commençant par l'étape de nuit, où les vérifications techniques auront lieu suivant indications du règlement particulier. Le non-respect de l'heure éventuelle de convocation pourra être pénalisé.

- Les machines refusées pourront être représentées au contrôle avant sa fermeture.
- Les pilotes doivent présenter leur machine au contrôle technique munis :

- du certificat d'immatriculation ;
- de leur équipement complet combinaison cuir 1 ou 2 pièces reliées, protection dorsale (norme EN 1621-2) ou gilet airbag avec dorsale intégrée autorisé (marqué EN 1621-2, casque (norme ECE 22-05), bottes et gants cuir marqués CE;
- de leur protection de sol ;
- de leur extincteur (1 par véhicule d'assistance).

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

## ARTICLE 10 - MACHINES

- Les motocycles admis doivent être immatriculés et conformes aux normes du Code de la Route ;
- 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 devra être utilisée pour toute l'épreuve.

### ART. 10.1 - Plaques de course

Les machines portent trois supports de plaques numéro de dimensions 21 cm x 29 cm et fixées, l'une à l'avant face à la route, les deux autres de chaque côté de la roue arrière.

Les concurrents doivent obligatoirement poser les plaques fournies par l'organisateur.

Les plaques de numéro fournies **NE DEVRONT PAS ETRE DECOUPEES**. Le non-respect de cette consigne entrainera automatiquement des pénalités (voir tableau des pénalités).

Toutefois, les concurrents pourront apposer sur leur moto les noms et logos de leurs partenaires propres.

Les bords des supports de plaques, ainsi que leur système de fixation, ne doivent pas être coupants ni saillants. Elles doivent être planes, entièrement visibles et leur inclinaison ne doit pas être inférieure à 60°.

### ART. 10.2 - Marquages

Les pièces ci-dessous seront marquées par touche de peinture, stickers ou plombage afin qu'elles ne puissent pas être changées au cours de l'épreuve :

- Cadre
- Echappement : pot et silencieux

Toute falsification de ces marquages sera sanctionnée (voir tableau des pénalités).

### ART. 10.3 - 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 renifard doit aboutir dans le filtre à air si celui-ci est d'origine, ou dans un bac de récupération de 250cc minimum.

#### ART. 10. 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 **totalemment interdit** sur l'ensemble de l'épreuve (parcs concurrents, d'assistance et de ravitaillement, parcours routier, avant CH, etc..).

Indice de charge	Poids en kg	Indice de charge	Poids en kg	Indice de charge	Poids en kg
20	80	55	218	79	437
22	85	58	236	80	450
24	85	59	243	81	462
26	90	60	250	82	475
28	100	61	257	83	487
30	106	62	265	84	500
31	109	63	272	85	515
33	115	64	280	86	530
35	121	65	290	87	545
37	128	66	300	88	560
40	136	67	307	89	580
41	145	68	315	90	600
42	150	69	325	91	615
44	160	70	335	92	630
46	170	71	345	93	650
47	175	72	355	94	670
48	180	73	365	95	690
50	190	74	375	96	710
51	195	75	387	97	730
52	200	76	400	98	750
53	206	77	412	99	775
54	212	78	425	100	800

#### Pneu moto : Indice de vitesse

Indice de vitesse	Vitesse en km/h	Indice de vitesse	Vitesse en km/h
J	100	S	180
K	110	T	190
L	120	U	200
M	130	V	210
N	140	H	240
P	150	ZR	> 240
Q	160	W	270
R	170	Y	300

#### ART. 10.5 - Contrôle du bruit

- Des contrôles de bruit seront **OBLIGATOIREMENT** effectués quelles que soient les conditions. Des tolérances seront appliquées selon l'environnement du lieu de la mesure.
- Le niveau sonore ne doit pas dépasser la valeur indiquée sur le certificat d'homologation au régime prévu.
- La mesure du bruit s'effectuera à 0,50 mètre et 45 degrés.
- Toute valeur dépassée de + 2 dB A jusqu'à moins de 5dB A sera sanctionnée; tout dépassement de 5dB A entrainera la mise hors course du concurrent.

#### ART. 10.6 - Contrôle de l'éclairage

- Le contrôle du bon fonctionnement de l'éclairage aura 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.
- L'éclairage avant et arrière doit fonctionner simultanément.
- Les projecteurs additionnels « longue portée » devront être couplés avec ceux d'origine en position route. De plus, un interrupteur devra 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).
- L'immatriculation doit être réglementaire et la plaque de police doit rester lisible et éclairée pendant toute l'épreuve.

#### ARTICLE 11 - PARC FERME

- Seul le parc fermé de fin d'épreuve est obligatoire. Cependant les organisateurs pourront mettre en place des parcs fermés s'ils le souhaitent. Ces dispositions seront précisées dans le règlement particulier.

- A l'issue de l'épreuve, les machines seront mises en parc fermé, après le dernier CH d'arrivée. Elles seront libérées 30 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.
- En cas d'incident (crevaisin, bris de chaîne, ampoules, arrimage d'accessoires) dans le parc fermé constaté par un officiel, le pilote pourra effectuer la réparation sous le contrôle d'un commissaire, sans aide extérieure.
- Le concurrent qui intervient ou fait intervenir sur sa machine une personne de son entourage dans le parc fermé, s'expose à des sanctions (voir tableau des pénalités).

## ART 11.1 - Parc de regroupement

- Les organisateurs pourront prévoir la mise en place de parcs de regroupement (fonctionnant sous le régime de non assistance extérieure) dans lequel le temps de rétention sera modulable en fonction des circonstances. Leur gestion est sous la responsabilité du Directeur de Course.
- Une nouvelle heure de départ pourra 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 pourra être organisé sous l'autorité du Directeur de Course

## ARTICLE 12 - ASSISTANCE

- Les concurrents auront 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 pourra recevoir de l'aide extérieure (outils, pièces,...)
- Tout ravitaillement doit être exécuté sur un tapis environnemental.
- Les temps d'assistance sont toujours indiqués sur la feuille de route hors temps de liaison.
- Les temps d'assistance sur le routier ou entre 2 tours d'une même étape ne peuvent être inférieurs à 10 minutes.
- Ces temps d'assistance sont indiqués distinctement sur le carton de pointage.
- Le temps d'assistance entre la dernière boucle de jour et la première boucle de nuit est de 90 minutes minimum.

Toute aide extérieure sera 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 le parc fermé et la zone de départ d'étape ;
- Entre CH et départ de spéciales sur route ;
- Entre le CH et le départ d'une spéciale sur circuit (pré grille) ;
- Entre les panneaux jaunes et rouges du CH ;
- Entre les panneaux jaunes et rouges du CP.

## ARTICLE 13 - DEPART

- Les pilotes devront être en pré-grille 10 minutes avant leur heure de départ affichée. Le retard en pré-grille sera sanctionné.
- Les Contrôleurs Techniques vérifieront 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.
- Les départs auront lieu individuellement ou deux par deux.
- Le Directeur de Course pourra modifier cet ordre de départ notamment pour les spéciales sur circuit où les départs pourront être donnés par catégorie.
- Le Directeur de Course pourra, sur avis favorable du Jury, autoriser les départs en groupes pour se rendre à une spéciale.
- 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.
- La non-déclaration d'abandon par le pilote ou un accompagnateur, entraînera l'exclusion du Championnat.

### 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 5 pilotes de notoriété désignés par la Commission Nationale des Rallyes Routiers ;
- Les 5 pilotes de notoriété au choix de l'organisateur ;
- La catégorie Maxi Rallye ;
- La catégorie Rallye 1 ;
- La catégorie Rallye 2 ;
- La catégorie Rallye 3 ;
- La catégorie Ancienne et Classique ;
- La catégorie Side-car et Side-car Classique ;

Dans chaque catégorie, les licenciés LJA partiront après les licenciés NCO

## ARTICLE 14 - CONTRÔLES HORAIRES

- Le pilote est responsable de ses pointages (CP, CH, CI...) ; la perte de la feuille de route, la non-présentation de celle-ci à chaque contrôle, la restitution d'une feuille de route inexploitable, en mauvais état, illisible, etc... sera sanctionnée.
- 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 devra neutraliser ce contrôle.
- Si une section devient impraticable, le Directeur de Course et le Jury pourront 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, précisera la nouvelle heure de départ sur la feuille de route.
- Les pilotes doivent se présenter au CH dans le sens de la course ; toutes arrivées dans un autre sens seront pénalisées.
- Les moteurs devront être arrêtés dans la zone comprise entre les 2 panneaux.
- Le responsable du CH doit laisser effectuer le pointage de l'heure par le pilote ou par le passager.
- Pour pointer, à chaque CH, les pilotes disposent d'horloge réglée à l'heure officielle du rallye, d'un moyen de prise de temps et d'une imprimante.
- Les pilotes laissent leur machine dans la zone comprise entre les deux panneaux. Néanmoins, ils peuvent aller à pied jusqu'à la table pour vérifier l'heure de l'horloge.
- Passé le panneau rouge avec leur machine, les pilotes devront obligatoirement pointer leur feuille de route.
- Le pilote devra, à son heure idéale, récupérer sa machine stationnée entre les panneaux jaune et rouge du CH, et la faire rouler vers le moyen de prise de temps.
- Lorsque les départs sont donnés toutes les minutes, l'heure idéale de pointage comprend 60 secondes ; dans ce cas, les pénalités sont de 15 secondes par minute d'avance ou de retard sur le temps idéal.
- Lorsque les départs sont donnés toutes les 30 secondes, l'heure idéale de pointage comprend 30 secondes ; dans ce cas, les pénalités sont de 7,5 secondes par tranche de 30 secondes d'avance ou de retard sur le temps idéal.
- L'officiel du contrôle peut coller l'étiquette sur la feuille de pointage sous la responsabilité du pilote.
- Le responsable du CH inscrit l'heure de pointage sur une feuille de contrôle (dite « feuille de 100 »), qui sera remise à la direction de course en fin d'étape ; l'avance ou le retard à un CH sera sanctionné (voir tableau des pénalités).
- Si le système de pointage ne fonctionne plus ou pour tout autre problème rencontré, le commissaire inscrira à la main l'heure réelle de pointage des pilotes sur leur feuille de route ainsi que sur la feuille de contrôle du CH ; il avisera la direction de course de tout incident.
- Chaque concurrent devra pointer au maximum dans les 30 minutes après son heure théorique au cumul des CH ; au-delà, tout concurrent sera mis hors course à la fin de l'étape, ou encore lorsque le concurrent sera rejoint par le véhicule de fermeture.
- Les contrôles horaires seront levés après passage du véhicule de fermeture.

## ARTICLE 15 - CONTRÔLE DE PASSAGE

- Le nombre de contrôle de passage (CP) peut être indiqué par l'organisateur.
- L'emplacement de chaque CP pourra être indiqué sur le road book ou être tenu secret.
- 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.
- Ils disposent d'un marquage spécifique à leur contrôle de passage.
- Ils effectuent le marquage du carnet de route du pilote et inscrivent l'heure de passage sur une feuille de contrôle qui sera remise à la direction de course en fin de d'étape ; cette heure pourra servir de contrôle inopiné.
- Le nombre de contrôles n'est pas limité.

## ARTICLE 16 - CONTRÔLES INOPINÉS

- Des contrôles horaires inopinés pourront être prévus .
- Ces contrôles, dont l'emplacement n'est pas révélé aux pilotes, fonctionnent comme des contrôles horaires.
- Ils sont signalés uniquement par un panneau rouge à 10m de la table de contrôle.
- Ils ont pour but de vérifier si les pilotes ne dépassent pas la vitesse moyenne entre les CH de plus de 33%.
- Le dépassement de cette limite sera sanctionné par tranches (voir tableau des pénalités).
- Les contrôles de passage peuvent remplir la fonction de contrôles horaires inopinés.

## ARTICLE 17 – SPECIALES

### ART 17.1 - Spéciale 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 pourront en sortir que pour prendre le départ de la spéciale.
- Il est interdit de chauffer ses pneumatiques dans cette zone ; toute infraction sera sanctionnée.
- Le départ de la spéciale est signalé par une ligne tracée au sol ; une ligne d'attente, distante d'environ 4 mètres précédera la ligne de départ.

- Le signal du départ est donné sous l'autorité du responsable de spéciale de 30 en 30 secondes au minimum.
- Le départ devra être donné machine arrêtée, moteur en marche ; le pilote sera pénalisé en cas de départ anticipé.
- Le temps du pilote est comptabilisé dès le passage à zéro de l'afficheur (ou passage du feu au vert).
- en aucun cas, un second départ ne pourra 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 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. Une marque sera apposée sur le carton de pointage par le commissaire ;
- L'absence de marque sera pénalisée (voir tableau des pénalités).
- Un pilote ayant chuté ou étant en panne n'ayant pas franchi la ligne d'arrivée dans les 30 minutes suivant son départ, sera déclaré en abandon.

## ART. 17.2 - Spéciale sur circuit

- Les mêmes dispositions que pour l'Article. 17.1 sont appliquées.
- Les pilotes se présentent en pré-grille où le responsable leur indique leur place sur la grille de départ.
- Ils effectueront un tour de reconnaissance puis un tour de chauffe avant de partir pour une course d'environ 20 Km. Le nombre de tours sera précisé sur le règlement particulier de l'épreuve.
- Les départs se feront en grille, moteur en marche, avec départ au baissé du drapeau National ou à l'allumage du feu vert.
- Si le pilote a un incident durant la procédure de départ (chute ou panne), le pilote pourra, si c'est possible, participer à la série suivante. Son temps réalisé sera majoré de 5%.
- Les pilotes n'ayant pas participé au(x) tour(s) de reconnaissance puis au tour de chauffe sera mis hors course.
- Un pilote qui, ayant franchi la ligne d'arrivée, aura parcouru un nombre de tours inférieur à celui du vainqueur se verra crédité d'un temps fictif obtenu par une règle de trois entre le nombre de tours accomplis et ceux effectués par le vainqueur.

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 sera affecté le temps suivant :  $(900 \times 10) : 9 = 1000$  soit 16' 40". Un pilote ayant chuté ou étant en panne n'ayant pas franchi la ligne d'arrivée, sera crédité du plus mauvais temps de sa série majoré de 5 %.

## ART. 17.3 - Spéciale individuelle sur circuit

- Les spéciales individuelles sur Circuit sont régies par les règles des Spéciales sur Route. Art 17.1

## ART. 17.4 - Précisions

- Dans le cas d'un arrêt de course dans un secteur sélectif, le Jury décidera d'annuler ce secteur sélectif ou d'appliquer un temps forfaitaire pour tous les pilotes n'ayant pas effectué le secteur.

## ARTICLE 18 - FIN D'ETAPE ET DE LA COURSE

- A la fin de chaque étape les concurrents pointeront au CH à l'heure prévue sur la feuille de route.
- A la fin de l'épreuve, aussitôt après avoir rendu sa feuille de route/feuille d'infraction et satisfait au contrôle technique, il devra pousser sa machine au parc fermé, moteur à l'arrêt.
- Toute feuille de route non rendue par le pilote au contrôle d'arrivée sera considérée comme perdue et pénalisée.
- Le pilote pourra retirer sa moto une demi-heure après l'arrivée du dernier concurrent, sur présentation de sa carte grise.
- Pendant ce temps, les Commissaires chargés de la vérification technique devront s'assurer que toutes les pièces marquées sont bien en place sur la moto et qu'aucune irrégularité n'a été commise.

## ARTICLE 19 - CHRONOMETRAGE

- Les chronomètres désignés pour une épreuve doivent donner l'heure officielle du rallye au briefing.
- Le chronométrage des épreuves spéciales sera assuré au 1/100ème de seconde par des chronomètres officiels.
- A l'issue du Contrôle Technique, les concurrents se verront remettre un transpondeur pour la mesure des temps de spéciale, en contrepartie, **d'un chèque de garantie de 220 euros**, libellé à l'ordre de AFC MICRO, représentant la valeur du transpondeur. Les concurrents devront restituer celui-ci à l'issue de la manifestation.
- **Ce chèque de garantie** ne sera pas encaissé, sauf en cas de perte, vol, détérioration ou non restitution du transpondeur à la fin de chaque épreuve. Ce chèque sera détruit en fin d'année sauf demande expresse du pilote qui souhaite se le voir restituer.
- Les transpondeurs devront être installés verticalement, sur la fourche de la moto ou au niveau de la roue \* avant pour les side-cars le plus près possible de la route.
- Le transpondeur reste sous l'entière responsabilité du concurrent jusqu'à sa restitution à l'entrée du parc fermé de fin d'épreuve.
- Les pilotes ne détenant pas de support de transpondeur devront se le procurer auprès du responsable transpondeur, pour un montant de **10 euros**. Ce dernier restera leur propriété.

## ARTICLE 20 - INFRACTION A LA REGLEMENTATION ROUTIERE

- Les concurrents recevront leur feuille de route, 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 indiqueront les ou l'infraction(s) commise(s) par le pilote, hors sanctions pénales.

- Les vitesses brutes des relevés de dépassements de vitesse seront minorées de 5 Km/h par le directeur de course avant l'application du barème des sanctions.
- Suivant l'infraction relevée, les sanctions iront d'une pénalité horaire à l'exclusion du Championnat.

## **ARTICLE 21 - 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 fera l'objet d'un rapport de ou des officiels et le pilote concerné sera éventuellement sanctionné, suivant appréciation du Jury, la sanction appliquée étant 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) seront 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 devra 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 seront considérés comme juges de fait, sera systématiquement sanctionné (voir tableau des pénalités).

## **ARTICLE 22 - RECLAMATIONS**

- Les réclamations devront être posées conformément aux dispositions du Code Sportif National.
- Elles devront être présentées dans les délais impartis par les pilotes intéressés à la fin de chaque étape.
- Toute réclamation concernant les résultats devra être déposée dans la demi-heure suivant l'affichage de ces résultats.
- Les résultats officiels devront 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 devront être affichés le matin à huit heures.
- Toute réclamation contre un pilote ou sa machine, devra être présentée dans la demi-heure suivant l'arrivée du dernier concurrent.
- Chaque réclamation devra 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 devra être également versée ; tout pilote mis en cause devra être entendu par le Jury.
- Si la réclamation est fondée et la décision précédente modifiée dans un sens favorable au réclamant, cette caution lui sera remboursée ; dans la négative, elle sera 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 pourra demander que sa sanction soit suspendue jusqu'à ce que son appel soit traité, mais cette demande pourra lui être refusée.
- Si la réclamation doit être jugée immédiatement à la demande expresse du réclamant, et nécessite une réunion urgente, une caution de **1 500 €** devra être versée pour "frais de justice".
- Il est précisé, qu'en cas d'incident impliquant plusieurs personnes, le droit en appel devra être versé, ainsi que la caution par chacune des personnes intéressées, mais en aucun cas collectivement.

## **ARTICLE 23 - REMISE DES PRIX**

### **ART. 23.1 - Remise des prix sur chaque épreuve du championnat de France des Rallyes Routiers 2018 :**

- Les récipiendaires devront obligatoirement porter, lorsque leur catégorie est dédiée à un partenaire, une casquette siglée avec le nom ou le logo du partenaire. Tout refus du port de cette casquette sera sanctionné par une amende pécuniaire de **100 €**.
- Sur chacune des épreuves, les coupes et prix divers seront remis uniquement aux pilotes présents lors de la remise des prix. En cas d'absence, les coupes et prix divers seront recyclés.
- Les cas de force majeure seront examinés par l'organisateur, qui reste seul juge.

### **ARTICLE 23.2 - Remise des prix du Championnat de France des Rallyes Routiers 2019 :**

- La remise des prix aura lieu lors de la dernière épreuve du Championnat de France des Rallyes Routiers 2019.
- La FFM remettra aux trois premiers de chaque catégorie une coupe.
- Les récipiendaires devront obligatoirement porter, lorsque leur catégorie est dédiée à un partenaire, une casquette siglée avec le nom ou le logo du partenaire. Tout refus du port de cette casquette sera sanctionné par une amende pécuniaire de **100 €**.
- La présence de l'ensemble des récipiendaires lors de la remise des prix du Championnat de France des Rallyes Routiers est impérative. En cas d'absence, les prix ne seront pas remis mais recyclés.
- Les cas de force majeure seront examinés par la FFM qui reste seule juge.

## **ARTICLE 24 - PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT**

- Chaque concurrent devra 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
  - épaisseur : de 5 à 7 mm minimum

- Ce tapis devra 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 devront 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 sera pénalisé d'une amende pécuniaire de 100 € à chaque infraction constatée.

## RÉCAPITULATIF DES PÉNALITÉS

INFRACTIONS	Hors Course	Pénalités en temps	Commentaires et décision du Jury
<b>Article 2</b> - Toute assistance au parcours faisant appel au signal satellite - Apposition de signes de reconnaissance	X X		
<b>Article 9</b> - Non-respect de l'heure de convocation au contrôle administratif ou technique		15 sec	par tranche d'heure de retard
<b>Article 10</b> - Machine non-conforme aux normes de la circulation routière ou à la fiche de contrôle établie lors des vérifications techniques - Pneus non conformes - aux normes homologation - retaillés - Infraction sur les marques d'identification cadre - moteur - échapp. - Pour dépassement de la norme de bruit de + 2 dB à - de 5 dB A - Pour dépassement de la norme de bruit de 5 dB A ou plus - Eclairage non conforme AV et /ou AR - Echange de machine pendant la manifestation	X X X X X X		de 10 sec à la mise hors course Vérification pendant la course 10 sec 10 sec Voir jury
<b>Article 10.1</b> - Plaques de course posées non conformes ou découpées		1 mn	
<b>Article 11</b> - Retard pour rentrer la machine en parc fermé - Intervention interdite en régime d'assistance extérieure interdite - Faire chauffer les pneus sous régime d'assistance extérieure interdite	X		15 sec par minute de retard 3 mn
<b>Article 12</b> - Assistance extérieure sur les spéciales ou parc de regroupement - Assistance sur les étapes de nuit hors parc prévu à cet effet	X		5 mn
<b>Article 13</b> - Non-déclaration d'abandon - Non respect de départ à l'heure idéale, retard en pré-grille - Non respect de départ à l'heure idéale au delà d'une demi-heure	X		Exclusion du Championnat 15 sec par minute
<b>Article 14 et 18</b> - Avance ou retard à un CH - Absence de pointage CH - Absence de pointage CP - Arrivée au CH ou CP en sens inverse - Perte de la feuille de route et du carnet d'infraction, + FR illisible, etc - Falsification de la feuille de route - Plus de 30 mn de pénalités au cumul des CH sur l'heure théorique	X X X X X X		15 sec par minute 3 mn 2 mn 5 mn
<b>Article 16</b> Dépassement de la vitesse moyenne de >33% < 35% Dépassement de la vitesse moyenne de >35% < 40% Dépassement de la vitesse moyenne de > 40%			1 mn 2 mn X
<b>Article 17</b> - Départ lancé - Absence d'heure ou de marquage au point stop - Sur Spéciale sur circuit pilote non passé à l'arrivée - Sur Spéciale route, pilote non passé à l'arrivée dans les 30' suivant son départ - Départ anticipé en spéciale		10 sec 10 sec	+ 5% + mauvais temps <b>Abandon</b> 5 sec par seconde
<b>Article 20</b> - Dépassement de la vitesse de 1 à 10 km/h - Dépassement de la vitesse de 11 à 20 km/h - Dépassement de la vitesse de 21 à 30 km/h - Dépassement de la vitesse de 31 à 40 km/h			1"/Km/h 2" /Km/h 3"/Km/h 4"/Km/h

- Dépassement de la vitesse de 41 à 50 km/h		5"/Km/h	
- Dépassement de la vitesse de plus de 50 km/h	<b>X</b>		
- 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			Hors Course
- Délit de fuite			
- Conduite sous le coup d'une suspension de permis			
<b>Article 21</b> Comportement à risques			de 10 sec à la mise hors course
Non port du casque pilotes ou assistants - 1ère constatation			10 secondes + 50 €
Non port du casque pilotes ou assistants - 2ème constatation			1 minute + 50 €
Non port du casque pilotes ou assistants - 3ème constatation			Hors Course + 50 €
<b>Article 24</b> - Infractions aux règles environnementales			100 € / Infraction constatée

## ANNEXE 1

### REGLEMENT 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 devront être équipés d'une carrosserie d'un modèle d'aspect identique au Side-car homologué.

Les Side-cars Rallyes sont soumis aux articles : 2.27B, 2.2.10, 2.2.24A, et 2.2.27 des annexes techniques des Manifestations Internationales de Courses sur Route FIM et aux spécifications particulières ci-dessous :

- 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 ;
- La suspension de la roue avant doit être conçue de telle façon qu'en position droite en avant, cette roue ne se déplacera que verticalement et dans un seul plan par rapport au motorcycle ;
- Ce plan doit se trouver dans la direction de conduite. Cette action de suspension s'effectuera sans changement au carrossage et sans mouvement latéral ;
- Le guidon doit être placé au-dessus de l'axe de la roue et plus haut que le siège conducteur. L'unité de direction peut seulement comporter une fourche ou un bras oscillant monté sur un ou des supports ou sur une fourche télescopique. Les bras articulés sont autorisés pour diriger la roue du side-car ;
- Le passager doit avoir une place assise aménagée avec dossier ;
- Les tuyaux d'échappement fixés à côté du Side-car doivent être protégés pour éviter au passager de se brûler et leur sortie doit être horizontale sur 30mm au moins et dirigée vers l'arrière ;
- Le tuyau d'échappement ne doit pas dépasser la tangente verticale du bord arrière de la carrosserie du Side-car (Art 2.3.11) ;
- Le véhicule doit être muni d'un dispositif adéquat permettant au passager de s'y tenir lorsqu'il se penche ;
- L'angle de braquage minimum de la roue avant doit être de 23° de part et d'autre de part de l'axe longitudinal ;
- Un coupe-circuit doit être monté de façon à fonctionner si le conducteur quitte sa machine ; ce coupe-circuit doit interrompre le circuit primaire d'allumage et il doit être muni d'un câblage pour l'arrivée et le retour du courant. Il doit être placé aussi près que possible du milieu du guidon et doit être actionné au moyen d'un fil non élastique de longueur et d'épaisseur adéquate, fixé au conducteur. Un câble en spirale (façon cordon téléphonique), d'une longueur maximale d'un mètre, est autorisé ;
- Les dimensions du side-car devront être conformes à celle portée sur la feuille d'homologation.

## ANNEXE 2

### CATEGORIES MOTOS ANCIENNES ET CLASSIQUES

**Se reporter au règlement édité par le Comité des Motos Classiques et Historiques de la FFM**

# COURSES SUR PISTE

## CHAMPIONNATS DE FRANCE COURSES SUR PISTE 2019

### I - REGLES GENERALES

#### **Art. 1 - GENERAL**

##### **1.1 - Titres**

La Fédération Française de Motocyclisme met en compétition pour l'année 2018 les Championnats de France suivants :

- Championnat de France Long Track Elite
- Championnat de France Long Track National
- Championnat de France Long Track Espoir
- Championnat de France 250cc Long Track
- Championnat de France Grass Track Side-Car
- Championnat de France Courses-sur-Piste 85cc-129cc
- Championnat de France Courses-sur-Piste Kids
- Championnat de France Speedway
- Championnat de France Speedway 250cc
- Championnat de France Flat-Track

##### **1.2 - Définition**

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).

##### **1.3 - Règlement particulier**

Le règlement particulier de chaque épreuve sera mis en ligne sur le site Engage sports (ffm.engage-sports.com) dès la délivrance du visa FFM.

##### **1.4 - Responsabilités de l'organisateur**

Se reporter à l'article 2.2.5.1 et articles suivants du code sportif FFM.

#### **Art. 2 - OFFICIELS**

##### **2.1 - Nomination des officiels**

Certains officiels seront 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.

##### **2.2 - Composition du jury FFM**

Le jury FFM sera composé du Délégué FFM.

#### **Art. 3 - PILOTES**

##### **3.1 - Aptitude physique**

Tout pilote prenant part à un Championnat de France de Courses sur Piste devra répondre aux prescriptions du Code Médical Fédéral.

##### **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.

##### **3.3 - Licences**

Les différents Championnats sont réservés aux licenciés de la FFM. Un licencié ne pourra participer qu'à une seule catégorie de Championnat de France le même jour. Les organisateurs des épreuves sur invitation auront 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 délivrée par la FFM pourront participer au Championnat de France et bénéficier des points et des primes correspondant au Championnat.

##### **3.4 - Engagements**

Les engagements seront gérés en ligne sur le site engage-sports.com

L'ouverture des engagements se fera à partir du **28 janvier**. Les pilotes devront s'engager le plus tôt possible et au plus tard **8 jours avant chaque épreuve**.

Les droits d'engagement sont fixés à **25 €** par épreuve et la caution à 300 € à l'année (à établir à l'ordre de la FFM).

Les pilotes de la catégorie 85cc-129cc verront leur droit d'engagement porté à 15 €.

Les engagements seront validés 30 jours avant la date de chaque manifestation. Les pilotes s'engageant après le délai réglementaire devront s'acquitter d'un droit d'engagement d'un montant de :

- 100 € pour une inscription dans les 30 jours avant l'épreuve

En cas de règlement par chèque, ceux-ci seront à établir à l'ordre de la FFM.

### 3.4.1 - Annulation d'un engagement

Le pilote devra prévenir de sa non-participation le plus rapidement possible par écrit et accompagné d'un certificat médical ou d'une raison valable. Dans le cas contraire la commission encaissera la caution et un nouveau chèque devra être établi afin de pouvoir participer aux manifestations suivantes.

Le forfait pour raison médicale interdira 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 sera 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.

**Pour tout forfait hors FIM et FIME une pénalité de 10 € sera appliquée.**

Dans le cas d'un désistement intervenant dans les 48 heures avant la manifestation aucun remboursement ne sera effectué.

### 3.5 - Numéros de départ

Les pilotes porteront le même numéro de course durant l'année. Les numéros, sur une grille de 1 à 99 seront choisis par les pilotes lors de leur inscription sur le site [ffm.engage-sports.com](http://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 :

Elite - National - Espoir - Flat Track : ..... N° noir - plaque jaune

85cc-129cc : ..... N° blanc - plaque verte

250cc 4 temps et Kids : ..... N° blanc - plaque bleue

Les plaques doivent être de 285 mm minimum sur 235 mm minimum. Solides et rigides.

### 3.6 - Enregistrement

Les pilotes devront signer la feuille de présence à l'accueil ou au contrôle technique. Les pilotes mineurs devront être représentés par un responsable légal ou une personne désignée par écrit par celui-ci.

## Art. 4 - EQUIPEMENT DES PILOTES

- 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 /129cc et Flat-Track, où les vêtements de type motocross sont autorisés.
- Des gants de cuir ou matière équivalente
- Le port d'une protection dorsale est obligatoire
- Des bottes de cuir.

### 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, normes FIM : 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

## Art. 5 - CIRCUITS

**5.1 - Normes des circuits :** Se reporter aux RTS

## Art. 6 - MOTOCYCLES

### 6.1 - Vérifications techniques

Un Commissaire Technique sera désigné par la FFM pour chaque épreuve ; il sera chargé du contrôle, du marquage, du plombage et de la vérification des machines.

#### - HORAIRES ET CONTROLE TECHNIQUE :

Les horaires de début du contrôle technique seront déterminés sur chaque règlement particulier.

Les organisateurs auront à prévoir un endroit isolé et aménagé permettant au Commissaire Technique d'effectuer le contrôle des machines. Une zone délimitée dite « Parc Fermé » sera 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 décidera des catégories à affecter en Parc Fermé.

La ligue désignera en complément un second commissaire technique, qui aura en sa possession le matériel devant lui servir au plombage et au marquage des machines. Chaque pilote pourra faire plomber ou marquer au maximum 3 motos.

Lors des contrôles techniques des machines, le commissaire technique devra effectuer une vérification de pesage et également une vérification d'équipement des coureurs.

A la demande du jury, des contrôles techniques complémentaires pourront 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 pourra être infligée. Celui-ci devra être remis au commissaire technique lors de la dernière épreuve.

Les pilotes seront tenus de communiquer au Commissaire Technique, si cela n'était pas mentionné sur le bulletin d'engagement, la course et l'alséage de leurs moteurs.

Les pots d'échappement homologués FIM 2015 avec une protection thermique certifiée FIM sont obligatoires sur toutes les épreuves pour toutes les cylindrées. Pour les Kids, 85cc/129cc et le Flat-Track le silencieux reste libre avec un maximum de 80dB/A à 100 mètres (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 seront contrôlés, plombés ou marqués avant les essais.

Il est rappelé qu'une moto qui a été inscrite et acceptée pourra être remplacée par une autre moto, également contrôlée, plombée ou marquée.

Chaque pilote devra être en mesure de présenter au contrôle technique un extincteur, à jour des vérifications, d'au minimum 2 kg poudre ABC dans le cas d'un contrôle.

## 6.2 - Carburant

Se reporter aux RTS

## 6.3 - Mise en température artificielle des pneus

L'arbitre devra immédiatement disqualifier un pilote qui fera 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.

## 6.4 - Nombres de motocycles

Chaque pilote sera autorisé à avoir 2 motocycles pendant l'épreuve dans son stand. Une 3ème moto pourra être placée en parc fermé.

## 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 devra régler une amende de 50 €.

## 6.6 - Pneus

Voir RTS

## 7 - ESSAIS

Chaque Organisateur d'une compétition comptant pour le Championnat de France doit planifier une séance d'entraînement ouvert 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

Les essais ne sont pas obligatoires pour les pilotes 500cc.

La pratique des essais est cependant obligatoire pour les catégories Long Track 250cc et activités éducatives et Flat Track.

Un coureur est considéré comme ayant participé aux essais s'il a accompli au moins 2 tours au cours de sa séance d'entraînement.

Les organisateurs devront prévoir au minimum une série libre de 3 minutes.

### Speedway

Les essais ne sont pas obligatoires pour les pilotes 500cc.

La pratique des essais est cependant obligatoire pour les catégories 250cc et activités éducatives.

Les organisateurs devront prévoir au minimum une série libre de 2 minutes par pilote ou équipage.

## Art. 8 - COURSES

### 8.1 - Déroulement de la compétition

Pour les différents déroulements se référer aux RTS.

Le format de course pourra varier sur décision du Jury.

### 8.2 - Sens de la course : Voir Article 1 des RTS

### 8.3 - Ponctualité au départ

Toutes les manifestations doivent commencer à l'heure annoncée et les coureurs doivent se tenir prêts pour le départ dès qu'ils sont appelés par l'officiel désigné.

L'intervalle entre la fin d'une course et le départ de la course suivante ne dépassera 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 ou 3 minutes" au moyen d'une sirène et d'un feu orange clignotant que l'on peut entendre dans la zone des boxes, si tous les coureurs ne sont pas sur la ligne de départ à ce moment-là.

Cet avertissement s'adressera 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 3 minutes hormis pour le Speedway : 2 minutes, ils seront disqualifiés de la manche.

Le coureur disqualifié sera remplacé par un coureur de réserve si applicable.

### 8.4 - Départs

Sur ordre du Commissaire préposé aux boxes (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 devront 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 recevra un avertissement. Cet avertissement n'est valable que pour la durée de l'épreuve. En cas d'un second avertissement le pilote sera disqualifié.**

### 8.5 - Faux départ

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, sera disqualifié. Le départ de la course doit ensuite être donné correctement.

### 8.6 - Départ retardé

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, sera disqualifié de la manche sur la seule appréciation de l'arbitre.

### 8.7 - Remplacement d'un coureur disqualifié

Un coureur disqualifié suivant les articles 8.3-8.5-8.6 pourra être remplacé.

### 8.8 - Procédure de départ défaillante

Si, par une mauvaise manipulation du starting gate ou pour toute autre raison, l'arbitre considère qu'un départ n'a pas été satisfaisant, il doit immédiatement arrêter la manche et demander le départ avec tous les pilotes engagés sur cette manche.

Si le starting gate devait ne pas fonctionner correctement, l'arbitre devra faire le départ des manches à l'aide du feu vert (qui devra être éteint pour indiquer le départ) ; sans aucune autre solution, le départ se fera au drapeau.

### 8.9 - Aide au départ

Après que le feu vert ait été allumé (ou qu'un autre moyen de donner le départ ait été enclenché), ou que le starting-gate ait été levé, aucune assistance extérieure ne doit être donnée aux pilotes (excepté le Flat-Track). Si, à ce moment, la machine du pilote ne fonctionnait pas de son propre moyen, le pilote concerné est disqualifié de la manche et doit quitter la piste avec sa machine.

### 8.10 - Sortie de circuit

Le concurrent dont les 2 roues de la machine franchissent entièrement la ligne blanche intérieure pourra être disqualifié.

Cette décision sera prise par l'arbitre, en privilégiant la sécurité des autres pilotes ou du pilote en infraction (exemple : si il a été obligé de franchir cette ligne pour éviter un autre pilote).

De même, si le concurrent franchit la ligne extérieure avec une des roues de la machine, il devra être disqualifié.

### 8.11 - Disqualification pour non-conformité 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.

### 8.12 - Conduite dangereuse

L'arbitre disqualifiera 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 aient franchi la ligne d'arrivée, la course ne sera 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, seront considérés comme ayant terminé la course ; ils seront classés aux places qu'ils occupaient avant la conduite répréhensible, incorrecte ou dangereuse et ils seront autorisés à avancer dans le classement à la suite de la disqualification du coureur coupable.

Un procédé identique sera 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.

### 8.13 - Disqualifications

Un pilote disqualifié doit quitter la piste sans délai et retourner au parc pilotes aussi vite que possible après que la manche ait 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.

### 8.14 - Limite de temps

Aucune réclamation n'est permise contre cette règle.

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 sera 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 sera 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.

### 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 aient 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 considérera que le drapeau a bien été montré. Les pilotes seront classés sur les 4 premiers tours.

### 8.16 - Course arrêtée

Si un accident se produit sur la piste et que, de l'avis de l'Arbitre, il serait dangereux que la course 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 soit 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 sera disqualifié et ne marquera aucun point. Les concurrents suivants seront remontés dans le classement selon le nombre de places laissées vacantes.

### 8.17 - Reprise d'une course

Si l'arbitre est amené à arrêter une course 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 un nouveau départ et autoriser à prendre le nouveau départ à tout coureur qui est tombé parce qu'il a été gêné, ou qui a délibérément laissé tomber son motocycle ou quitté la piste dans un but de sécurité. Dans de tels cas, toute aide extérieure peut être ignorée.

Tout coureur autorisé à participer à une reprise de la course 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 course.

Lorsqu'ils prennent part à une reprise d'une course, les coureurs doivent partir de leur position de départ d'origine 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 course 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 course qui doit être recourue, ne sera 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.

## Art. 9 - RESULTATS

### 9.1 - Calcul des résultats

Classement de l'épreuve

Pour être classé, un pilote doit avoir commencé son dernier tour et doit le terminer, lorsque le 1er a franchi la ligne d'arrivée sauf si, sur décision de l'arbitre, un arrêt de manche est réalisé après le troisième tour.

Le pilote ayant causé l'arrêt de manche sera quant à lui non classé.

Tous les points des manches et de la finale seront additionnés afin d'établir le résultat.

A la suite de ce résultat les pilotes se verront attribuer des points championnat en conformité avec le barème de points de leur dit championnat.

Les coureurs/équipages qui n'ont pas terminé le nombre de tours requis, ou pour d'autres raisons n'ont pas terminé une course, auront les annotations suivantes dans la grille de résultat :

<b>M</b> = disqualification pour la règle des 2 minutes pour le Speedway 3 minutes pour le Grass-Track / Long Track	<b>T</b> = disqualifié pour mauvais départ
<b>R</b> = retrait de la course	<b>d</b> = disqualification
<b>NC</b> = Non Classé (n'a pas effectué les 4 tours)	<b>N</b> = pas pris le départ
	<b>F</b> = chute sans disqualification

L'attribution de 0 point prévaudra sur l'attribution d'une de ces lettres.

Le classement sera calculé en additionnant le total des points réalisés par chaque pilote, manche et finale incluses et définira ainsi le classement. Chaque pilote se verra ainsi attribuer des points championnat suivant le barème : **1er 25 pts, 2nd 22 pts, 3ème 20 pts, 4ème 19 pts, 5ème 18 pts, 6ème 17 pts, 7ème 16 pts, 8ème 15 pts, 9ème 14 pts, 10ème 13 pts, 11ème 12 pts, 12ème 11 pts, 13ème 10 pts, etc...**

### Classement Général annuel

Le classement général annuel sera défini soit suivant les résultats de l'épreuve Finale (Elite et National Solo), soit en additionnant pour chaque coureur les points marqués sur la totalité des points championnat attribués durant les 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 récupérera en fin de saison la moyenne de ses points acquis en Championnat de France

### **9.2 - Scores des pilotes**

Les classements des Championnats de France seront publiés en fin de saison pour toutes les catégories.

Ils seront homologués par la Commission lors du congrès annuel fédéral.

Dans chaque épreuve chacune des manches est considérée comme une course en soi.

*Exemple : pour 5 pilotes au départ, en sachant que le dernier a toujours 0 le premier marquera 4 points.*

### **9.3 - Traitement des égalités**

**Pour chaque épreuve et pour le classement général**, lors de l'établissement des places entre les pilotes, dans la liste des résultats intermédiaires **ou définitifs**, les ex-æquo seront départagés selon le schéma suivant :

- Priorité sera donnée aux pilotes (ex æquo aux points) ayant le plus grand nombre de 1ère, 2ème, 3ème, 4ème, etc...;
- Si l'égalité persiste, et concerne seulement 2 pilotes, priorité sera 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 sera la meilleur position pour le pilote A, suivi par le pilote B, puis le pilote C.
- Si les solutions précédentes ne peuvent être utilisées, l'ordre sera déterminé par un tirage au sort.

### **9.4 - Interruption de manifestation**

Si une épreuve est interrompue ou suspendue pour quelque raison que ce soit, les règles suivantes s'appliqueront :

a) Lorsqu'une manifestation est interrompue avant l'accomplissement de 50% des courses programmées par participant (coureur ou équipe) par catégorie mais peuvent continuer le même jour, alors, toutes les manches programmées restantes seront mises en scène après l'interruption. La classification finale sera 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 continuer le même jour, alors, les résultats des courses courues par catégorie ne seront pas pris en considération. L'organisateur devra proposer une date de report et chaque cas sera 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 sera établi 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 restera alors inchangée.

#### **9.4.1 - Remboursement de frais en cas d'interruption d'une épreuve**

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 pourront 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).

**9.5 - Communication des résultats**

Les résultats seront publiés sur le site [www.ccpffm.org](http://www.ccpffm.org) ainsi qu'envoyés à la liste de presse FFM.

**9.6 - Contestation des résultats**

Aucune réclamation ne pourra être faite après expiration du temps réglementaire, soit 30 minutes après communication des résultats.

**9.7 - Cérémonie de remise des prix**

Les 3 premiers de chaque catégorie recevront un trophée de Champion de France. Ces récompenses seront décernées lors de la remise des prix de la commission nationale.

**Art. 10 - RECLAMATIONS ET PENALITES**

Toute réclamation devra être remise au Directeur de Course par écrit dans les 30 minutes après l'homologation des résultats et être accompagnée de la somme de 75 €, qui sera 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 sera versée au pilote, 75 € ou 150 € suivant le type.

Aucune réclamation ne peut être déposée contre une décision de l'Arbitre de l'épreuve.

**II - ANNEXES DE COURSES SUR PISTE****CHAMPIONNAT DE FRANCE DE LONG-TRACK  
ELITE et NATIONAL****Art. 1 - GENERAL**

En cas de désistement important de pilotes l'épreuve ou les épreuves pourront être annulées.

Seuls les pilotes nommés sur des épreuves FIM FIME ou sélection de la DTN pourront être exemptés.

Compétition pour pilotes solo.

Un minimum de 10 pilotes est obligatoire pour une épreuve de Championnat de France Elite.

Un minimum de 10 pilotes est obligatoire pour une épreuve de Championnat de France National.

Les épreuves de championnat de France Elite et National devront être organisées le même jour ou lors de la même manifestation.

Ces deux épreuves sont donc indissociables.

**Art. 2 - PARTICIPANTS**

Pilotes licenciés INT, LUE, PAX, CEX, NCO, INJ, NJ3.

Qualification pour la première épreuve 2019

**• Catégorie Elite :**

Seront qualifiés pour la première épreuve de 2019 :

- Les pilotes classés de la 1ère à la 8ème place du Championnat Elite 2018 ;

- TRESARRIEU Mathieu
- STELLA Gaétan
- DUBERNARD Gabriel
- HERMES Maeron
- TRESARRIEU Stéphane
- LESPINASSE Jérôme
- CHAUFFOUR Anthony
- DE BIASI Richard

- Le Champion de France National 2018

- LABOYRIE Steven

- Un Wild Card nommé ou validé par la CCP

- CAYRE Julien

**• Catégorie National :**

Seront qualifiés pour la première épreuve de 2019 :

- Les pilotes classés de la 9ème à la 10ème à la place du Championnat Elite 2018

- BERNARD John

- Les pilotes classés de la 2ème à la 7ème place du Championnat National 2018

- DUBERNARD Jordan
- DUBERNARD Enzo
- DUBRANA Alexandre
- COMBLON Baptiste
- GORET Steven
- VALLADON Thomas
- CAMBE Benjamin

- Le vainqueur de l'inter Ligue 2018
  - CHANSARD Nicolas
- Un Wild Card nommé ou validé par la CCP
  - TRESARRIEU Mathias

### **Art. 3 - FORMAT**

#### **3.1 - Principes du Championnat**

Les championnats Elite / National seront composés de plusieurs épreuves dites épreuves qualificatives, organisées sur différents circuits où l'on retrouvera obligatoirement les deux catégories.

A l'issue de chaque manifestation, les 2 derniers pilotes au classement « Elite » définitif de l'épreuve seront rétrogradés lors de l'épreuve suivante dans la catégorie National et seront substitués par les 2 premiers pilotes au classement « National » définitif de cette même épreuve.

Une épreuve dite Finale du Championnat de France Elite et National sera organisée en fin de saison selon les modalités définies ci-après.

Cependant un pilote « Elite » nommé par la FFM sur une épreuve de championnat FIM ou FIM Europe à la même date qu'une épreuve de championnat de France conservera son statut de pilote « Elite » lors de l'épreuve suivante.

Le cas échéant, la commission ne sélectionnera en « Elite » que le 1er pilote du classement « National » de l'épreuve précédente.

#### **3.2 - Format de course**

##### Epreuves de qualification

Lors de chaque épreuve de qualification, chaque pilote réalisera au maximum 4 manches qualificatives et une finale.

A l'issue des 4 manches qualificatives, un classement provisoire sera établi. Il permettra notamment aux 5 meilleurs coureurs de prendre part à la manche finale et de choisir leurs positions sur la grille de départ.

Le pilote ayant totalisé le plus de points au classement provisoire de l'épreuve sera le premier à choisir sa position de départ, puis le second, et ainsi de suite.

La position d'arrivée de chaque pilote lors de cette manche finale permettra de déterminer le podium de la journée.

Le classement définitif de cette même épreuve qui sera calculé conformément à la section ci-dessous de ce présent règlement.

##### Finale

A l'issue des épreuves de qualification, un classement général annuel provisoire « Elite » et « National » est établi. Il permettra de sélectionner les 20 pilotes qui participeront à cette épreuve Finale.

Seuls les pilotes suivants participeront à cette épreuve Finale :

- Les pilotes classés de la place 1 à 10 au classement annuel provisoire « Elite / National » composeront la catégorie la catégorie « Elite »
- Les pilotes classés de la place 11 à 20 au classement annuel provisoire « Elite/National » composeront la catégorie « National »

Durant cette compétition, chaque pilote réalisera au maximum 5 manches qualificatives et une finale.

A l'issue des 5 manches qualificatives, un classement provisoire sera établi. Il permettra notamment aux 5 meilleurs coureurs de chaque catégorie, de prendre part à la manche finale et de choisir leurs positions sur la grille de départ. Le pilote ayant totalisé le plus de points au classement provisoire de l'épreuve sera le premier à choisir sa position de départ, puis le second, et ainsi de suite.

A l'issue de ces deux manches finales (Elite/National), le classement général de l'épreuve Finale sera établi conformément aux prescriptions ci-dessous (cf section 4 Résultats).

### **Art. 4 - RESULTATS**

##### Epreuves de qualification

Le pilote qui aura cumulé le plus de points (4 manches qualificatives + finale incluses) au classement général de l'épreuve se verra attribuer les points du premier.

Afin de constituer le podium de la journée, et déterminer la prime il est établi que les vainqueurs des manches finales (Elite & National) seront les vainqueurs de l'épreuve.

En cas d'égalité au classement général de l'épreuve, ces dernières seront traitées conformément à la section générale 9.3 de ce présent règlement.

#### **ELITE**

1er 25 pts, 2nd 22 pts, 3ème 20 pts, 4ème 19 pts, 5ème 18 pts, 6ème 17 pts, 7ème 16 pts, 8ème 15 pts, 9ème 14 pts, 10ème 13 pts.

#### **NATIONAL**

1er 14 pts, 2nd 13 pts, 3ème 12 pts, 4ème 11 pts, 5ème 10 pts, 6ème 9 pts, 7ème 8 pts, 8ème 7 pts, 9ème 6 pts, 10ème 5 pts.

Finale

En cas d'égalité pour déterminer les pilotes qualifiés, une manche de départage sera réalisée sur la dernière manche de qualification si les pilotes concernés sont tous présents ou au début de la finale.

Sera déclaré vainqueur de l'épreuve le pilote qui aura cumulé le plus de points (4 manches qualificatives + finale incluses) au classement général de l'épreuve

Pour l'épreuve dite Finale le vainqueur de la Catégorie Elite sera le pilote qui aura cumulé le plus de points (5 manches qualificatives + finale incluses) au classement général de l'épreuve.

Pour l'épreuve dite Finale le vainqueur de la Catégorie Nationale sera le pilote qui cumulera le plus de points (5 manches qualificatives + finale incluse) au classement général de l'épreuve.

Si une égalité persiste à l'issue des manches finales, le résultat de la Finale déterminera le classement définitif.

**Qualification pour 2020****• Catégorie Elite :**

Seront qualifiés pour la première épreuve de 2020 :

- Les pilotes classés de la 1ère à la 8ème place du Championnat Elite 2019 ;
- Le Champion de France National 2019
- Un Wild Card nommé ou validé par la CCP

**• Catégorie National :**

Seront qualifiés pour la première épreuve de 2020 :

- Les pilotes classés de la 9ème à la 10ème à la place du Championnat Elite 2019
- Les pilotes classés de la 2ème à la 7ème place du Championnat National 2019
- 2 Wild Card nommés ou validés par la CCP

Lors des épreuves suivantes les pilotes classés 9ème et 10ème de l'Elite seront rétrogradés en National et substitués par les deux premiers du National et ainsi de suite sur les épreuves suivantes.

**Art. 5 - PRIMES**

----- ELITE -----	----- NATIONAL -----
1er. .... 500 €	1er. .... 110 €
2ème. .... 400 €	2ème. .... 100 €
3ème. .... 300 €	3ème. .... 90 €
4ème. .... 200 €	
5ème. .... 180 €	
6ème. .... 140 €	
7ème. .... 130 €	
8ème. .... 120 €	
9ème. .... 110 €	
10ème. .... 100 €	

**CHAMPIONNAT DE FRANCE LONG TRACK ESPOIR 500****Art. 1 - GENERAL**

Sont éligibles les pilotes n'ayant pas 26 ans durant l'année. Une sélection de pilotes titulaires et de réservistes sera établie par la commission des courses sur piste suivant les résultats du championnat de France Espoir, Elite et National **de l'année précédente**.

Les pilotes engagés qui seront nommés sur des épreuves FIM / FIME ou sur sélection de la DTN pourront être exemptés de participation.

Compétition pour pilote solo.

**Art. 2 - PARTICIPANTS**

Coureurs admis : Pilotes licenciés INT, LUE, PAX, CEX, NCO, INJ, NJ.

**Art. 3 - FORMAT DE COURSE**

Le format sera déterminé par la commission des courses sur pistes en fonction du nombre de pilotes participants et du nombre d'épreuves composant ce championnat.

**- Cas N°1 : Championnat réalisé sur une seule épreuve**

Lors de chaque compétition, chaque pilote réalisera au minimum 3 manches qualificatives et une finale.

A l'issue des manches qualificatives, un classement provisoire sera établi. Il permettra notamment à chaque pilote de choisir sa position sur la grille de départ lors de la manche finale.

Le pilote ayant totalisé le plus de points au classement provisoire de l'épreuve sera le premier à choisir sa position de départ, puis le second, et ainsi de suite. Chaque pilote participera ensuite à une finale en fonction de sa place au classement provisoire de l'épreuve. La position d'arrivée de chaque pilote lors des manches finales déterminera l'ordre du classement définitif de l'épreuve.

**- Cas N°2 : Championnat réalisé sur plusieurs épreuves**

Lors de chaque compétition, chaque pilote réalisera au minimum 3 manches qualificatives et une finale.

A l'issue des manches qualificatives, un classement provisoire sera établi.

Il permettra notamment à chaque pilote de choisir sa position sur la grille de départ lors de la manche finale.

Le pilote ayant totalisé le plus de points au classement provisoire de l'épreuve sera le premier à choisir sa position de départ, puis le second, et ainsi de suite.

Seuls les 5 premiers pilotes de ce classement provisoire prendront part à la finale. La position d'arrivée de chaque pilote lors de cette manche finale permettra de déterminer le podium de la journée, indépendamment du classement définitif de cette même épreuve qui sera calculé Conformément à la section 4.1 du présent règlement.

## **Art. 4 - RESULTATS**

### **4.1 - Méthode de classification**

- Cas N°1 : Championnat réalisé sur une seule épreuve

Dans ce cas, le classement général de l'épreuve et du championnat sont confondus. Ce dernier sera établi en fonction des places réalisées par chacun des pilotes lors des manches finales (1er de la finale = vainqueur de l'épreuve = champion de France ; etc.)

- Cas N°2 : Championnat réalisé sur plusieurs épreuves

Afin de constituer le podium de la journée, il est établi que le vainqueur de la finale sera le vainqueur de l'épreuve.

Pour autant, le classement de l'épreuve sera calculé en additionnant le total des points réalisés par chaque pilote, manche et finale incluses.

A l'appui du classement général de l'épreuve, chaque pilote se verra ainsi attribuer des points championnat suivant le barème prévu à l'article 9.

### **4.2 - Traitement des égalités**

En cas d'égalité au classement définitif de l'épreuve, ces dernières seront traitées conformément à la section générale 9.3 de ce présent règlement.

A l'issue de la dernière épreuve comptant pour ce championnat, une manche de départage devra être organisée en cas d'égalité pour les 3 premières places du classement général annuel.

## **Art. 5 - PRIMES**

1er . . . . . 200 €	3ème . . . . . 120 €	5ème . . . . . 70 €
2ème . . . . . 150 €	4ème . . . . . 100 €	

# **CHAMPIONNAT DE FRANCE DE GRASS TRACK SIDE-CAR**

## **Art. 1 - GENERAL**

En cas de désistement important de pilotes l'épreuve ou les épreuves pourront être annulées.

Seuls les équipages nommés sur des épreuves FIME pourront être exemptés.

Un minimum de 4 équipages est obligatoire pour une épreuve de Championnat de France Side-car.

## **Art. 2 - PARTICIPANTS**

Coueurs admis : NCO, NJC, LUE, INT, INJ, PAX, CEX.

Pour la première épreuve, le top 3 du classement du Championnat de France Side Car 2018 sera qualifié directement. Le 4ème et 5ème seront les deux premiers de la manche qualificative qui devra se tenir avant la 1ère manche du programme side-car.

Lorsqu'un passager régulièrement engagé se trouvera indisponible pour cause de blessure avant ou pendant l'épreuve, le pilote pourra prendre le départ des courses avec un nouveau passager, à condition que :

- L'identité de son nouveau passager et sa licence soient régulièrement contrôlées par le club organisateur et qu'il ne soit pas déjà qualifié pour un Championnat le même jour.
- Qu'il ait effectué au moins deux tours de reconnaissance avec son nouveau passager, que l'équipage ainsi formé se présente à son couloir dans les délais impartis.

En cas de forfait d'un équipage qualifié, les équipages arrivant à la suite dans l'ordre du classement de la manche qualificative seront sélectionnés jusqu'à avoir le quota de 5 équipages.

Les deux premiers équipages non qualifiés seront considérés comme réservistes.

## **Art. 3 - FORMAT DE COURSE**

Il sera donc fait une manche qualificative pour définir le 4ème et 5ème participant de la journée, seuls les 3 premiers du classement provisoire seront directement qualifiés pour l'épreuve.

Ensuite, le format sera composé au minimum de 3 manches.

## **Art. 4 - RESULTATS**

Afin de constituer le podium de la journée, le classement général de l'épreuve sera calculé en additionnant le total des points réalisés par chaque équipage.

A l'appui du classement général de l'épreuve, chaque pilote se verra ainsi attribuer des points championnat suivant le barème prévu à l'article 9.

En cas d'égalité au classement général de l'épreuve, ces dernières seront traitées conformément à la section 9.3 de ce présent règlement.

A l'issue de la dernière épreuve comptant pour ce championnat, une manche de départage devra être organisée en cas d'égalité pour les 3 premières places du classement général annuel.

## Art. 5 - PRIMES

1er.....250 €	3ème ..... 150 €	5ème.....80 €
2ème.....200 €	4ème ..... 100 €	

## CHAMPIONNAT DE FRANCE DE LONG-TRACK 250cc

### Art. 1 - GENERAL

En cas de désistement important de pilotes, l'épreuve ou les épreuves pourront être annulées.

Seuls les pilotes engagés nommés sur des épreuves FIM FIME ou sur sélection de la DTN pourront être exemptés.

Compétition pour pilote solo.

### Art. 2 - PARTICIPANTS

NCO, NJC, LUE, INT, INJ.

Si le nombre de compétiteurs requis n'est pas suffisant, les pilotes pourront être amenés à concourir avec les pilotes de la catégorie Ligue 500cc.

### Art. 3 - FORMAT DE COURSE

Le format sera déterminé en fonction du nombre de pilotes avec un minimum de 3 manches et une finale si le nombre d'engagés est supérieur à 6 pilotes.

### Art. 4 - RESULTATS

Afin de constituer le podium de la journée, il est établi que le vainqueur de la finale (le cas échéant) sera le vainqueur de l'épreuve.

Pour autant, le classement général de l'épreuve sera calculé en additionnant le total des points réalisés par chaque pilote, manche finale incluse.

A l'appui du classement général de l'épreuve, chaque pilote se verra ainsi attribuer des points championnat suivant le barème prévu à l'article 9.

En cas d'égalité au classement général de l'épreuve, ces dernières seront traitées conformément à la section 9.3 de ce présent règlement.

A l'issue de la dernière épreuve comptant pour ce championnat, une manche de départage devra être organisée en cas d'égalité pour les 3 premières places du classement général annuel.

## Art. 5 - BAREME DES PRIMES

1.....90 €	2..... 80 €	3.....70 €
------------	-------------	------------

## CHAMPIONNAT DE FRANCE COURSES SUR PISTE 85-129 - KIDS - EDUCATIF

### Art. 1 - GENERAL

En cas de désistement important de pilotes, l'épreuve ou les épreuves pourront être annulées.

Seuls les pilotes engagés nommés sur des épreuves FIM et FIME pourront être exemptés.

Compétition pour pilote solo.

### Art. 2 - PARTICIPANTS

Licences NJ

- Catégorie Educatif : ..... 6 à 7 ans 50cc ou 90cc auto ou semi-auto
- Catégorie Kids A : ..... 7 à 9 ans 65cc 2 Temps maximum ou 108cc 4 Temps Maximum
- Catégorie Kids B : ..... 9 à 11 ans 85cc 2 Temps maximum ou 129cc 4 Temps Maximum
- Catégorie 85cc-129cc : ... à partir de 11 ans 85cc 2 Temps maximum ou 129cc 4 Temps Maximum

Le pilote ne devra pas avoir atteint l'âge maximum au 1er janvier 2018.

### Art. 3 - FORMAT DE COURSE

Pour l'éducatif : 2 séances d'essais et 3 à 4 tours. Tous les pilotes seront récompensés. Il est souhaitable de prendre contact avec un éducateur.

Le format sera déterminé par la commission des courses sur pistes en fonction du nombre de pilotes participants et du nombre d'épreuves composant ce championnat.

Dans le cas d'un nombre de pilotes inférieur ou égal à 6 ; ces derniers réaliseront au minimum 4 manches qualificatives.

Dans le cas d'un nombre de pilotes supérieur à 6 ; ces derniers réaliseront au minimum 3 manches qualificatives et une finale.

Les catégories « Kids » et « 85-129cc » sont regroupées si l'une de ces catégories comporte moins de 4 pilotes.

Le circuit devra être modifié, si nécessaire, pour les adapter aux machines et au niveau des pilotes.

### Recommandation :

Il est rappelé aux accompagnateurs que les règles sont les mêmes que pour le Championnat de France. Aucun parent ne sera toléré à l'intérieur de la piste et/ou sur la ligne de départ

### **Art. 4 - RESULTATS**

Ces catégories feront l'objet d'un classement séparé. Il n'y aura 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 « 85-129cc » ou le pilote de la catégorie « Educatif » prenant un tour par les pilotes « Kids » seront tout de même classés.

Tous les pilotes seront récompensés.

Afin de constituer le podium de la journée, il est établi que le vainqueur de la finale (le cas échéant) sera le vainqueur de l'épreuve.

Pour autant, le classement général de l'épreuve sera calculé en additionnant le total des points réalisés par chaque pilote, manche finale incluse.

A l'appui du classement général de l'épreuve, chaque pilote se verra ainsi attribuer des points championnat suivant le barème prévu à l'article 9.

En cas d'égalité au classement général de l'épreuve, ces dernières seront traitées conformément à la section 9.3 de ce présent règlement.

A l'issue de la dernière épreuve comptant pour ce championnat, une manche de départage devra être organisée en cas d'égalité pour les 3 premières places du classement général annuel.

## CHAMPIONNAT DE FRANCE DE SPEEDWAY

### **Art. 1 - GENERAL**

Compétition pour pilote solo

### **Art. 2 - PARTICIPANTS**

Pilotes licenciés INT, LUE, PAX, CEX, NCO, INJ, NJ3.

### **Art. 3 - FORMAT DE COURSE**

Le format sera déterminé par la commission des courses sur pistes en fonction du nombre de pilotes participants et du nombre d'épreuves composant ce championnat.

#### - Cas N°1 : Championnat réalisé sur une seule épreuve

Chaque pilote réalisera 4 ou 5 manches qualificatives et une finale.

A l'issue de ces manches qualificatives, un classement provisoire sera établi. Il permettra notamment à chaque pilote de choisir sa position sur la grille de départ lors de la manche finale.

Le pilote ayant totalisé le plus de points au classement provisoire de l'épreuve sera le premier à choisir sa position de départ, puis le second, et ainsi de suite.

La position d'arrivée de chaque pilote lors de la finale déterminera l'ordre du classement définitif de l'épreuve.

#### - Cas N°2 : Championnat réalisé sur plusieurs épreuves

Lors de chaque compétition, chaque pilote réalisera 4 ou 5 manches qualificatives.

A l'issue de ces manches qualificatives, un classement provisoire sera établi. Il permettra notamment à chaque pilote de choisir sa position sur la grille de départ lors de la manche finale.

Le pilote ayant totalisé le plus de points au classement provisoire de l'épreuve sera le premier à choisir sa position de départ, puis le second, et ainsi de suite.

Seuls les 4 premiers pilotes de ce classement provisoire prendront part à la finale.

La position d'arrivée de chaque pilote lors de cette manche permettra de déterminer le podium de la journée, indépendamment du classement définitif de cette même épreuve qui sera calculé conformément à la section 4.1 du présent règlement.

### **Art. 4 - RESULTATS**

#### **4.1 - Méthode de classification**

##### - Cas N°1 : Championnat réalisé sur une seule épreuve

Dans ce cas, le classement général de l'épreuve et du championnat sont confondus.

Ce dernier sera établi en fonction des places réalisées par chacun des pilotes lors de la finale (1er de la finale = vainqueur de l'épreuve = champion de France ; etc.)

##### - Cas N°2 : Championnat réalisé sur plusieurs épreuves

Afin de constituer le podium de la journée, il est établi que le vainqueur de la finale sera le vainqueur de l'épreuve.

Pour autant, le classement général de l'épreuve sera calculé en additionnant le total des points réalisés par chaque pilote, manche finale incluse.

A l'appui du classement général de l'épreuve, chaque pilote se verra ainsi attribuer des points championnat suivant le barème prévu à l'article 9.

**4.2 - Traitement des égalités**

En cas d'égalité au classement définitif de l'épreuve, ces dernières seront traitées conformément à la section 9.3 de ce présent règlement.

A l'issue de la dernière épreuve comptant pour ce championnat, une manche de départage devra être organisée en cas d'égalité pour les 3 premières places du classement général annuel.

**Art. 5 - BAREME DES PRIMES**

1er.....250 €	3ème ..... 150 €	5ème.....50 €
2ème.....200 €	4ème ..... 100 €	

**CHAMPIONNAT DE FRANCE DE SPEEDWAY 250cc****Art. 1 - GENERAL**

(En cas de désistement important de pilotes l'épreuve ou les épreuves pourront être annulées).

Seuls les pilotes nommés sur des épreuves FIM et FIME ou sélection de la DTN pourront être exemptés. Compétition pour pilote solo.

**Art. 2 - PARTICIPANTS**

Pilotes licenciés NCO, NJC, LUE, INT, INJ.

**Art. 3 - FORMAT DE COURSE**

Le format sera déterminé par la commission des courses sur pistes en fonction du nombre de pilotes participants et du nombre d'épreuves composant ce championnat.

- Cas N°1 : Championnat réalisé sur une seule épreuve

Chaque pilote réalisera 3 ou 4 manches qualificatives et une finale.

A l'issue de ces manches qualificatives, un classement provisoire sera établi. Il permettra notamment à chaque pilote de choisir sa position sur la grille de départ lors de la manche finale.

Le pilote ayant totalisé le plus de points au classement provisoire de l'épreuve sera le premier à choisir sa position de départ, puis le second, et ainsi de suite.

La position d'arrivée de chaque pilote lors de la finale déterminera l'ordre du classement définitif de l'épreuve.

- Cas N°2 : Championnat réalisé sur plusieurs épreuves

Lors de chaque compétition, chaque pilote réalisera 3 ou 4 manches qualificatives.

A l'issue de ces manches qualificatives, un classement provisoire sera établi. Il permettra notamment à chaque pilote de choisir sa position sur la grille de départ lors de la manche finale.

Le pilote ayant totalisé le plus de points au classement provisoire de l'épreuve sera le premier à choisir sa position de départ, puis le second, et ainsi de suite.

Seuls les 4 premiers pilotes de ce classement provisoire prendront part à la finale.

La position d'arrivée de chaque pilote lors de cette manche permettra de déterminer le podium de la journée, indépendamment du classement définitif de cette même épreuve qui sera calculé conformément à la section 4.1 du présent règlement.

**Art. 4 - RESULTATS****4.1- Méthode de classification**- Cas N°1 : Championnat réalisé sur une seule épreuve

Dans ce cas, le classement général de l'épreuve et du championnat sont confondus.

Ce dernier sera établi en fonction des places réalisées par chacun des pilotes lors de la finale (1er de la finale = vainqueur de l'épreuve = champion de France ; etc.)

- Cas N°2 : Championnat réalisé sur plusieurs épreuves

Afin de constituer le podium de la journée, il est établi que le vainqueur de la finale sera le vainqueur de l'épreuve.

Pour autant, le classement général de l'épreuve sera calculé en additionnant le total des points réalisés par chaque pilote, manche finale incluse.

A l'appui du classement général de l'épreuve, chaque pilote se verra ainsi attribuer des points championnat suivant le barème prévu à l'article 9.

**4.2 - Traitement des égalités**

En cas d'égalité au classement définitif de l'épreuve, ces dernières seront traitées conformément à la section 9.3 de ce présent règlement.

A l'issue de la dernière épreuve comptant pour ce championnat, une manche de départage devra être organisée en cas d'égalité pour les 3 premières places du classement général annuel.

**Art. 5 - BAREME DES PRIMES**

1er.....90 €	2ème ..... 80 €	3ème.....70 €
--------------	-----------------	---------------

# CHAMPIONNAT DE FRANCE DE FLAT TRACK

## Art. 1 - GENERAL

Seuls les pilotes nommés sur des épreuves FIM et FIME ou sélection de la DTN pourront être exemptés. Compétition pour pilote solo et quad sur tout type de circuit à l'exception des pistes en herbe.

## Art. 2 - PARTICIPANTS

Pilotes licenciés NCO, NJC, LUE, INT, INJ.

Nombre d'engagés : **5 pilotes minimum et 15 pilotes maximum par catégorie**

Pour les circuits disposant d'une largeur minimale de 12 mètres

**Deux catégories de cylindrée, non dissociables lors d'une manifestation, sont ouvertes dans cette spécialité :**

- **Elite : cylindrée maximum de 450cc machines de moins de 20 ans (homologation type carte grise ou année modèle, machines répliquas comprises).**

- **Open : cylindrée plus de 450cc à 750cc**

Suivant le nombre de participants une sélection pourra être aménagée par la commission des Courses sur Piste.

- Si moins de 5 inscrits dans une catégorie, 8 jours avant l'épreuve (dernier délai d'inscription). Possibilité d'annuler la catégorie.

- Si moins ou égal à 15 pilotes d'inscrit au total (Elite et Open), 8 jours avant l'épreuve, à la décision du club organisateur et de la commission, possibilité d'effectuer une épreuve Scratch (Elite et Open mélangés) avec un classement par catégorie à la journée et pour le championnat.

## Art. 4 - FORMAT DE COURSE

### - Solo :

Le format sera déterminé par la commission des courses sur piste en fonction du nombre de pilotes participants et du nombre d'épreuves composant ce championnat.

Lors de chaque compétition, chaque pilote réalisera au minimum 3 manches qualificatives et une finale.

La grille de départ sera établie pour chaque épreuve par la commission des courses sur pistes. Les manches qualificatives se dérouleront sur 6 tours tandis que la manche finale comportera 10 tours.

A l'issue des 3 manches qualificatives, un classement provisoire sera établi. Il permettra notamment à chaque pilote de choisir sa position sur la grille de départ lors de la manche finale. Le pilote ayant totalisé le plus de points au classement provisoire de la journée sera le premier à choisir sa position de départ, puis le second, et ainsi de suite.

Répartition des pilotes sur la grille de départ en fonction du nombre :

10 pilotes : L1 = 5 pilotes / L2 = 5 pilotes

11 pilotes : L1 = 5 pilotes / L2 = 5 pilotes / L3 = 1 pilote

12 pilotes : L1 = 5 pilotes / L2 = 5 pilotes / L3 = 2 pilotes

13 pilotes : L1 = 5 pilotes / L2 = 5 pilotes / L3 = 3 pilotes

14 pilotes : L1 = 5 pilotes / L2 = 5 pilotes / L3 = 4 pilotes

15 pilotes : L1 = 5 pilotes / L2 = 5 pilotes / L3 = 5 pilotes

Au-delà de 15 pilotes engagés, une formule tournante sera organisée comprenant 10 pilotes maximum par manche répartis en 2 lignes (L1 = 5 pilotes / L2 = 5 pilotes) sur la grille de départ.

NB : L1 = Ligne 1 / L2 = Ligne 2 / L3 = Ligne 3

## Art. 5 - PLAQUES NUMERO

- Elite : . . . . . plaques jaunes, numéros noirs.
- Open : . . . . . plaques blanches, numéros noirs.

## Art. 6 - ARRET DE LA COURSE

A la seule discrétion de l'arbitre, tout pilote qui provoque l'arrêt de la course sera soit disqualifié soit placé 15 mètres derrière la grille.

En cas d'arrêt de la course dans les situations suivantes, les prescriptions suivantes seront appliquées :

### - Manche de 6 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 devront utiliser leurs positions de l'arrêt de la manche pour ce nouveau départ qui se déroulera sur le nombre restant de tours à parcourir. Ce nouveau départ sera réalisé en file indienne (voir schéma ci-contre).

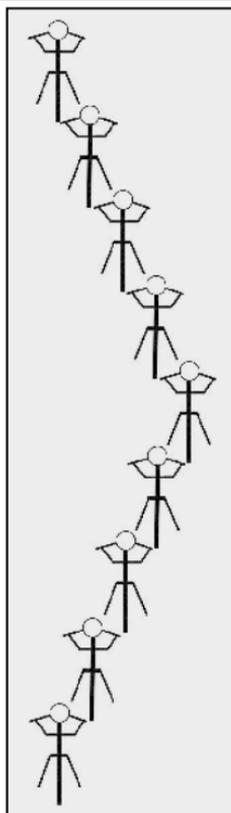
Si l'arrêt de la manche est provoqué lorsque tous les coureurs ont effectué entre 5 et 6 tours complets, la manche est dans ce cas classée en tenant compte des positions de chaque pilote au moment de l'arrêt de la course.

#### - 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 effectués 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 devront utiliser leurs positions lors de l'arrêt de la manche pour ce nouveau départ qui se déroulera sur le nombre restant de tours à parcourir. Ce nouveau départ sera réalisé en file indienne (voir schéma ci-contre).

Si l'arrêt de la manche est provoqué lorsque tous les coureurs ont effectués entre 9 ou 10 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.



### Art. 7 - RESULTATS

Afin de constituer le podium de la journée, il est établi que le vainqueur de la finale sera le vainqueur de l'épreuve.

Le classement général de l'épreuve sera calculé en additionnant le total des points réalisés par chaque pilote, manche finale incluses. A l'appui du classement général de l'épreuve, chaque pilote se verra ainsi attribuer des points championnat suivant le barème prévu à l'article 9.

En cas d'égalité au classement général de l'épreuve, ces dernières seront traitées conformément à la section 9.3 de ce présent règlement.

A l'issue de la dernière épreuve comptant pour ce championnat, une manche de départage devra être organisée en cas d'égalité pour les 3 premières places du classement général annuel.

Pour les pilotes classés 4ème et suivants au classement général annuel, le départage sera défini en fonction du résultat de chaque pilote lors des épreuves précédentes.

### Art. 8 - BAREME DES PRIMES

----- ELITE -----	----- OPEN -----
1er . . . . . 150 €	1er . . . . . 90 €
2ème . . . . . 100 €	2ème . . . . . 80 €
3ème . . . . . 50 €	3ème . . . . . 70 €

### Art. 9 - SPECIFICITES

L'utilisation d'un pneu type "Flat-Track" en 19 pouces est obligatoire.

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 sera opposable à l'ensemble des pilotes présents dans les différentes catégories Flat-Track le jour de la compétition.

Tout pilote dont le départ est anticipé devra partir 5 mètres derrière la dernière ligne. En cas de récidive de départ anticipé le pilote sera exclu.

## LIGUE NATIONALE DE SPEEDWAY 2019

### Art. 1 - GENERAL

#### 1.1 - Système

La compétition se déroule sous forme de matchs qui opposent 2 équipes. Quatre équipes sont engagées dans la ligue nationale de speedway 2019 : Morizes, Lamothe Landerron, La Réole et Marmande.

#### 1.2 - Composition des équipes dans un match

Chaque équipe est constituée de 5 pilotes.

Chaque pilote est classé dans une catégorie. Il existe 4 catégories : A, B, C et D.

La commission nationale est en charge de définir la catégorie dans laquelle évoluera chaque pilote.

Cette affectation sera réalisée à l'aide des moyennes de points marqués lors des saisons précédentes en LNS, et ou suivant le niveau du pilote s'il s'agit d'une première participation au sein de la LNS.

Chaque équipe peut avoir dans un match 2 pilotes de catégorie A maximum.

### Exemple :

un pilote français de catégorie A déclaré en début d'année dans l'équipe plus un pilote de nationalité étrangère invité pour le match, ou en plus un pilote Français de catégorie A qui est engagé dans une autre équipe et qui est invité pour ce match ou 2 pilotes étrangers de catégorie A ne possédant pas la nationalité française si Le pilote Français de Catégorie A déclaré en début d'année est blessé ou retenu sur une épreuve FIM, FIME ou dans une ligue Professionnelle classé prioritaire dont les épreuves sont inscrite au calendrier ISLB.

Deux pilotes de catégorie B maximum si deux pilotes sont déclarés en catégorie A ou trois pilotes de catégorie B soit un troisième B en pilote invité si un seul A est déclaré, et un pilote de catégorie C.

Chaque équipe pourra également déclarer un pilote réserviste par match, ce pilote sera obligatoirement un pilote de catégorie C maximum.

- Les pilotes de catégorie A auront les numéros 1 et 3.
- Les pilotes de catégorie B auront les numéros 2 et 4
- Le pilote de catégorie C aura le numéro 5
- Le pilote réserviste sera obligatoirement un pilote de catégorie C ou D et aura le numéro 6

### 1.3 - Déclaration des équipes

A) Les équipes devront être déclarées avant le 15 janvier de chaque année, 4 pilotes titulaires devront être déclarés soit : 1 pilote français de catégorie A, 2 pilotes de catégorie B, 1 pilote de catégorie C.

Ces pilotes seront considérés comme « pilotes titulaires » de l'équipe.

En complément chaque équipe pourra déclarer 3 pilotes réservistes de catégorie C ou D.

Un contrat devra être constitué liant le pilote avec le club. Ce contrat devra être établi avant le 15 janvier et devra être fourni lors de la déclaration des équipes.

B) De plus, chaque team manager devra remplir une déclaration par match annonçant l'équipe définitive de 5 pilotes et 1 réserviste (non obligatoire) 4 jours avant chaque match.

Il est possible d'annoncer dans la déclaration du match un pilote en remplacement d'un pilote blessé déclaré en début d'année, ce pilote devra avoir obligatoirement un average égal ou inférieur au pilote remplacé. Ce pilote sera considéré comme invité.

L'équipe devra s'acquitter du montant d'engagement de 60 € lors de la déclaration de son équipe pour chaque match.

Chaque pilote, **titulaire et réserviste**, qui s'engage par contrat avec son équipe aura pour obligation de participer aux matchs de son équipe.

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 blessure avec certificat médical, la participation à une épreuve championnat FIM ou FIM Europe, une participation dans un match 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 €.

### 1.4 - Pilote invité

Sont considérés comme « pilotes invités » les pilotes ne faisant pas partie des pilotes titulaires d'une équipe.

Chaque équipe peut déclarer 2 pilotes invités maximum par match. Ce ou ces pilotes devront être déclarés dans les 4 jours avant le match comme le prévoit l'article 1.3 du présent règlement. La cote moyenne d'un pilote invité ne pourra être supérieure à la cote moyenne du pilote remplacé.

### 1.5 - Pilote de remplacement (R/R)

Un pilote ne pouvant pas participer à un match pour raison médicale ou qui s'est blessé après la déclaration annuelle d'équipe ou dans les 4 jours qui précèdent le match (justificatif fourni ou sur avis du médecin de l'épreuve si la blessure survient pendant le match) pourra être remplacé par ses coéquipiers dans la limite d'une fois par pilote. Le pilote absent ne pourra être remplacé que par un pilote de catégorie identique ou inférieure.

### 1.6 - Pilote réserviste (Non obligatoire)

On appelle pilote réserviste tout coureur mentionné comme 6ème pilote dans la déclaration d'équipe effectuée lors d'un match à la condition que ce dernier ait été préalablement déclaré en début d'année comme pilote réserviste de l'équipe.

Le pilote réserviste ne peut être d'une catégorie supérieure à C.

Il pourra remplacer à tout moment chaque pilote de son équipe dans la limite des manches programmées (5 manches plus 1 manche finale).

(Ce pilote réserviste pourra participer aux matchs de la division promotion qui pourront se dérouler lors des Mach simples.)

## Art. 2 - DOSSARDS et CACHES FOURCHES

Chaque équipe sera identifiée par un dossard sur lequel apparaîtra 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.

### Art. 3 - PNEUS

La Commission mettra à disposition de chaque équipe 5 pneus par match.

L'utilisation de ces pneus n'est pas obligatoire mais tous les pneus devront être homologués FIM, tous les pneus seront vérifiés et marqués par le Responsable Technique.

Ces pneus seront donnés aux managers de chaque équipe par le Responsable Technique une heure et demie avant la première manche.

Des pneus usagés à plus de 30 % pourront être utilisés après validation du responsable technique et seront marqués par le Responsable Technique.

Le pilote réserviste ne pourra utiliser qu'un des 5 pneus neuf marqué, ou utiliser un pneu usagé à plus de 30% qu'il aura présenté auparavant au commissaire technique.

### Art. 4 - COTE MOYENNE DES PILOTES ET CATÉGORIES

#### 4.1 - Catégories et points

Cat A : ..... 12 points

Cat B : ..... 8 points

Cat C : ..... 6 points

Cat D : ..... 3 points

**Catégorie A :** Pilotes étranger + David Bellego / Dimitri Bergé / Mathieu Tresarrieu / Stephane Tresarrieu

**Catégorie B :** Gaétan Stella / Jérôme Lespinasse / Xavier Muratet / Gabriel Dubernard / Anthony Chauffour / Jordan Dubernard / Julien Cayre / John Bernard

**Catégorie C :** Enzo Dubernard / Steven Labourie / Alexandre Dubrana / Maëron Hermes / Richard De Biasi / Thomas Valladon / Florent Comparin / Guillaume Comblon

**Catégorie D :** Steven Goret / Jérémy Dupuy / Benoit Lorenzon / Baptiste Comblon / Rémi Valladon / Audrey Dupuy / Joris Georges / Benjamin Cambe / Kévin Hahn / Kévin Elliau + les pilotes non listé précédemment 500cc ou 250cc

Les pilotes étrangers doivent avoir une licence FFM annuelle ou « une manifestation » pour concourir.

#### 4.3 - Quota minimum

Le quota minimum est le total des points additionné de toutes les catégories de pilotes lors de la déclaration de l'équipe à chaque match est ne devra être inférieur à 42 points.

#### 4.4 - Quota maximum

Le quota maximum est le total des points additionné de toutes les catégories de pilotes lors de la déclaration de l'équipe à chaque match est ne devra être supérieur à 46 points.

#### 4.5 - Côte moyenne

Le calcul de la côte moyenne des pilotes est tenu à jour lors de la saison et publié en fin d'année,

Le calcul de cette cote moyenne permet à la commission nationale de définir dans quelle catégorie chaque pilote sera classé. La cote moyenne est calculée comme suit.

Une côte moyenne par match sera calculée pour chaque pilote selon la formule suivante :

L'addition des  $\left( \frac{\text{nombre de points marqués}}{\text{nombre de manches courues}} \right) \times 5$

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.
- Lors d'un Choix Tactique, les points de la manche seront comptabilisés à 50 %.

### Art. 5 - FORMAT DE COURSE POUR 14 MANCHES

A la suite du tirage au sort effectué avant le match, le capitaine gagnant pourra soit choisir la position de son équipe sur la ligne de départ des manches 1 à 12, ou la position de départ des manches 13 et 14.



**Art. 6 - DEROULEMENT****6.1 - Briefing**

Un briefing entre les membres du jury et les managers de chaque équipe sera effectué une heure avant la 1ère manche.

**6.2 - Présentation**

La présentation des équipes se fera 45 minutes avant le match.

**6.3 - Tirage au sort**

Un tirage au sort est fait avant la 1ère manche entre les 2 capitaines (défini par le manager). Le gagnant peut choisir la position des pilotes pour les manches de 1 à 12, ou la position de départ des manches 13 et 14.

**6.3 - Bonnettes**

Les pilotes de l'équipe qui reçoit porteront des bonnettes rouges et bleues et les pilotes de l'équipe invitée porteront des bonnettes blanches et jaunes.

**6.4 - Essais**

Chaque équipe aura la possibilité de faire 2 séries de 2 minutes une demi-heure avant la 1ère manche sur le déroulement suivant :

- 1ère série : N°1, 2, 3 de l'équipe à domicile
- 2ème série : N°1, 2, 3 de l'équipe à extérieur
- 3ème série : N°4, 5, 6 de l'équipe à domicile
- 4ème série : N°4, 5, 6 de l'équipe à extérieur

**6.5 - Choix tactique (CT)**

Un Choix Tactique (CT), identifié avec une bonnette blanche et noire, peut être fait par une équipe quand elle a 10 points ou plus de retard et seulement entre les manches 4 et 12 incluses. Le Choix Tactique ne peut être utilisé qu'une seule fois durant un match.

Les points du pilote choisi en Choix Tactique seront doublés pour cette manche. Ces points supplémentaires sont considérés comme des « points bonus ».

Le manager peut également remplacer n'importe quel pilote de son équipe par le pilote de son choix. Dans ce cas, seul ce pilote remplaçant bénéficiera des points bonus.

**6.6 - Entrée d'un pilote réserve en cours de match.**

Le manager peut remplacer n'importe quel pilote à tout moment par le pilote réserve (n°6) dans la mesure où ces derniers ne dépassent pas le quota de manches maximum comme stipulé dans l'article 6.8. Cependant, il ne sera pas possible de faire entrer un pilote réserve pour remplacer un pilote disqualifié (D, M, T).

**6.7 - Déroulement d'un match**

La course se déroule sur 14 manches, composée de 12 manches qualificatives et d'une 13ème et 14ème manches finales.

Pour les manches finales, les 4 pilotes ayant le plus de points à l'issue des manches qualificatives participeront aux finales.

Les pilotes classés 1er et 3ème de l'équipe A et B rencontreront les pilotes classés 2ème et 4ème de l'équipe B et A

En cas d'égalité entre ces pilotes, le manager de l'équipe aura le choix des pilotes sélectionnés.

**6.8 - Quota maximum de manches**

Chaque pilote (du N°1 au n°5) doit avoir fait au moins 3 manches avant la manche 14, sauf s'il se blesse et est déclaré inapte à courir par le médecin de l'épreuve.

Le numéro 6 ne peut pas faire plus de 6 manches en tant que pilote tactique, pilote remplaçant ou pilote nommé sur une manche, tous ces exemples comptant pour le maximum de manches.

**6.9 - Réfection de piste**

Une réfection de piste sera faite entre les manches 4 et 5, entre les manches 8 et 9 et après la manche 12. En cas de nécessité le Jury de l'épreuve peut décider l'ordre des réfections de piste, et en devra tenir informé les managers.

**Art. 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

#### Art. 8 - SYSTEME DE POINTS CHAMPIONNAT

- Défaite à domicile et à l'extérieur . . . . . 0
- Match nul à domicile . . . . . 1
- Match nul à l'extérieur . . . . . 2
- Victoire à domicile . . . . . 3
- Victoire à l'extérieur . . . . . 4
- Equipe déclarant forfait . . . . . - 2

En cas d'égalité à l'issue des matchs entre deux ou plusieurs équipes le départage sera fait suivant le tableau de classement suivant :

Place	Equipes	Nombre de Matchs effectués	Points Championnat victoires	Points Championnat matchs nuls	Points Championnat défaites	Total Points des Courses marqués	Total Points des courses encaissés	Diff. points
1er								
2nd								
3eme								
4eme								

#### Art. 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 1ère manche ou avant la manche 7, 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 7, les scores seront tenus et les points de championnat seront attribués comme le prévoit l'article VII du présent règlement.
  - 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 2000 € maximum pourra être infligée au club. Dans ce cas, le club déclarant forfait ne marquera aucun point et prendra une pénalité de -2 points et l'équipe visiteur marquera 4 points.

#### Art. 10 - COMPOSITION JURY

Le Jury sera composé du délégué qui sera Président du Jury et de deux commissaires sportifs, un de chaque club participant au match.

#### Art. 11 - MATCH DE SPEEDWAY PROMOTION CUP

La catégorie division promotion est réservée aux pilotes de catégorie C, D et 250cc qui ont été déclarés comme réservistes dans une équipe ou non déclarés dans l'équipe en début d'année.

Chaque équipe sera composée de 2 pilotes titulaires par équipe, cependant chaque équipe peut avoir 2 réservistes.

Chaque match opposera 4 équipes au minimum, chaque équipe rencontrera une fois à tour de rôle les autres équipes.

Seront organisées deux manches opposant le 2ème au 3ème et le 1er au 4ème et une finale opposant les deux premières équipes au cumul de points.

A l'issue du match des points seront attribués aux équipes, 8 pts au vainqueur, 6 pts au 2ème, 4 pts au 3ème, 2 pts au 4ème, et 0 points au 5ème dans le cas d'une rencontre à 5 équipes.

L'équipe vainqueur de la Speedway promotion cup sera l'équipe qui aura cumulé le plus de points lors des rencontres réalisées.

# CLASSIQUES & HISTORIQUES

## CHALLENGE PILOTE N°1 DE LA MOTO ANCIENNE

La Fédération Française de Motocyclisme met en compétition le Challenge du pilote N° 1 de la Moto ancienne 2019.

### Article 1 - DÉFINITION

Ce challenge est ouvert à tous les pilotes participants aux différents Championnats de France Motos anciennes organisés par la F.F.M.

#### Sur route :

- Championnat de France Vitesse Motos Anciennes (catégorie solo)
- Championnat de France Vitesse Motos Anciennes (catégorie Endurance)
- Championnat de France des Rallyes routiers
- Championnat de France des Courses de côte à l'ancienne

#### Sur terre :

- Championnat de France de Motocross l'ancienne
- Championnat de France d'Enduro à l'ancienne
- Championnat de France de Trial à l'ancienne

### Article 2 – CONDITIONS

Avoir participé, au minimum, à trois compétitions dans trois disciplines différentes durant la saison en cours. Afin de démontrer son éclectisme, le pilote devra participer, au minimum, à deux compétitions sur route et une sur terre ou deux compétitions sur terre et une sur route.

### Article 3 - ENGAGEMENT

Il est gratuit et doit être demandé 30 jours avant l'épreuve au secrétariat du Comité Motos Classiques et Historiques de la Fédération. L'engagement à la compétition devra être réalisé conformément aux règles et aux conditions de la discipline.

### Article 4 - CLASSEMENT SUR L'ÉPREUVE

Tout pilote classé au scratch dans une compétition marque des points sur la base de : 50-45-43-40-38-36-34-32-30-28-26-24-22-20-18-16-14-13-12-11-10-9-8-7-6-5-4-3-2 et 1 point pour tous les pilotes classés après la 29ème place.  
Pour les disciplines où il n'existe pas de classement scratch, le pilote marquera les points correspondant à sa classe.

### Article 5 - CLASSEMENT AU CHALLENGE

Les trois meilleurs résultats dans les trois disciplines retenues par le pilote seront pris en compte. Le vainqueur sera le pilote ayant marqué le plus de points. En cas d'égalité, ce seront les quatre, les cinq, les six; etc... meilleurs résultats, dans les trois disciplines retenues, qui seront pris en compte.

### Article 6 - TROPHÉE DU CHALLENGE

Le vainqueur recevra une plaque rouge avec un chiffre 1 de couleur Or. Il portera ce numéro 1 sur fond rouge dans toutes les compétitions des Championnats de France de Motos Classiques et Historiques durant la saison suivante.  
Il partira en position de pointe ou à la place de son choix aux essais libres, aux essais chronométrés et pour certaines disciplines, au départ des compétitions des Championnats Classiques & Historiques 2020.

Le secrétariat est assuré par le service des Sports de la Fédération.

Belinda TEIXEIRA - Tél : 01.49.23.77.55 - e-mail : bteixeira@ffmoto.com

Pour tous renseignements complémentaires :

Patrick THOLLAS - Tél : 06.26.92.20.26 - e-mail : pat\_thollas@hotmail.com

# CHAMPIONNAT DE FRANCE VITESSE MOTOS ANCIENNES

## ARTICLE 1 - DEFINITION

Le Comité des Motos Classiques & Historiques sous l'égide de la Fédération Française de Motocyclisme met en compétition pour la saison 2019 :

### Championnat de France de Vitesse en Motos Anciennes

Un podium final sera désigné dans chacune des classes des différents Championnats.

#### SOLO

##### Catégorie VMA VINTAGE :

- Classe « 350 GR1 » de 200 à 350 cc (maxi 31/12/1972) motos le Monde
- Classe « 350 GR2 » de 200 à 350 cc (maxi 31/12/1973) motos le Monde
- Classe « 650 » de 350 à 650 cc (maxi 31/12/1970 pour les 4 temps et 31/12/1968 pour les 2 temps jusqu'à 350 cc)

Un classement VINTAGE Régularité sera établi à chaque manifestation.

##### Catégorie VMA CLASSIC :

- Classe « 350 » de 250 à 350 cc (maxi 31/12/1983)
- Classe « 500 » de 351 à 500 cc (maxi 31/12/1983)
- Classe « 750 » de 501 à 750 cc (maxi 31/12/1983)
- Classe « OPEN » de 250 à Unlimited (maxi 31/12/1983)

## CHAMPIONNAT VMA EVOLUTION (du 01/01/1980 au 31/12/1995)

- Moto de 250 cc à moteur 2 temps et 2 cylindres,
- Moto de 400 cc à moteur 4 temps de 2 à 4 cylindres,
- Moto de 400 cc à moteur 2 temps de 3 cylindres,
- Les compétition-clients sont interdits.

## CHAMPIONNAT VMA SUPERSPORT (du 01/01/1984 au 31/12/1995)

#### Classe 250 :

- Moto 2 temps de 250 cc, compétition-client seulement (maxi 1999)
- Moto 2 temps de 250 à 500 cc, sport autorisée.

#### Classe 600 :

- Moto 2 et 4 temps >= 250 cc à 600 cc de 2 à 4 cylindres,
- Moto 4 temps de 600 cc à 750 cc, 3 cylindres maxi, 2 ou 4 soupapes,
- Motos 4 temps de 900 cc bicylindre à 2 soupapes.

## CHAMPIONNAT VMA SUPERBIKE (du 01/01/1984 au 31/12/1995)

#### Classe 750 :

- Moto 4 temps >600 cc à 750 cc pour les 4 cylindres,
- Moto 4 temps > à 750 et 900 cc maxi 2 ou 3 cylindres **plus de 2 soupapes**.

#### Classe 1100 :

- Moto 4 temps >750 cc à Unlimited pour les 2 à 4 cylindres.

C'est l'année modèle du type qui est prise en compte pour l'homologation de la moto et jusqu'à une modification importante dans le modèle (ex : changement alésage / course du moteur)

Ces championnats pourront être coupés en 2 ou 3 suivant les circonstances (trop d'engagés pour une seule grille sur les petits circuits)

Des championnats ou des classes pourront être regroupés suivant les circonstances (pas assez d'engagés sur une seule grille)

- VINTAGE et CLASSIC
- VMA SuperSport et VMA SuperBike
- VMA Evolution et VMA SuperSport

Un briefing obligatoire pour tous les pilotes sera fait généralement le vendredi ou au maximum pour les retardataires, le samedi matin.

## ARTICLE 2 – REPRESENTANT PILOTES

Un représentant des pilotes pourra être élu chaque année par l'ensemble des pilotes présents à la 1ère épreuve. Ce représentant doit être lui-même pilote roulant dans le championnat pour la saison en cours.

Ce représentant unique pour toutes les catégories représentera l'intérêt général de tous les pilotes du VMA dans toutes les instances où il sera invité à s'exprimer.

## ARTICLE 3 – CONCURRENTS

Les coureurs de toutes nationalités peuvent courir sous réserve d'être détenteurs d'une licence française NCO, IVM, LUE, INTER ou LJA2, délivrée par la F.F.M. valable pour l'année en cours.

N.B : Les pilotes désirant rouler avec une licence LJA2 seront classés dans la course où ils rouleront mais ne marqueront pas de points aux Championnats.

Les demandes de licence « une manifestation » doivent être accompagnées d'un certificat médical de moins d'un an rédigé en français. Cette licence devra être prise sur le site de la FFM avant la course. Le PASS Circuit pour les roulages du Vendredi devra lui aussi être pris sur le site de la FFM

#### **ARTICLE 4 – ENGAGEMENTS**

Les pilotes feront leurs demandes d'engagement sur internet : <http://ffm.engage-sports.com>

L'engagement sera validé par le secrétariat Motos Anciennes seulement après réception du mode de règlement choisi (chèque ou CB)

Les droits d'engagement seront (transpondeur inclus pour chaque épreuve) :

- 210 € par épreuve avec l'inscription au moins 30 jours avant la 1ère épreuve (sauf NAVARRA qui peut être moins élevé).

Les pilotes pourront adresser leurs demandes de renseignements et d'homologation à l'adresse suivante :

**Evelyne DESBORDES**

**Déléguée auprès du Comité Motos Classiques et Historiques de la FFM  
du Championnat de France de Vitesse en Motos Anciennes / Championnat VMA Evolution  
Championnat VMA SuperSport / Championnat VMA Superbike  
87 Rue des Hautes Portes 27670 LE BOSÇ ROGER EN ROUMOIS**

Les engagements seront clos 30 jours avant l'épreuve et encaissés à cette date. Tout pilote ne s'engageant pas dans les délais pourra le faire auprès du secrétariat du Comité selon les disponibilités.

Pénalité : Les droits d'engagement seront de 260 € par épreuve dans le cas d'un engagement à une épreuve après les 15 jours.

#### **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 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 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. Un chèque émis sur une banque non domiciliée en France sera refusé.

#### **Pilote souhaitant déclarer forfait :**

**Le pilote qui ne pourra pas se rendre à une épreuve devra prévenir obligatoirement la FFM et le délégué du championnat.** Cette déclaration devra obligatoirement être faite par courrier postal ou par courriel pour être prise en compte.

- 1) Sur tout forfait un droit administratif de 10 € sera retenu s'il survient avant la clôture des engagements (15 jours avant la manifestation)
- 2) Sur tout forfait un droit administratif de 70 € sera retenu s'il survient après la date de clôture des engagements (**à partir du 14ème jour avant la manifestation**).
- 3) À partir du vendredi matin 8h du week-end de l'épreuve, les droits d'engagement ne seront plus remboursés, ni reportés quel qu'en soit la raison.

Une ristourne sera appliquée uniquement sur un 2ème engagement VMA Vintage et Classic, VMA Evolution, VMA Supersport, VMA Superbike, ou Endurance lors d'un même week-end, soit le deuxième engagement à 170 € (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.

Seront prioritaires :

- 1) Les pilotes inscrits sur la totalité du championnat s'ils maintiennent leur engagement sur toutes les épreuves.
- 2) Par ordre des dates d'engagements pour chaque épreuve.
- 3) Ensuite dans le cas où il y aurait une liste d'attente, les 15 premiers du championnat en cours seront prioritaires à la date de la clôture des engagements.

Un engagement non accompagné des droits en vigueur et/ou d'une moto non homologuée, ne sera pas pris en compte.

**ATTENTION :** Toutes les motos devront **obligatoirement** être homologuées ou homologuées de nouveau tous les ans.

#### **ARTICLE 5 - COURSES**

Les courses se courent sur des distances de 25 Km minimum.

Il y aura dans tous les cas au minimum, 1 séance d'essais chronos et 2 courses par épreuve.

Il y aura dans tous les cas au minimum un tour de formation et un tour de chauffe.

Un pilote qui ne fait pas le tour de formation pourra prendre normalement sa place sur la grille mais devra effectuer un passage par la voie des stands et aura 5 tours pour effectuer ce passage. Passé ce délai, il sera mis hors course par un drapeau noir.

Un départ anticipé se verra sanctionné de 10 secondes.

Une 3ème course peut-être ajoutée aux 2 courses prévues à l'origine, si l'organisation le demande.

Dans ce cas là, les 3 courses compteront pour les points au championnat.

Entre les courses du championnat VMA, devrait être insérée obligatoirement une autre organisation extérieure entre les courses « Vintage », « Classic », « VMA Evolution, SuperSport ou SuperBike » et "VMA Endurance CLASSIC" du Championnat afin d'avoir un temps de repos, pouvoir changer de moto et ainsi arriver à l'heure en pré grille.

Dans le cas d'un week-end mélangé VMA avec des courses de ligue ou démonstrations ceci devra obligatoirement clôturer la manifestation.

Le départ s'effectue moteur en marche pour toutes les catégories.

Le temps d'attente en pré grille pourra être ramené à 10 minutes minimum après accord de la direction de course (Seulement pour les VINTAGE et CLASSIC)

**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 Directeur de Course et 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 Directeur de Course et du délégué du Championnat, faire rouler un pilote non qualifié après les essais chronos.

Dans tous les cas, le pilote devra être placé en fond de grille.

Remarque : Le nombre de pilotes qualifiés sera 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 fera foi en cas de litige.

Les résultats des essais chronos serviront pour la grille des 2 ou 3 courses.

Les engagements seront clos lorsque la capacité de la grille course sera atteinte.

Ensuite il y aura ouverture d'une liste d'attente composée par ordre des dates des engagements.

#### **ARTICLE 6 - CLASSEMENTS :**

Pour être classé, il est obligatoire d'avoir effectué 75% de la course et d'avoir passé la ligne d'arrivée au maximum 3 minutes après le vainqueur.

**Les 15 premiers classés marquent des points dans les 2(3) courses 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

#### **RÉGULARITÉ :**

Uniquement pour la catégorie Vintage. Seront pris en compte tous les pilotes ayant effectué au moins 70% du nombre de tours réalisés par le vainqueur du classement vitesse. Les 5 meilleurs tours de chaque pilote seront pris en compte. Le vainqueur du classement régularité sera celui qui aura été le plus régulier sur ses 5 tours de référence. Les 15 premiers classés marquent des points comme en Vitesse (voir barème ci-dessus).

#### **IMPORTANT :**

• Le classement final se fera sur la totalité des manches moins une (le moins bon résultat présent ou pas) disputées durant la saison.

• La meilleure manche de la dernière épreuve sera multipliée par 2.

A la fin de la course, toutes les motos pourront être mises en parc fermé (30 minutes au maximum) pour un contrôle de conformité et ne pourront pas être retirées sans l'autorisation de l'organisation sous peine de disqualification. Après la signature de la feuille de classement par la direction de course, c'est le directeur de course qui autorise ou non la libération des machines, au cas où il y aurait une réclamation ou un constat par les techniques.

#### **ARTICLE 7 – VERIFICATIONS**

##### **Vérifications Administratives et Techniques :**

Les horaires des contrôles le vendredi de 9h à 12h et 14h à 18h30.

Chaque pilote devra obligatoirement se présenter aux opérations de vérifications administratives avec sa licence.

Chaque concurrent devra également soumettre sa ou ses machines aux opérations de vérifications techniques.

Le « mulot » éventuel devra être soumis également aux opérations de vérifications techniques et devra être de la même catégorie et classe que la machine principale.

Le mulot pourra être utilisé pour la 1ère, 2ème ou 3ème course dans le cas d'une casse de la machine principale dans les essais chronos, la 1ère course, la 2ème course.

Le « mulot » ne peut pas être utilisé pour remplacer la machine principale à partir du moment où la course est commencée et que le premier a effectué un tour.

Le « mulot » devra avoir la lettre T en majuscule sur la plaque avant.

La moto devra être 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.

La moto devra être contrôlée de nouveau dans le cas d'une chute ou casse moteur (essais libres, essais chronométrés ou course) ainsi que l'équipement vestimentaire complet.

L'équipement vestimentaire à présenter obligatoirement à tous les contrôles et à chaque manifestation :

- Combinaison cuir d'une seule pièce avec doublure coton, nomex ou en soie (doublure synthétique déconseillé sauf port d'un sous vêtement en coton, à manches longues et jambes longues),
- Casque intégral obligatoire, Normes FIM ECE 22/05,
- Plaque dorsale de protection homologuée EN 1621-2,
- Les gants en cuir en bon état sans déchirures et à manchettes,
- Les bottes en bon état et en cuir renforcé.

PLAQUES, couleurs et numéros

- Plaques vertes, numéros blancs : Motos 250cc.
- Plaques bleues, numéros blancs : Motos 350cc.
- Plaques jaunes, numéros noirs : Motos de plus de 350cc à 500cc.
- Plaques blanches, numéros noirs : Motos de plus de 500cc et 750cc.
- Plaques couleurs libres, numéros couleurs libres uniquement pour la catégorie « VMA Evolution, VMA Supersport et VMA Superbike »
- Plaque rouge et numéro or : Détenteur de la plaque du « Numéro 1 » du Championnat.
- Le départ pourra être refusé si les plaques ou numéros ne sont pas aux normes FFM (au niveau des dimensions)

Avant le premier contrôle technique, le concurrent (ou le propriétaire de la moto) marquera l'alésage et la course sur le carter moteur. En l'absence de ces informations, une machine pourra être contrôlée selon la méthode « 2 m Max ».

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, ...

## ARTICLE 8 – DEFINITION DES MACHINES « VINTAGE »

### 1/ Classe 350 GR1 :

- de 200 à 350 cc - 2 temps et 4 temps **le monde** (maxi 31/12/1972)
- Tambour seulement, réplique complète non acceptée.

### 2/ Classe 350 GR2 :

- de 200 à 350 cc - 2 temps et 4 temps **le monde** (maxi 31/12/1973)
- Disques seulement à l'avant ou Tambour avant et arrière, réplique acceptées.
- Compétition client accepté seulement à air (maxi 31/12/1970).

### 3/ Classe 650 :

Concerner les motos de 350 à 650 cc à moteur 4 temps avant le 31/12/1970 et avant le 31/12/1968 pour les 2 temps. Répliques acceptées.

- 350 - 2 temps et 4 temps européens.
- 500 - Mono et Twin européens.
- 650 - Twin européens (2 ou 4 soupapes)
- Disques acceptés avant et arrière.
- Acceptées les monocylindres japonais type Yamaha XT/SR 500 à 2 soupapes et les Honda XLS 500 à 4 soupapes, bi amortisseurs et disque(s) ou tambours, 500 cc maxi et configuration piste.

## ARTICLE 9 – DEFINITION DES MACHINES « CLASSIC »

### 1/ Classe 350 :

Concerner les motos de 250 à 350 cc à moteur 2 ou 4 temps, commercialisées avant le 31/12/1983. Les Yamaha RDLC sont acceptées jusqu'au modèle 1WT strictement en 350 cc.

### 2/ Classe 500 :

Concerner les motos de 351 à 500 cc à moteur 2 ou 4 temps, commercialisées avant le 31/12/1983. Concerner les motos de 351 à 600 cc à moteur 2 ou 4 temps monocylindre, commercialisées avant le 31/12/1983.

### 3/ Classe 750 :

Concerner les motos de 501 à 750 cc à moteur 2 ou 4 temps, commercialisées avant le 31/12/1983.

### 4/ Classe OPEN :

- Concerner les motos de 250 à Unlimited :
- cylindrée unlimited pour les motos commercialisées avant le 31/12/1983,
- Les Ducati 750 Paso, Sport et 900 SS sont acceptées jusqu'au modèle 1989 en roues de 18 pouces.

## ARTICLE 10 – DEFINITION DES MACHINES

### 1/ VMA EVOLUTION » de 1980 à 1995

- Moto de 250 cc à moteur 2 temps et 2 cylindres
- Moto de 400 cc à moteur 4 temps de 2 à 4 cylindres
- Moto de 400 cc à moteur 2 temps de 3 cylindres

Les compétition-clients sont interdits.

### 2/ VMA SUPERSPORT

#### Classe 250

- Moto 2 temps de 250 cc, compétition-client seulement (maxi 1999)
- Moto 2 temps de 250 à 500 cc, sport autorisée.
- Exemple : Les Yamaha TZ sont acceptées jusqu'au modèle (4TW4) et les Honda Jusqu'au modèle NSR 250R SP.

### Classe 600 :

- Moto 2 et 4 temps >400 cc à 600 cc de 2 à 4 cylindres
- Moto 4 temps de 600 cc à 750 cc, 3 cylindres maxi, 2 ou 4 soupapes,
- Motos 4 temps maxi 900 cc bicylindre à 2 soupapes

### **3/ VMA SUPERBIKE**

#### Classe 750 :

- Moto 4 temps > 600 cc à 750 cc pour les 4 cylindres
- Moto 4 temps > à 750 et 900 cc maxi 2 ou 3 cylindres 2 ou 4 soupapes

#### Classe 1100 :

- Moto 4 temps >750 à Unlimited

A titre exceptionnel le Comité Motos Classiques & Historiques se réserve le droit d'accepter ou non l'homologation d'une machine présentant un intérêt ou un cas particulier. L'homologation sera limitée dans le temps.

Quand une moto est d'un modèle fabriqué pendant ces périodes et qu'elle a continuée à être fabriquée sans modifications significatives, elle peut être admise (sur dossier). Elle devra utiliser les éléments du modèle de la classe utilisée.

Cette machine pourra rouler classée ou hors classement pour la course en cours ou même à tout le championnat.

Toutes les motos doivent passer par une homologation obligatoire pour être admise dans le championnat.

Les machines admises doivent rester dans la limite de la cylindrée de leurs catégories respectives.

Sont acceptées toutes les côtes réparations prévues par le constructeur (même si la dernière côte fait dépasser la cylindrée maxi de la catégorie impliquée) dans ce cas, la moto passera dans la catégorie supérieure.

Dans le cas de re fabrication de pistons, ils doivent être dans les mêmes côtes que celles prévues par le constructeur (cylindrée d'origine ou côtes réparations)

Seuls les accessoires d'époque ou répliques sont acceptés.

### **Est interdit :**

#### **1) Pour toutes les catégories :**

- Pièce en kevlar (VMA Evolution, Supersport et Superbike),
- Le titane pour la fabrication des broches de roue et du bras oscillant,
- Cadre Delta Box (uniquement catégorie CLASSIC),
- Fourches inversées, (**Sauf VMA Evolution, Supersport et Superbike**) sauf si d'origine pour les autres catégories,
- Les motos de style Trail, Enduro, Cross ou Monobike sont interdites,
- Les roues en magnésium sont complètement interdites en VINTAGE,
- Les roues en magnésium ou en carbone sont sous la responsabilité du pilote en VMA Evolution, VMA Supersport et Superbike,
- Les roues en carbone sont complètement interdites en CLASSIC),
- Boîte de vitesses à tiroirs, (sauf si d'origine),
- Shifter apparent ou non,
- Frein avant avec étriers radiaux,
- Disques type "pétales".

#### **2) Catégorie « VINTAGE »**

- Les roues à branches sont interdites,
- Les freins à disques sont interdits dans la classe 350 GR1,
- Les mono amortisseurs (sauf si monte d'origine),
- Les clapets à l'admission (sauf si monte d'origine),

#### **3) Catégorie « CLASSIC »**

- Maître cylindre avant avec le bocal exagérément séparé interdit pour toutes les classes,
- bi-amortisseurs arrière à bonbonnes extérieures reliées par un tuyau souple (sauf si monte d'origine),
- Les mono amortisseurs (sauf si monte d'origine),
- Maître-cylindre radial.

### **Est autorisé :**

#### **1) Catégorie « VINTAGE »**

- Les cadres Seeley, Petty, Rickman, TAB, (autres sur dossier),
- Seules les roues de 18 pouces ou plus sont autorisées.

#### **2) Catégorie « CLASSIC »**

- Les cadres Harris, Armstrong, Spondon, EMC, Germain, Martin, Corki, Seeley, P&M, (autres sur dossier)
- Les cadres en tube rond ou carré acier ou aluminium (titane interdit)
- Les clapets à l'admission, valves ou disques rotatifs,
- Seules les roues de 18 pouces ou plus sont autorisées (17 à l'arrière si d'origine)
- Frein avant et arrière avec 1 ou 2 étriers à 2 pistons au maximum pour toutes les classes.
- 1 seul étrier par disque est autorisé.

### 3) Catégorie « VMA EVOLUTION, VMA SUPERSPORT et SUPERBIKE »

- Les roues de 16 17 et 18 pouces sont autorisées,
- Pièce en kevlar ou en fibre de carbone (sauf les roues),
- les couvertures chauffantes (paddock et pré grille),
- Maître-cylindre radial,
- Pneus pluie.

## ARTICLE 11 – PREPARATION DES MACHINES

### 1 – Moteur (VINTAGE, CLASSIC) :

- Pas de moteur suralimenté (Turbo),
- Injection autorisé si d'origine,
- Pièces externes respectant l'aspect d'origine et d'époque de la moto considérée,
- Transmission libre, boîte et rapports libres (nombre de rapports libre),
- Carter chaîne primaire : sur les machines avec boîte de vitesses séparées, un carter devra recouvrir la chaîne primaire (ou courroie) en totalité,
- Carter distribution : un carter devra recouvrir au maximum les courroies de distribution (*ex : Ducati Pantah*). Ces carters peuvent être allégés pour le refroidissement,
- **Dans tous les cas, tous les carters moteurs principaux et latéraux doivent être de la période de la catégorie et classe considérées (sauf pour les répliques),**
- Echappement : autorisé 3 en 1 pour un 2 temps et 2,3 ou 4 en 1 pour un 4 temps,
- 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),
- Dans le cas contraire, le départ pourra lui être refusé (pour la course en cours),
- Un contrôle sera fait dès la 1ère épreuve et ensuite régulièrement à toutes les épreuves (le contrôle est fait à la sortie des essais chronos),
- 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.

### 2 – Moteur (VMA EVOLUTION et VMA SUPERSPORT et 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 d'origine,
- Le démarreur peut être supprimé,
- Transmission libre, boîte et rapports libres (nombre de rapports libre),
- Dans tous les cas, les carters moteurs principaux doivent être de la période de la catégorie considérée (d'origine).

### 3 – Partie cycle (VINTAGE – CLASSIC) :

- Cadre : 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,  
*Exemple : Rickman, Seeley, Martin, Corki, Egli, Hagon, TAB, Rob North, P&M, PGMS, etc...* sous réserve d'homologation.
- Roues : à rayons, diamètre 18 pouces ou 19 pouces à l'avant et arrière autorisées. Montage de jantes aluminium type AKRONT autorisé dans les dimensions d'époque,
- Les bouchons métalliques de valves en forme de fourche sont interdits,
- Roues à bâtons si allure d'époque (à préciser lors de la demande d'homologation),
- Fourche : allure d'époque,
- Amortisseurs : d'époque ou d'aspect d'époque,
- **Important** : Sur toutes les machines, les accessoires suivants devront obligatoirement être démontés, Béquilles centrales et latérales. Phares et clignotants. Feux arrière et supports. Rétroviseurs.
- Kick 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. (Les pneus slicks ainsi que les pneus retallés sont **EXCLUS**),
- La largeur des pneus : Allure d'époque,
- Garde-boue : avant et arrière obligatoire. Il peut être absent seulement dans le cas de la présence d'un carénage intégral,
- La largeur des jantes maxi : Libre,
- Freins :
  - **Vintage 350 GR1** : à tambours avant et arrière (une moto historique d'époque peut avoir des disques à l'avant (sur dossier) Une moto réplique n'entre pas dans ce cas là et sera obligatoirement munie de tambours à l'avant et à l'arrière,
  - **Vintage 350 GR2 /650 et Classic** : à tambours ou à disque(s) et étrier(s) 2 pistons au maximum,
  - *Ex : BREMBO P08/P09. LOCKHEED, AP Racing, origine,*

Pour la catégorie « Classic », les motos commercialisées à l'époque avec freinage à tambour peuvent recevoir un freinage à simple disque ou double disques. Pour l'arrière, le montage d'un disque est autorisé. Tous les disques doivent être de forme circulaire sur le diamètre extérieur (disques "pétales" interdits).

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 d'un frein à commandes indépendantes, pour chacune des deux roues agissant sur les deux roues.

Le freinage avec des goupilles peut être interdit s'il n'est pas sécurisé.

- Disques de frein :

- **Vintage et Classic** : Libre en diamètre,

- Carénage **Vintage et Classic** : le carénage est obligatoire pour les machines de course et facultatif pour les sports. Les têtes de fourche sont autorisées. Présence obligatoire de ce carénage, sauf sur les modèles qui n'en comportaient pas à l'époque,

- Guidons : Guidons bracelets obligatoires ou plats au maximum,

- Plaques à numéros : 285 mm x 235 mm. Inclinaison maxi 30°, de part et d'autre de la machine, ainsi que sur le milieu de la face avant. Le tout bien visible pour les chronométrateurs et les commissaires de piste,

- Numéros : 140 mm de haut, épaisseur du trait 25 mm, largeur 80 mm, espace entre numéros 15 mm,

- Transpondeur : il 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,

- Un 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 ou matériaux composites (épaisseur 5 mm mini)**. Les attaches en rilsan ne sont pas acceptées. Il doit empêcher d'engager n'importe quelle partie du corps que ce soit.

#### **4 – Partie cycle spécifique à la catégorie VMA Evolution, VMA SUPERSPORT et SUPERBIKE :**

- Le lien amortisseur arrière peut être substitué. L'amortisseur arrière peut être modifié ou remplacé.

- **Les carénages et les selles doivent être de la forme du style de la moto de l'époque (Il sera indiqué au pilote qu'il n'est pas conforme à l'homologation. Il sera refusé au contrôle technique dès la première course)**

- Fourches libres et 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. (Les pneus slicks, ainsi que les pneus retaillés sont **EXCLUS**).

- **Obligatoire** : Utilisation, au maximum, d'un train de pneus neufs par manifestation pour les deux courses sur le sec. Des stickers seront remis aux pilotes lors du contrôle technique 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 utilisation de pneus neufs aux essais, ils devront être stickés. La ou les courses peuvent être réalisées avec des pneus stickés sur les courses précédentes.**

- **Le changement de pneu en raison d'une crevaison ou autre anomalie ne pourra être autorisé qu'avec l'accord du délégué.**

- **Tout pilote n'ayant pas posé de stickers sur ses pneus avant et arrière en pré-grille des courses déclarées « dry » se verra refuser l'accès à la grille de départ.**

- **Les stickers non utilisés devront être remis au délégué en fin de manifestation.**

- A noter que les pneus sont libres lors des roulages libres.

- Pneus pluie : autorisés mais une fois dans la zone de pré grille (20 mn avant la course) le changement pourra se faire seulement selon les possibilités ci-dessous.

- Le nombre de pneu pluie est libre et ne fait l'objet d'aucun marquage.

- Le changement de pneu pourra se faire dans la zone de pré grille :

- soit en changeant avec un mulet (passé au contrôle technique et homologué)

- soit en changeant les roues,

- Le départ de la course ne pourra pas être retardé,

- Ceux qui n'auront pas changés à temps leurs roues seront bloqués dans cette zone,

- Ils pourront aussi être bloqués au feu rouge au bout de la voie des stands et devront attendre

l'ouverture de la piste commandée par le commissaire de piste.

- **La largeur des pneus maxi** : Libre

- **La largeur des jantes maxi** : Libre,

- **Etriers 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).

#### **Catégories, VMA EVOLUTION, VMA SUPERSPORT et SUPERBIKE :**

- 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, acier inoxydable, acier ou titane, carbone, polyester. Des plaques et/ou des barres de protection 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 motos (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.
- FEU arrière obligatoire en temps de pluie (course déclarée WET) : non clignotant de couleur rouge. 6 leds (ou équivalent) minimum obligatoires d'une puissance individuelle de 0.8 à 1.8 w.

## ARTICLE 12 – SECURITE

Toute machine engagée, devra 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 sera pratiqué par un commissaire fédéral, à l'issue duquel, 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.

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 devra être :

- de 250 cc pour les reniflards de la boîte de vitesse,
- de 250 cc 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 cc) en matériau approprié,
- Les réservoirs d'essence comportant des tubes reniflards doivent aboutir dans un récupérateur d'une capacité minimale de 250 cc.

**Toutes modifications** concernant le circuit de lubrification, exemple : montage d'un radiateur, seront soumises à l'approbation du Comité Technique.

**La durite** transparente est interdite pour les circuits d'huile. Seules sont acceptées les durites qualité « Hydrocarbure » (reconnaissable à sa couleur noire)

**Pédales de frein** 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** (Ø 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 seront munis d'une protection à leurs extrémités en une demi-sphère pleine d'un rayon de 8 mm au moins.

**Dérégation 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 devront comporter un embout fabriqué dans un matériau tel que **téflon, plastique dur ou équivalent** (diamètre minimum de 16 mm)

Le Kick devra avoir une sécurité supplémentaire pour éviter une ouverture vers l'extérieur en cas de chute (attache genre grosse élastique)

**Colonne de direction**, bras oscillant, roulements de roues, ancrages de freins seront sans jeux anormaux.

**Câbles de freins** en parfait état, correctement dimensionnés. Si des serres 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.

L'attention des pilotes est attirée sur le fait que les matériaux des machines peuvent voir leurs caractéristiques mécaniques baisser au fil des ans.

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 , devra 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. Il devra être d'une capacité de la moitié du carter moteur plus éventuellement de la boîte de vitesses si celle-ci est séparée. Il doit comporter deux trous de 25 mm (un devant et un derrière) ouverts uniquement en cas de pluie sur ordre de la direction de course. (Voir règles générales dans l'annuaire FFM). Dans tous les cas, le récupérateur doit être au moins de la dimension du carter moteur en longueur et en largeur.

Il doit avoir une contenance d'au moins la moitié de la contenance en huile du carter moteur.

L'utilisation d'un tapis environnemental pour chaque moto est obligatoire dans tous les cas d'utilisation. Une sanction pourra 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 ».  
Équipements obligatoires à présenter complet avant chaque course et au moment du contrôle technique.  
L'équipement complet doit être représenté après une chute pour un contrôle général de celui-ci.

## ARTICLE 14 – TRANSPONDEUR

Le chronométrage se fait en général par transpondeur.

L'entreprise de chronométrage doit s'engager à sortir en fin de la dernière manche un classement cumulé des 2 ou 3 manches par catégories et classes.

**L'utilisation du support d'origine prévu pour le transpondeur est obligatoire.** (Le départ pourra être refusé dans le cas contraire).

## ARTICLE 15 – RECLAMATION

Toute réclamation peut être faite par écrit et remise à la direction de course. Cette réclamation devra 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. (Copie FFM article 8 des règles générales).

Délais maxi des réclamations :

- Une demi-heure après la signature du directeur de course de la feuille de proclamation des résultats,
- Cette réclamation se fera en accord et accompagnée de la déléguée du championnat.

## ARTICLE 16 – APPLICATION DU REGLEMENT

En s'engageant, les pilotes déclarent connaître parfaitement le règlement particulier, et prennent l'engagement de s'y confronter ainsi que les décisions des officiels.

Les décisions concernant l'application du règlement seront sans appel.

Tous les cas non prévus au présent règlement seront tranchés par le Jury de l'épreuve, conformément aux dispositions des règles générales CNV, du règlement particulier, du Code Sportif National de la F.F.M. et de ses annexes, pouvant aller jusqu'à la disqualification.

## ARTICLE 17 – VERIFICATIONS TECHNIQUES – DEMONTAGE

*Toute machine sur demande du jury de l'épreuve à l'arrivée de la dernière course du week-end en cours, pourra être contrôlée entièrement 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 se verra déclassé de l'épreuve.*

*Tout pilote dont la machine se verra révélée en infraction avec le règlement technique du VMA se verra sanctionné pour la course de référence. Il pourra également faire l'objet d'une comparution devant le tribunal national de discipline et d'arbitrage qui pourra entraîner une sanction.*

*Dans le cas d'une machine déclarée conforme révélée après démontage, le comité prendra en charge les frais de démontage. Coût maxi de 100 € pour un haut moteur et 200 € pour un haut et bas moteur.*

## ARTICLE 18 – RESPONSABILITES

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 GENERALES 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.

Contacts :

**Evelyne DESBORDES**

Tél : 06.72.86.28.58

e-mail : [pilote-vm@orange.fr](mailto:pilote-vm@orange.fr)

<http://www.pilotes-vm.com>

**Belinda TEIXEIRA**

Tél : 01.49.23.77.55

e-mail : [bteixeira@ffmoto.com](mailto:bteixeira@ffmoto.com)

**Patrick THOLLAS**

Tél : 06.26.92.20.26

e-mail : [patrickthollas@gmail.com](mailto:patrickthollas@gmail.com)

# CHAMPIONNAT DE FRANCE ENDURANCE VMA CLASSIC

## ARTICLE 1

Le Comité des Motos Classiques & Historiques sous l'égide de la Fédération Française de Motocyclisme met en compétition pour 2019 :

### Championnat de France VMA Endurance Classic

Il sera placé sous l'égide de la Fédération Française de Motocyclisme.

Chaque épreuve sera d'une durée d'au minimum 3 heures et maxi 4 heures.

Nota : un nom spécifique pourra être donné à chaque épreuve pour caractériser le circuit ou l'organisateur du week-end.

Les courses :

Catégorie CLASSIC : **course " à la Française "** avec 1 moto et 2(3) pilotes

Catégorie OPEN :

- **Classe OPEN F "à la Française" avec 1 moto et 2(3) pilotes,**
- **Classe OPEN A "à l'Américaine" avec 2 motos et 2(3) pilotes.**

**Il y aura en OPEN 2 classements, un classement " à la Française " et un classement « à l'Américaine ».**  
**Il y aura en CLASSIC un seul classement " à la Française ".**

Un briefing obligatoire pour tous les pilotes et le chef de team sera fait généralement le vendredi ou au maximum pour les retardataires, le samedi matin.

2 catégories CLASSIC et OPEN

**ARTICLE 2 - MACHINES ADMISES****Catégorie CLASSIC**

Concerne les motos à moteur 2 et 4 temps, commercialisées **du 01/01/70 au 31/12/1983.**

- **350 à Unlimited,**
- Minimum 2 cylindres,
- Modèle compétition-client ou usine autorisé.

**Catégorie OPEN**

Concerne les motos à moteur 2 et 4 temps, commercialisées **du 01/01/84 au 31/12/1991.**

- 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.

Nota : 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.

**ARTICLE 3 - ENGAGEMENTS**

Les pilotes feront leurs demandes d'engagement sur internet : <http://ffm.engage-sports.com>

L'engagement sera validé par le secrétariat Motos Anciennes après réception du mode de règlement choisi (chèque ou CB), le droit d'engagement sera d'un minimum de 560 € transpondeur inclus pour chaque course de 4 heures.

Les pilotes pourront adresser leurs demandes de renseignement et d'homologation à l'adresse suivante :

**Evelyne DESBORDES**  
**Déléguée auprès du Comité Motos Classiques et Historiques de la FFM**  
**Championnat VMA Endurance Classic**  
**87 Rue des Hautes Portes 27670 LE BOSCH ROGER EN ROUMOIS**

Les engagements seront clos 30 jours l'épreuve et encaissés à cette date.

**Les Endurances VMA Classic** sont des manifestations ouvertes aux pilotes à partir de 16 ans révolus.

Les noms des 2(3) pilotes ainsi que le nom du Team devront être OBLIGATOIREMENT mentionnés sur les demandes d'engagement et confirmés lors du contrôle administratif.

Des engagements resteront toujours possibles après les dates de clôture si des places se libèrent suite à des désistements ou s'il reste de la place sur la grille.

- Aux pilotes de nationalité française titulaires d'une licence, NCO, IVM, LUE, ou LJA2 délivrée par la F.F.M. pour l'année en cours.

N.B Les pilotes désirant rouler avec une licence LJA2 seront classés dans la course où ils rouleront mais ne marqueront 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 devra être prise sur le site de la FFM avant la course. Le PASS Circuit pour les roulages du Vendredi devra lui aussi être pris sur le site de la FFM.

- Aux pilotes étrangers titulaires d'une licence de leur pays, dans le cas d'une manifestation déclarée européenne, devront présenter une autorisation de sortie de territoire de leur fédération.

**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 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 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.

Un chèque émis sur une banque non domiciliée en France sera refusé.

**Pilote souhaitant déclarer forfait :**

Le pilote qui ne pourra pas se rendre à une épreuve devra prévenir obligatoirement la FFM et la déléguée du Championnat. Cette déclaration devra obligatoirement être faite par courrier postal ou par courriel pour être prise en compte.

- 1) Sur tout forfait un droit administratif de 10 € sera retenu s'il survient avant la clôture des engagements (30 jours avant la manifestation)

2) Sur tout forfait un droit administratif de 100 € sera retenu s'il survient après la date de clôture des engagements (à partir du 30ème jour avant la manifestation)

3) A partir du vendredi matin 8h du week-end de la course, les droits d'engagement ne seront plus remboursés.

#### **ARTICLE 4 - SELECTION DES EQUIPAGES**

Le nombre maximum de TEAMS autorisés pour chaque course est défini par le nombre maximum autorisé pour la grille course « Endurance »

Seront prioritaires :

1) Les pilotes inscrits sur la totalité du championnat s'ils maintiennent leur engagement sur toutes les épreuves.

2) Par ordre des dates d'engagements pour chaque épreuve.

3) Ensuite dans le cas où il y aurait une liste d'attente, les 15 premiers TEAMS du championnat en cours seront prioritaires à la date de la clôture des engagements.

Un engagement non accompagné des droits en vigueur et/ou d'une moto non homologuée, ne sera pas pris en compte.

**ATTENTION :** Toutes les motos devront **obligatoirement** être homologuées ou ré-homologuées tous les ans.

#### **ARTICLE 5 - VERIFICATIONS**

Les vérifications administratives et techniques auront lieu le vendredi de 9h00 à 12h00 et de 14h00 à 18h30.

Toutes les motos devront répondre au règlement technique.

La ou les moto(s) devront 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 bac à huile doit comporter 2 trous bouchés sauf en cas de pluie (la course doit être déclarée « WET RACE » par la direction de course).

#### **L'équipement vestimentaire à présenter obligatoirement à toutes les courses :**

- 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, Normes FIM ECE 22/05,
- Plaque dorsale de protection homologuée à la norme EN 1621-2,
- Les gants en bon état sans déchirures et à manchettes,
- Les bottes en bon état et en cuir renforcé ou synthétique homologué.

#### **L'équipement de sécurité à présenter obligatoirement lors du contrôle technique :**

- La béquille arrière de stand,
- L'équipement pompier (casque ou lunettes, gants, bottes, blouson) pas de synthétique,
- Un extincteur (6 kg à poudre, 2 kg à CO2) **Pas d'extincteur à eau**,
- Le système de remplissage (derrick) étanche et dont le flux d'essence s'arrête automatiquement dès que l'on relâche la poignée ou que l'on relâche la pression du bidon sur le réservoir.

Tous ces éléments seront à présenter de nouveau dans les stands.

Les équipages peuvent disposer d'une seconde moto, appelé « mulet ». Cette deuxième moto devra avoir la lettre « T » apposée sur la plaque avant.

Le « mulet » éventuel devra être soumis également aux opérations de vérifications techniques et devra être de la même catégorie et classe que la machine principale.

Le mulet pourra 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 moment où la course est commencée et que le premier a effectué un tour.

Seules les motos passées au contrôle technique pourront prendre part aux essais chronométrés.

Les numéros doivent ressortir correctement, les commissaires techniques restent seuls juges de la bonne lisibilité de ceux ci.

**Les numéros de course seront donnés par l'organisation du VMA, sauf accord avec un team demandant un numéro précis pour la saison et qui serait libre.**

#### **ARTICLE 6 - REGLEMENT TECHNIQUE**

##### **Est interdit :**

- Boîte de vitesses à tiror,
- Moteur sur alimenté (Turbo),
- Cadre Delta Box (uniquement pour la catégorie CLASSIC),
- Fourches inversées, (Sauf catégorie OPEN ou d'origine),
- Les motos de style Trail, Enduro, Monobike ou Cross sont interdites,
- Bi-amortisseurs arrière à bonbonnes séparées, reliées par un tuyau (exception monte ou modèle d'origine sur dossier),
- Maître cylindre radial (Sauf catégorie OPEN),
- Système de remplissage rapide **sous pression** en essence sur le réservoir interdit,
- Shifter apparent ou non,
- Réservoir d'essence de plus de 24 litres,
- Les réservoirs d'essence additionnels,

- Pneus slick interdits
- Les roues en magnésium ou en carbone sont sous la responsabilité du pilote dans toutes les catégories,

### **Est autorisé :**

- Les cadres Harris, Armstrong, Spondon, EMC, Germain, Martin, Corki, Seeley, FGMS, Bimota, autres sur dossier,
- les cadres en tube rond ou carré acier ou aluminium (titane interdit)
- Roues de 16 et 18 pouces autorisées,
- Roues de 17 pouces autorisées (seulement en OPEN et en CLASSIC à l'arrière si d'origine)
- frein avant avec 1 ou 2 étriers 4 pistons maxi (6 pistons si d'origine),
- 1 seul étrier par disque,
- disques de frein : Libre (sauf forme en pétales)
- fourches : libre (Inversée interdite en CLASSIC)
- Pneus pluies,
- Pneus retailés autorisés pour la catégorie CLASSIC en cas de pluie.
- Couvertures chauffantes autorisées (par le jury) au cas par cas en fonction de la configuration des stands
- Moteur à injection (si d'origine)

## **ARTICLE 7 - DEFINITION DES MACHINES**

### **1 – Moteur :**

- Pièces externes respectant l'aspect d'origine et d'époque,
- Transmission libre, boîte et rapports libres (nombre de rapports libre),
- Carburateurs libres (sans assistance électrique),
- **Les entrées d'air forcées des modèles de motos postérieures au modèle maximum de 1991 doivent être bouchées (au niveau du cadre ou du réservoir),**
- Carter distribution : un carter devra recouvrir au minimum les têtes des courroies de distribution (*ex : Ducati Pantah*) Ces carters peuvent être allégés pour le refroidissement,
- Le Pilote s'engage à respecter le niveau de bruit indiqué dans le règlement soit 102 dB maxi. Dans le cas contraire, le départ pourra lui être refusé (pour la course ou les essais chronométrés en cours),
- Il est interdit d'enlever les chicanes d'échappement après le passage au contrôle sonométrique (contrôle en parc fermé à la fin de la course).

### **2 – Partie cycle :**

- Cadre : les renforts de cadre sont autorisés,
- Les cadres spéciaux de course sont autorisés,
- Important : Sur toutes les machines, les accessoires suivants devront 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. (Les pneus slicks sont EXCLUS),
- La largeur des pneus libre,
- Largeur de jante libre,
- Diamètre fourche libre,
- 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,
- Un seul étrier autorisé par disque (sauf montage d'époque),
- Garde-boue : arrière obligatoire. A l'avant, il est obligatoire mais il peut être absent seulement dans le cas de la présence d'un carénage intégral,
- Plaques à 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 chronométreurs et les commissaires de piste,
- Numéros : 140 mm de haut, épaisseur du trait 25 mm, largeur 80 mm, espace entre numéros 15 mm,
- Seules les béquilles arrière dites "de stand" sont autorisées pour le béquillage de la machine dans les box ou devant les stands.

Pour les courses qui se déroulent avec une partie de nuit, Les motos doivent être équipées obligatoirement d'un éclairage complet et son fonctionnement sera vérifié lors du contrôle technique :

- A l'avant, au minimum un phare (protégé lors d'une course de jour). Les phares à LEDS sont autorisés.
- Dans le cas de feux à LED, ils doivent être installés dans les blocs d'origine ou ayant l'aspect des blocs de l'époque.
- A l'arrière, deux feux rouges indépendants. Les feux rouges à LEDS sont autorisés.
- FEU arrière obligatoire en temps de pluie (course déclarée WET) : non clignotant de couleur rouge. 6 leds obligatoires d'une puissance individuelle de 0.8 à 1.8 w.
- Les deux feux arrières seront allumés en permanence et par des commutateurs séparés.
- Une plaque rétro réfléchissant rouge d'environ 60 cm<sup>2</sup> devra être installée à l'arrière de la selle de la moto,
- Tout le système d'éclairage devra fonctionner en permanence dès que la direction de course indiquera « Lumière » par un panneau adéquat.
- Si une panne d'éclairage intervient, le pilote devra 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) la 2ème moto pourra prendre le relais si son équipement électrique fonctionne.

## ARTICLE 8 - SECURITE SUR LES MACHINES

Toute machine engagée, devra 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 sera pratiqué par un commissaire technique.

- 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, acier inoxydable, acier ou titane, carbone. Des plaques et/ou des barres de protection 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.

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 devra être :

- de 250 cc pour les reniflards de la boîte de vitesse,
- de 250 cc 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 cc) en matériau approprié,
- Les réservoirs d'essence comportant des tubes reniflards doivent aboutir dans un récupérateur d'une capacité minimale de 250 cc.

**Toutes modifications** concernant le circuit de lubrification, exemple : montage d'un radiateur, seront soumises à l'approbation du comité Technique.

La durit transparente est interdite pour les circuits d'huile sous pression. Seules sont acceptées les durits qualité « Hydrocarbure » (reconnaissable à sa couleur noire)

**Pédales de freins** et sélecteurs de vitesses ne doivent pas avoir d'arêtes vives. Extrémités bouchées si tubulaires.

**Repose-pieds** : la longueur minimum des repose-pieds devra être de 65 mm et présenter des extrémités arrondies (Ø 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 seront munis d'une protection à leurs extrémités en **une demi-sphère pleine** d'un rayon de 8 mm au moins.

Le Kick devra avoir une sécurité supplémentaire pour éviter une ouverture vers l'extérieur en cas de chute (attache genre grosse élastique)

Une dérogation pourra 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 devront 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 sera 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 ou équivalent (pas de protection métallique ni de Carbone) épaisseur minimum de 5 mm 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. devra 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. Il devra être d'une capacité de la moitié du carter moteur plus éventuellement de la boîte de vitesses si celle-ci est séparée. Il doit comporter au maximum deux trous de 25 mm ouverts uniquement en cas de pluie sur ordre de la direction de course. (Voir règles générales dans les RTS à voir sur le site de la FFM) 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.

L'utilisation d'un tapis environnemental dans le stand pour chaque moto est obligatoire dans tous les cas d'utilisation. Une sanction pourra 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 »  
 Equipements 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 Chef de TEAM devra signaler par écrit le mode de fonctionnement de la course de ses pilotes (à la Française ou à l'Américaine avec 2(3) pilotes) avant les essais chronos.

Si un changement est demandé juste avant la course, ce sera sur accord de la direction de course et du jury. (Exemple, casse d'une moto donc impossible d'être à l'Américaine)

Une fiche sera faite spécialement pour ces questions (donnée au briefing)

Un pilote pourra être changé avant la course à condition d'avoir participé aux essais chronométrés et avec l'accord de l'organisation.

Un pilote ne pourra être inscrit, au même instant sur une autre machine ou dans un autre TEAM.

**ARTICLE 11 - SECURITE GENERALE**

Le chef de TEAM (ou pilote Brassard BLEU) sera responsable de son équipe et reste l'interlocuteur privilégié de l'organisation. Il doit faire respecter le règlement à son équipe.

**- VOIE DE DECELERATION, MUR DE CHRONOMETRAGE**

- 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 accrédiitifs de couleurs différentes suivant les accès qu'ils autorisent seront fournis à chaque team.

- L'accès au mur de chronométrage est exclusivement réservé aux personnes munies des passes

**- PILOTE, CHEF DE STAND ET CHRONOMETREURS.** Toutefois, il sera 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.

- La vitesse dans la voie des stands est limitée (en cas de non respect il pourra être infligé une amende de 75 euros pendant les essais et un stop and go de 30 secondes en course)

**- 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 stand.

Celui-ci devra être d'une capacité minimum de 6 kg pour les appareils à poudre de type A.B.C. ou polyvalente et de 2 kg minimum pour les extincteurs de type CO<sup>2</sup> (neige ou mousse carbonique) efficace sur les feux d'hydrocarbures.

**Rappel (PAS D'EXTINCTEUR A EAU)**

Les portes arrière des stands doivent être constamment barrées afin d'éviter l'intrusion du public.

**- INTERDICTION ABSOLUE :**

- 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** sera autorisé, derrick inclus par TEAM hors réservoir des motos)

- le stock d'essence devra 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 accompagné 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,**

- 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 devront obligatoirement assister en totalité au briefing, ils devront signer la feuille d'emargement mise à leur disposition sous peine d'une pénalité « Stop and go » de 30 secondes ou d'une amende de 75 €.

L'heure et le lieu du briefing seront communiqués lors des vérifications techniques.

Les vérifications se tiendront :

- pour l'administratif, au Secrétariat du VMA,

- pour le technique, au local technique du circuit (ou Barnum spécial du VMA)

### ARTICLE 13 - PASSES et BRASSARDS

Chaque équipage recevra 4 passes par TEAM pour les mécaniciens plus 2 passes pour les pilotes et 2 passes véhicules lors des contrôles administratifs.

Un seul véhicule sera admis derrière les stands (lorsque c'est possible pour la place)

Chaque pilote recevra un bracelet et un brassard qu'il devra porter pendant toute la durée des essais et de la course.

Chaque personne habilitée à rester dans le stand devra avoir un bracelet (couleur prévue pour les mécaniciens).

La couleur du brassard n'a pas de relation avec l'ordre du départ de la course.

Les brassards devront 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, aux essais qualificatifs pourront participer à la course.

Dans le cas de la présence d'un Warm-Up, celui-ci n'est pas obligatoire.

Chaque team bénéficiera de 2 séances d'essais chronos pour chacun des 2 pilotes.

Nota : Il faut que le 3ème pilote éventuel ait au moins un temps chrono.

Dans le cas d'une course se déroulant partiellement de nuit, il y aura au moins une séance d'essais chronos de jour et une de nuit.

**La grille de départ sera établie en tenant compte de la moyenne du meilleur temps réalisé par chaque pilote du TEAM lors des qualifications.**

La grille sera 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 DEPART

Après les essais chronos, chaque équipage devra obligatoirement **confirmer sa participation** à la course. Une fiche spéciale prévue à cet effet sera donnée lors du briefing.

### ARTICLE 16 - DEPART

La procédure de départ sera de 2 sortes selon le circuit :

- Type normale en grille : 1 tour de mise en place puis départ de(s) tour(s) de chauffe. Les motos viendront 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 les stands 15 minutes avant l'heure du départ.

Départ des stands pour 1 tour de mise en place.

Les motos viennent prendre leurs places sur la piste en épis le long du mur des stands.

Départ pour 1 tour de chauffe pour les circuits de 2.5 km ou plus et 2 tours pour les circuits de moins de 2.5 km, les motos viennent ensuite reprendre leurs places sur la piste en épis le long du mur des stands.

Un pilote n'ayant pas pu prendre part aux tours de formation ou de chauffe, pourra 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 sera fermée. Les pilotes pourront prendre le départ et un Stop and Go leur sera mis.

Dès que les coureurs 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 passera au vert et les éventuels coureurs qui attendent là seront autorisés à rejoindre les tours de chauffe.

Le dernier tour sera indiqué aux coureurs grâce à un panneau portant le chiffre 1 à leur retour sur la grille, les coureurs doivent s'arrêter à leur position, moteur coupé.

5 minutes avant le départ, les pilotes iront se mettre en face de leurs machines sur l'autre bord de la piste.

Un seul mécanicien ou autre pilote (licence obligatoire) par coureur est autorisé sur la grille pour tenir la machine. Les coureurs doivent se rendre immédiatement dans le cercle en face de leur machine. Les coureurs peuvent aussi (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 tiendra 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 agitera un drapeau vert.

Le Starter donnera ensuite l'ordre à l'Officiel se trouvant devant la grille, avec le drapeau rouge, de se diriger sur le côté de la piste.

1 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.

30 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 seront 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 (possédant une licence) ou le 2ème pilote plus un mécanicien pourra aider à pousser la moto.

#### **ARTICLE 17 - ARRET ET CHANGEMENT**

Tout changement ou arrêt devra se faire devant le stand attribué à l'équipage.

Le pilote poussant sa machine dans la voie des stands pourra se faire aider par deux mécaniciens.

Lorsqu'un pilote utilise la piste de décélération pour rejoindre son emplacement, il devra 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 sera installé dans la voie des stands.

Tout pilote circulant à une vitesse excessive est passible d'une pénalité d'un « stop and go » de 30 secondes durant la course ou d'une amende de 75 euros pendant les essais.

Les petites réparations doivent se faire avant le ravitaillement d'essence uniquement devant le stand attribué à l'équipage.

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 fera 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 stand.

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 devra 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.

Les groupes électrogènes sont interdits ainsi que tout outil utilisant l'énergie électrique.

Seul le courant électrique sur secteur est autorisé pour les couvertures chauffantes.

Les outils avec une batterie interne sont autorisés (sauf les pompes de transvasement de l'essence)

Procédure de changement de pilote :

- Arrêt de la moto devant le box,
- arrêt du moteur,
- mise sur la béquille de stand de la moto,
- descente du pilote,
- changement du transpondeur dans les cas d'une course à l'Américaine,
- les mécaniciens peuvent faire les petites opérations suivantes :
  - changements de plaquettes de freins,
  - réglages freins et embrayage,
  - tension de la chaîne,
  - faire les niveaux d'huile moteur et boîte,
  - changement des roues,
  - réglage rapide du sélecteur ou amortisseur ou fourche.
- pour toute (autre) ou grosse mécanique, la moto doit être rentrée dans le box,
- faire le plein d'essence, devant le stand après toutes autres opérations,
  - Il sera 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 moto ne sera 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)

#### **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 sera informé par la Direction de Course, qui présentera 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 sera alors présenté et le pilote ne pourra pas repartir (le 2ème pilote pourra rouler seul mais sans dépasser la limite des 2 heures de course consécutives).

Lors de la fin de la pénalité, le pilote ne pourra pas s'arrêter à son box et devra 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 stand ne sera 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 sera ajoutée à son temps de course (le temps du Team)

## **ARTICLE 19 - ARRET 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.

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 pourront 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 devront respecter les conditions suivantes :

- obéir aux commissaires,
- ne recevoir aucune aide extérieur 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 doit pousser sa machine jusqu'à une brette protégée la plus proche.

Si la moto tombe en panne devant les stands, le pilote pourra 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 signée, **il n'est plus possible de revenir en arrière.**

Un pilote s'éloignant de sa machine à plus de 10 mètres est considéré comme l'ayant abandonnée et mis hors course (course à la française).

Toute équipe qui ferme son stand côté piste en course ou qui laisse son box vide pendant plus de 10 minutes, sera 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 devra se conformer aux instructions des commissaires de piste.

Tout dépassement sous drapeau jaune pendant les essais entraînera 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 avec le panneau stop, le pilote devra 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 - ARRET OU NEUTRALISATION DE LA COURSE - NEUTRALISATION DE LA COURSE**

Au cas où pendant la course, un incident ou des conditions atmosphériques rendraient 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 seront allumés. Les pilotes en seront avertis par le panneau SC (présenté à chaque poste de commissaire) qui signifiera le début de la procédure. Ils devront alors ralentir et se ranger derrière le safety car en file indienne sans dépassement. Tout dépassement du Safety-Car ou d'un autre concurrent sera passible d'une pénalité STOP and GO de 30 secondes.

Les pilotes pourront alors rentrer aux stands, mais devront obligatoirement attendre le passage du Safety-Car suivant pour reprendre la piste. La sortie des stands sera ouverte 15 secondes après le passage du Safety-Car (feu vert) et restera ouverte pendant 10 secondes.

Chaque tour derrière le Safety-Car sera comptabilisé.

Lorsque la Direction de Course décidera de relancer la course, les safety-cars éteindront leurs gyrophares dès qu'ils passeront devant leurs emplacements respectifs, ils feront 1 tour puis rentreront à leurs emplacements respectifs. La course sera alors relancée. La sortie des stands sera à nouveau ouverte 15 secondes après le passage du premier concurrent du groupe qui suivait le Safety-Car venant de s'effacer.

**- INTERRUPTION DE COURSE**

Si la course devait être arrêtée (drapeau rouge) par le Directeur de Course, l'ensemble des machines devra être mis en parc fermé (son emplacement sera 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 sera considérée comme nulle et non avenue. La grille de départ sera 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 serait 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 sera considérée comme une course complète.

**- NOUVEAU DEPART**

Le nouveau départ aura lieu, au plus tôt, 15 minutes après que les teams en aient été informés. Le pilote ou un mécanicien de chaque team est autorisé à récupérer la moto en parc fermé. Celui ci sera ouvert 5 minutes avant l'ouverture de la sortie du couloir des stands, Les teams seront 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 pourront reprendre le départ selon la procédure après le passage du 1er Safety-car.

La procédure de départ pourra être identique à un départ normal. Toutefois, en cas de conditions particulières, la Direction de course pourra, avec l'accord du Jury, décider d'une procédure de départ lancé derrière le Safety-car. Dans ce cas particulier, les pilotes prendront place derrière le Safety-car dans l'ordre du classement intermédiaire, les uns derrière les autres. Ils ne pourront pas se dépasser.

Le Safety-car effectuera un tour complet puis s'effacera avant la ligne de départ.

Tous les équipages n'ayant pas signifié leurs abandons seront admis au nouveau départ. Le signal d'arrivée sera présenté à l'heure où la course aurait dû se terminer.

Le classement sera 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 déroulerait en plusieurs parties, le classement se fera par l'addition des tours et des temps effectués dans chacune d'elles.

**- 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'effectuera « 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 devra informer toutes les équipes de la procédure de départ (un groupe ou deux groupes avec véhicules de sécurité) Les machines seront 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 effectueront quelques tours afin de se recaler et la course sera relancée selon la procédure habituelle.

**ARTICLE 23 - ARRIVÉE**

Au terme de la course, le drapeau à damiers sera agité sur la ligne de chronométrage « Arrivée » sur le pilote classé premier à ce moment de la course, le drapeau continuera à être présenté aux coureurs suivants.

A la fin de la course, toutes les motos seront mises en parc fermé (30 minutes au maximum) pour un contrôle de conformité et ne pourront pas être retirées sans l'autorisation de l'organisation sous peine de disqualification. Après la signature de la feuille de classement par la direction de course, c'est le directeur de course 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 seront rendus aussi à ce moment là.

Les 3 premières motos de chaque classe seront prises au sonomètre.

**ARTICLE 24 - CLASSEMENT**

Le classement à la course sera établi en fonction du nombre de tours parcourus par chaque équipage. Pour être classé, chaque moto devra impérativement avoir passé la ligne d'arrivée dans les 3 minutes après le premier.

**Attribution des points selon le barème suivant:**

**- Les pilotes des 15 premiers TEAMS classés dans chaque catégorie**

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

**Une attribution spéciale des points sera faite à mi-course.**

**Attribution des points selon le barème suivant :**

**- Les pilotes des 10 premiers Teams classés par catégorie.**

1er ..... 10 pts	5ème ..... 6 pts	9ème ..... 2 pts
2ème ..... 9 pts	6ème ..... 5 pts	10ème ..... 1 pt
3ème ..... 8 pts	7ème ..... 4 pts	
4ème ..... 7 pts	8ème ..... 3 pts	

**Les pilotes ayant des licences LJA2 sont récompensés à la fin de la course mais ne marquent aucun point au championnat.**

**Classement final de la saison :**

**Le CLASSEMENT se fera par pilote :**

- Il sera le cumul des points pour chaque PILOTE et pour chaque catégorie.
- Le classement final se fera sur la totalité des manches moins une (le moins bon résultat présent ou pas) disputées durant la saison.
- La dernière épreuve comptera une fois et demi en points (Seulement pour le résultat de la course à 4 heures).
- Les ex-æquo seront départagés en considération du nombre de places de 1er, 2ème, etc.
- Dans le cas d'ex-æquo non dé partageables le classement du pilote (des pilotes) suivant sera (seront) au rang immédiatement supérieur (ex : 1er, 1er, 2ème, 3ème, 3ème, 4ème, etc...)
- En final, il peut y avoir 1, 2 ou 3 premiers, 1, 2 ou 3 deuxième, etc...

Il doit y avoir au moins 5 pilotes classés par classe pour homologuer le classement final.

NOTA : Un TEAM engagé au début de la saison ou en cours de saison en classe « Américaine » peut s'il a un problème avec sa 2ème 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 voudrait rouler à « l'Américaine » se verrait classé dans les 2 classes où il aurait roulé précédemment.

#### **ARTICLE 25 - APPLICATION REGLEMENT**

En s'engageant, les pilotes déclarent connaître parfaitement le règlement particulier, et prennent l'engagement de s'y confirmer ainsi qu'aux décisions des officiels.

Tous les points non visés par le présent règlement seront tranchés par le jury selon les prescriptions du Code Sportif National de la FFM et ses annexes.

#### **ARTICLE 26 - SECURITE/PARC/STAND**

**PARC COUREUR :**

- Les déplacements se font à l'allure d'un piéton au pas,
- 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,
- Interdit d'utiliser des outils électriques sur secteur pouvant provoquer des étincelles ou tout autre dispositif pouvant faire des étincelles (ex : meulage),
- 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.

#### **ARTICLE 27 - RENONCIATION A TOUT RECOURS CONTRE LES AUTORITES 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 seront 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 pourra 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 - RECLAMATIONS**

Toute réclamation peut être faite par écrit et remise à la direction de course. Cette réclamation devra obligatoirement être accompagnée d'un chèque de caution de 300 euros, de 150 euros si cela entraîne un démontage moteur deux temps, et de 300 euros pour démontage d'un moteur quatre temps.

Délais maxi des réclamations :

Une demi-heure après la signature du directeur de course de la feuille de proclamation des résultats.

Toutes les motos seront mises dans un parc fermé d'une durée de 30 minutes au maximum à la fin de la course pour d'éventuelles réclamations.

### **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 - PUBLICITE**

Toute publicité ou action publicitaire ou promotionnelle dans l'enceinte du circuit doit OBLIGATOIREMENT faire l'objet d'un accord préalable avec l'organisation.

Nota : le montage et l'utilisation d'une caméra embarquée devra 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 REGLEMENT**

Tous les cas non prévus au présent Règlement seront tranchés par le Jury de l'épreuve, conformément aux dispositions des règles générales CNV, du règlement particulier, du Code Sportif National de la F.F.M. et de ses annexes, pouvant aller jusqu'à la disqualification.

### **ARTICLE 34 - RESPONSABILITES**

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 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 déroulera conformément au Code Sportif de la FFM, aux prescriptions des RTS et au règlement particulier de chaque épreuve.

### **ARTICLE 37 - OFFICIELS**

Les Officiels seront ceux désignés par la Fédération Française de Motocyclisme.

### **ARTICLE 38 - PRESCRIPTIONS GENERALES 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.

#### Contacts :

**Evelyne DESBORDES**

Tél : 06.72.86.28.58

e-mail : pilote-vm@orange.fr

<http://www.pilotes-vm.com>

**Belinda TEIXEIRA**

Tél : 01.49.23.77.55

e-mail : bteixeira@ffmoto.com

**Patrick THOLLAS**

Tél : 06.26.92.20.26

e-mail : patrickthollas@gmail.com

## **CHAMPIONNAT DE FRANCE COURSE DE COTE MOTOS ANCIENNES 2019**

### **Article 1 - ORGANISATION**

La FFM organise en 2019 un Championnat de France de Course de côte "**Motos classiques et historiques**".

### **Article 2 - PARTICIPANTS**

Dans chaque catégorie, les participants français et étrangers concourront pour le même classement.

Pour participer au championnat de France FFM, il est impératif que le pilote et copilote soient licenciés à la FFM. Tout participant qui ne s'en tiendra pas aux consignes formulées par la FFM ou l'organisateur pourra être exclu de l'épreuve, voire du championnat, sans pouvoir prétendre au remboursement des droits d'inscriptions, quels qu'ils soient.

### Article 3 - CONDITIONS D'ADMISSION POUR MOTOS ET SIDE-CARS

Seul les motos et side-cars construits ou modifiés pour participer aux courses sont habilités à participer au championnat. Phares, rétroviseurs, sont prohibés sur les véhicules destinés à concourir. Des béquilles sécurisées (ne se rabattent pas de façon autonome) sont autorisées, elles devront être fixées aux parties fixes de la moto. 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.

### Article 4 - INSCRIPTIONS AU CHAMPIONNAT FFM MOTO ANCIENNES ET SIDE-CARS

Ouverture dès réception du règlement.

L'inscription doit parvenir au club 21 jours avant la date de la manifestation, le cachet de la poste faisant foi. En championnat de France de motos classiques les droits d'inscriptions sont de 110 € par pilotes pour une moto ou un side-car engagé en vitesse ou en régularité, ces droits sont réservés aux organisateurs.

**La double monte :** Un pilote moto ou un équipage de side-car peut s'engager dans une deuxième classe, vitesse ou régularité. Dans ce cas l'engagement sera majoré de 50%, (55 €).

**Les engagements parvenus après les 21 jours seront majorés de 20 €.**

Toute demande d'engagement non accompagnée du règlement ne sera pas prise en considération.

On ne peut inscrire que deux motos ou side-cars au maximum. Pour ce faire, il faut remplir un formulaire pour chaque moto ou side-car.

Chaque machine ne pourra être conduite que par un seul pilote, mais dans 2 classes, vitesse et régularité.

### Article 5 - CONFIRMATION D'ENGAGEMENT

Chaque engagement retenu sera confirmé 8 jours avant la course. Les numéros de course sont attribués à l'année après la première épreuve. Du fait de leur inscription, les coureurs 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.

### Article 6 - CATÉGORIES-CLASSES

**Classe 1 :** Solo régularité de l'origine au 31/12/1995. Toute cylindrée en régularité.

**Classe 2 :** Régularité Side-car jusqu'au 31/12/1995

**Classe 3 :** Vitesse Solo Classique <500cc jusqu'à fin 1979

**Classe 4 :** Vitesse Solo Classique >500cc jusqu'à fin 1979

**Classe 5 :** Vitesse Solo Évolution <500cc 1980-1995

**Classe 6 :** Vitesse Solo Évolution >500cc 1980-1995

**Classe 7 :** Vitesse Side-car Classique, sortie avant, motorisation jusqu'au 31/12/1995

Classement en vitesse ou régularité, le pilote choisi en début de saison le classement vitesse (ou, et) régularité, il fera l'ensemble du championnat avec le classement choisi en début d'année. Pas de changement de mode de classement en cours d'année.

**Vitesse :** le meilleur temps des deux montées pour le classement de l'épreuve (Scratch des 2 montées), un classement sera établi pour chaque manche

**Régularité :** Plus petite différences de temps entre les 2 montées de course.

### Article 7 - LICENCE

Si l'épreuve est inscrite aux calendriers de la FIM-Europe ou FIM, les coureurs de toutes nationalités peuvent courir sous réserve d'être détenteurs d'une autorisation de sortie de leur fédération respective.

Pour les pilotes français, il est fortement recommandé de souscrire une licence annuelle NCO.

Les pilotes désirant rouler avec une licence LJA seront classés dans la course où ils rouleront mais ne marqueront pas de points au Championnat.

Les demandes de licence « une manifestation » doivent être accompagnées d'un certificat médical daté de moins d'un an rédigé en français. Cette licence devra être prise sur le site de la FFM avant la course.

### Article 8 - ÉQUIPEMENT OBLIGATOIRE – NORMES 2019

- Casque intégral (homologué ECE- 22.05)
- Combinaison de cuir une pièce.
- Protection dorsale homologuée EN 1621-2
- Gants en cuir
- Bottes de cuir

Le contrôle de l'équipement fait partie intégrante de la procédure de contrôle de la moto ou du contrôle technique mis en place par l'organisateur. Lors du départ, l'organisateur est tout à fait en droit de contrôler toute partie de l'équipement de l'un ou l'autre concurrent.

### Article 9 - CLASSEMENTS

Le classement par épreuve des catégories solo et side-car sera établie en tenant compte de la plus petite différence de temps réalisée entre les deux manches. (Régularité).

Pour les catégories solos Vitesse, chaque manche se verra attribué des points. Le podium sera établi sur la base des temps scratch.

En cas d'ex-æquo parfait sur une épreuve (après épuisement du mode de départage habituel tenant compte des temps en millième de seconde, en régularité ou en vitesse selon les catégories, c'est le pilote ayant couru avec la machine la plus ancienne qui sera déclaré vainqueur, en cas de nouvelle égalité, c'est le pilote le plus âgé qui gagne. Le podium sera fait sur le cumul des 2 manches.

**IMPORTANT :** Le classement final se fera sur la totalité des manches (disputées ou pas) moins la moins bonne manche de la saison.

En cas d'annulation d'au moins 2 épreuves en cours de saison, le Comité Motos Classiques et Historiques se réserve la possibilité d'annuler la course « N-1 »

L'ordre de départ des montées de course sera établi sur la base des temps des essais chronométré.

Les temps des essais libres seront diffusés.

## 10 - ATTRIBUTION DES POINTS

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

Les points attribués lors de la dernière épreuve sont doublés.

## Article 11 - EXCLUSIONS

Tout pilote qui sciemment ne se tiendra pas au règlement édicté par la FFM et l'organisateur ou se fera remarquer par son comportement négatif, pourra être sanctionné par le jury de l'épreuve.

## Article 12 - RÉGLEMENTATION TECHNIQUE CONCERNANT LE VÉHICULE

**Niveau sonore :** Pour la mesure, se référer à la méthode de contrôle spécifique aux machines classiques et historiques.

Tous les points non prévus au présent règlement seront traités dans le règlement FFM du championnat de France de la Montagne 2019.

Chaque participant aura la possibilité de télécharger le détail du règlement spécifique du championnat de France de motos anciennes en course de côtes 2019 sur le site FFM.

**Équipement des machines :** L'équipement des machines doit être en tout point conforme aux critères définis par le règlement FFM 2019. Les pneus slicks et slicks retailés sont interdits. Les pneus pluie et les couvertures chauffantes ne sont autorisés que dans les catégories solo-évolutions. Les roues de 17 pouces sont autorisées en catégories solo évolutions et ne sont autorisés en solo classique que dans la mesure où ils équipent les machines livrées en France en équipement d'origine. (Catalogue original faisant foi). Les béquilles latérales sont interdites pour toutes les catégories.

## Article 13 - NUMÉRO DE COURSE

Le numéro est attribué à l'année de :

A100 à A199 en classe 1

A200 à A299 en classe 2

A300 à A399 en classe 3

A400 à A499 en classe 4

A500 à A599 en classe 5

A600 à A699 en classe 6

A700 à A799 en classe 7

## Correspondance :

Responsable Course de côte

**Jean-Marc SCHICKEL**

6 Grand Rue 68380 BREITENBACH

Tél : 06.11.60.22.68 - e-mail : jmschickel@gmail.com

Président du comité Motos Classiques et Historiques

**Patrick THOLLAS**

Tél : 06.26.92.20.26 - e-mail : pat\_thollas@hotmail.com

**Site web : <http://ch-montagne-motos-anciennes.jimdo.com>**

# CHAMPIONNAT DE FRANCE DES RALLYES ROUTIERS Motos Anciennes 2019

## Article 1 – CATEGORIES, TITRES ET RECOMPENSES

### 1.1 - Généralités :

Les catégories Motos Anciennes et Motos Classiques concernent les motocyclettes et les side-cars homologués entre le **01/01/1955 et le 31/12/1992**.

### 1.2 - Championnats de France « Motos Anciennes Rallyes Routiers » :

La catégorie « Motos Anciennes » concerne les motocyclettes et les side-cars homologués entre le **01/01/1955 et le 31/12/1979**.

Le championnat de France « Motos Anciennes » se déroulera dans le cadre du Championnat de France des Rallyes Routiers, dont chaque épreuve comporte deux étapes, mais seules les étapes dites « de jour » seront comptabilisées.

Les concurrents de la catégorie « Motos Anciennes » pourront toutefois participer, s'ils le souhaitent, à l'étape dite « de nuit ». Dans ce cas, ils figureront au classement « scratch » de l'épreuve.

Le Championnat de France 2019 « Motos Anciennes Rallyes Routiers » retiendra, pour établir les classements définitifs, toutes les étapes dites « de jour », quel que soit le nombre d'épreuves de la saison. Un titre de Champion de France sera attribué suivant le classement général de la catégorie, à condition qu'au moins 5 concurrents soient classés en fin de saison.

### **1.3 - Championnats de France « Motos Classiques Rallyes Routiers » :**

Les catégories « Motos Classiques » concernent les motocyclettes et les side-cars homologués entre le **01/01/1980 et le 31/12/1992**.

Le championnat de France « Motos Classiques » se déroulera dans le cadre du Championnat de France des Rallyes Moto, dont chaque épreuve comporte deux étapes ; toutes les étapes seront comptabilisées.

Le Championnat de France 2019 « Motos Classiques Rallyes Routiers » retiendra, pour établir les classements définitifs, toutes les étapes, quel que soit le nombre d'épreuves de la saison.

Un titre de Champion de France sera attribué suivant le classement général de la catégorie, à condition qu'au moins 5 concurrents soient classés en fin de saison.

## **Article 2 – REGLES GENERALES DE DEFINITION TECHNIQUE D'UNE MACHINE DANS LE CADRE DU CHAMPIONNAT DE FRANCE DES RALLYES ROUTIERS MOTOS ANCIENNES:**

### **2.1 - Homologation et immatriculation :**

Les motocycles et les side-cars admis doivent :

- avoir été homologués entre le **01/01/1955 et le 31/12/1979** ;
- avoir été immatriculée une première fois entre le **01/01/1955 et le 31/12/1979** ;
- être conformes aux normes du Code de la Route.

Si une machine est immatriculée après le **31/12/1979**, 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 (revues techniques, revues d'époque, cartes grises de modèles similaires, attestations du constructeur ou de l'importateur) corroborant ses dires.

Les immatriculations provisoires sont interdites.

Le récépissé d'homologation est exigé pour toute homologation à titre isolé.

Les motocycles et side-cars admis devront être techniquement conformes aux caractéristiques de leur homologation d'origine.

En cas de modification des caractéristiques de l'homologation d'origine, le pilote devra fournir un certificat d'immatriculation modifié.

### **2.2 - Utilisation de pièces adaptables :**

Certaines pièces d'origine sont parfois indisponibles ; leur remplacement par des pièces adaptables, correspondantes 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.

### **2.3 - 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 ETRTO ou 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.

### **2.4 - 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.

### **2.5 - 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 est fixée à **96db** avec une tolérance de + 2 dB, ou encore la valeur mentionnée sur le certificat d'immatriculation.

ATTENTION : le pilote est totalement responsable du choix et du montage de pièces adaptables sur sa machine.

**2.6 - Phares :**

Les phares additionnels sont acceptés.

Ils devront être couplés au commutateur « feux de route/feux de croisement » du motocycle et comporter de plus un interrupteur permettant de les neutraliser totalement.

**2.7 - Carénage :**

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.

**2.8 – 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 la catégorie « Motos Anciennes ». Il sera toutefois classé au classement « scratch » de l'épreuve s'il réalise les deux étapes.

**Article 3 – REGLES GENERALES DE DEFINITION TECHNIQUE D'UNE MACHINE DANS LE CADRE DU CHAMPIONNAT DE FRANCE DES RALLYES ROUTIERS MOTOS CLASSIQUES:****3.1 - Homologation et immatriculation :**

Les motocycles et les side-cars admis doivent :

- avoir été homologués entre le **01/01/1980** et le **31/12/1992** ;
- avoir été immatriculée une première fois entre le **01/01/1980** et le **31/12/1992** ;
- être conformes aux normes du Code de la Route.

Si une machine est immatriculée après le **31/12/1992**, 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 (revues techniques, revues d'époque, cartes grises de modèles similaires, attestations du constructeur ou de l'importateur) corroborant ses dires.

Les immatriculations provisoires sont interdites.

Le récépissé d'homologation est exigé pour toute homologation à titre isolé.

Les motocycles et side-cars admis devront être techniquement conformes aux caractéristiques de leur homologation d'origine.

En cas de modification des caractéristiques de l'homologation d'origine, le pilote devra fournir un certificat d'immatriculation modifié.

**3.2 - Utilisation de pièces adaptables :**

Certaines pièces d'origine sont parfois indisponibles ; leur remplacement par des pièces adaptables, correspondantes 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.

**3.3 - 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 **ETRTO** ou **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.

**3.4 - 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.

**3.5 - 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 est fixée à 96db avec une tolérance de + 2 dB, ou encore la valeur mentionnée sur le certificat d'immatriculation.

ATTENTION : le pilote est totalement responsable du choix et du montage de pièces adaptables sur sa machine.

**3.6 - Phares :**

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.

### **3.7 - Carénage :**

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.

### **3.8 - 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 la catégorie « Motos Classiques ». Il sera toutefois classé au classement « scratch » de l'épreuve.

### **Article 4 - 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 : norme ETRTO (V.H ou Z) ou DOT ;
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. La suspension de la roue avant doit être conçue de telle façon qu'en position droite en avant, cette roue ne se déplacera que verticalement et dans un seul plan par rapport au motorcycle. Ce plan doit se trouver dans la direction de conduite. Cette action de suspension s'effectuera sans changement au carrossage et sans mouvement latéral. Le débattement de la suspension doit être d'au moins 50 mm ;
10. 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 ;
11. Le passager doit avoir une place assise aménagée avec dossier ;
12. 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 (ART. 2.3.19.29) ;
13. Le véhicule doit être muni d'un dispositif adéquat permettant au passager de s'y tenir lorsqu'il se penche ;
14. L'angle de braquage minimum de la roue avant doit être de 23° de part et d'autre de l'axe longitudinal ;
15. 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 ;
16. La fourche avant sera d'origine ou pourra être remplacée par une fourche à deux amortisseurs de type « Earles » ou similaire ;
17. Le cadre doit être obligatoirement d'origine, il peut être renforcé, mais toute découpe ou surbaissement est interdit.
18. 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 Motos Anciennes et Classiques, catégorie Rallyes Routiers, s'appliquent à toutes les épreuves de Motos Anciennes et Classiques comportant une catégorie similaire organisées hors du présent Championnat sur le territoire national.**

## CHAMPIONNAT DE FRANCE DE MOTOCROSS A L'ANCIENNE

La Fédération Française de Motocyclisme met en compétition pour 2019 le Championnat de France de MotoCross à l'ancienne.

### Article 1 - LES CATÉGORIES

- VINTAGE
- CLASSIC
- EVOLUTION & PROTOTYPE
- PRE-90 & SUPER EVOLUTION

### Article 2 - DÉFINITION TECHNIQUE

1. **Vintage :** Machines des origines à l'année modèle 1976.
2. **Classic :** Machines à partir de l'année modèle 1977 réunissant d'origine les trois éléments techniques suivants – Refroidissement par air, bi-amortisseurs ou cantilever, freins avant et arrière à tambour.
3. **Evolution :** Sur le principe des trois caractéristiques techniques de la catégorie « Classic », machines dérogeant d'origine à deux de ces trois critères.
- 3 Bis. **Prototype :** Machines répondant à toutes les caractéristiques de la catégorie « Classic ou Evolution » mais transformées avec des éléments d'époque.
4. **Pré-90 :** Machines dotées d'au minimum 1 disque et fabriqué de janvier 1984 jusqu'à décembre 1989.
- 4 Bis. **Super Evolution :** Machines fabriquées de janvier 1990 à fin 1997 équipées de cadre en acier.

### Article 3 - LA RÉGLEMENTATION

Tout changement de catégorie en cours de saison entraînera un nouveau cumul des points. Les points acquis dans une classe ne seront pas transférés dans une autre.

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.

Les épreuves de championnat 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.

### Article 4 - LICENCES

Les coureurs de toutes nationalités peuvent courir sous réserve d'être détenteurs d'une licence française MAT (voir Code Sportif art. 2.2.2.8, machines équipées de frein à tambour avant et arrière), INTER, VINTAGE UEM TT ou LJA, délivrée par la F.F.M. valable pour l'année en cours.

#### Article 4.1 : Représentants des pilotes :

Lors de la première épreuve de l'année, les pilotes désigneront un représentant pour chaque catégorie.

### Article 5 - DÉROULEMENT DES ÉPREUVES

Les engagements ne pourront se faire que par le site : <https://ffm.engage-sports.com> au plus tard 2 semaines avant la manifestation. Les engagements seront encaissés 30 jours avant l'épreuve.

Le nombre d'engagés sera limité à la capacité de la piste (homologation préfectorale) augmentée de 20% aux essais.

Les Contrôles administratifs et techniques seront réalisés la veille après-midi et le matin de la course avant le début des essais libres.

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

#### Schéma idéal de déroulement des manifestations :

Evolution & Prototypes, Vintage, Classic, Pré-90 et Super Evolution.

##### Le matin :

1 séance d'essais libre de 12mn

1 séance d'essais chronométrés de 15 mn.

##### L'après-midi :

2 manches de 15 mn + 1 tour (Vintage)

2 manches de 20 min + 1T (Classic, Evolution et Prototype, Pré-90 et Super Evolution)

Entre chaque manche « d'anciennes » sera intercalée, si possible, une manche de machines modernes.

### Article 6 - ENTRÉE EN GRILLE

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

Le pilote N°1 de la Moto Ancienne 2018 entrera le premier en grille.

## Article 7 - CLASSEMENT

Tous les pilotes classés dans une manche marquent des points.

50-45-43-40-38-36-34-32-30-28-26-24-22-20-18-16-14-13-12-11-10-9-8-7-6-5-4-3-2 et 1 point pour tous les pilotes classés après la 29ème place.

Pour être classés les pilotes devront avoir effectué au minimum un tour.

Les pilotes licenciés à la journée sont classés sur l'épreuve mais ne marquent pas de points aux Championnats.

Lors de la dernière épreuve, la meilleure des deux ou trois manches comptera double. Le Classement du Championnat sera établi sur le cumul de toutes les manches participées ou non moins une. Dans le cas d'annulation d'une ou plusieurs épreuves et si moins de 5 épreuves ont eu lieu, le classement sera établi au cumul de toutes les épreuves disputées ou non.

La présence à la cérémonie de remise des prix en fin de manifestation est obligatoire pour tous les récipiendaires. Toute absence injustifiée d'un pilote pourra être sanctionnée par le Jury de l'épreuve.

Le pilote sanctionné ne sera autorisé à prendre le départ de la course suivante qu'à la seule condition d'avoir purgée sa sanction.

### 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 verra réattribuer des points en championnat de France si ce dernier est titulaire d'une licence FIM ou FIM Europe délivrée par la FFM.

Ce calcul se fera au prorata de la totalité des manches. Ces points seront rajoutés quelques jours avant la finale du Championnat de France auquel il est régulièrement engagé, s'il n'y a pas concurrence de dates pour la finale, sinon ce rajout se fera dès que les résultats seront officiels.

Afin de prétendre à ces points, le pilote devra avoir marqué au minimum un point sur l'épreuve tombant en concurrence de date.

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

## Article 7 bis – LIMITE D'ÂGE

Les pilotes dont l'âge est inférieur à la limite de la catégorie sont classés sur l'épreuve mais ne marqueront pas de points au championnat.

Vintage : 45 ans

Classic : 35 ans

Evolution & Prototypes – Pré-90 & Super Evolution : 25 ans minimum.

## Article 8 – REMISE DES PRIX

### « Vintage »

- Classement Pré 65 ..... - Le 1er
- Classement scratch Pré 70 ..... - les 3 premiers
- Classement scratch Pré 76 ..... - les 3 premiers
- Classement régularité ..... - le premier
- Pilotes de plus de 60 ans (au 1er janvier de l'année en cours) ..... - le 1er premier

### « Classic »

- Classement scratch ..... - les 3 premiers
- Classement 125 ..... - le 1er 125
- Classement 250 ..... - le 1er 250
- Classement 4 Temps ..... - le 1er 4 temps
- Pilotes de plus de 55 ans (au 1er janvier de l'année en cours) ..... - le 1er premier

### « Evolution & Prototypes »

- Classement scratch ..... - les 3 premiers
- Classement prototype ..... - le 1er prototype
- Classement 125 ..... - le 1er 125
- Classement 250 ..... - le 1er 250
- Classement 4 T ..... - le 1er 4 temps
- Pilotes de plus de 50 ans (au 1er janvier de l'année en cours) ..... - le 1er premier

### « Pré-90 & Super Evolution »

- Classement scratch ..... - les 3 premiers
- Classement 125 ..... - le 1er 125
- Classement 250 ..... - le 1er 250
- Pilotes de plus de 45 ans (au 1er janvier de l'année en cours) ..... - le 1er premier

Classement régularité :

En catégorie Vintage uniquement. Seront pris en compte tous les pilotes ayant effectué au moins 70% du nombre de tours réalisés par le vainqueur du classement scratch. Les 5 meilleurs tours de chaque pilote seront pris en compte. Le vainqueur du classement régularité sera celui qui aura été le plus régulier sur ses 5 tours de référence.

Les classements intermédiaires ne seront réalisés qu'à la condition que cinq pilotes, au minimum, concourent dans la même sous-catégorie.

Un pilote déjà récompensé ne se verra pas décerner un second trophée de sous-catégorie.

**Article 9 - LES MACHINES ADMISES**

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

Les motos de courses spéciales prototypes, fabrication artisanales ou autres devront faire l'objet d'un contrôle spécial.

En catégorie « Vintage pré-70 », 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)

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 pourront participer.

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.

Chaque pilote devra obligatoirement fournir une fiche d'identité de sa machine.

Cette fiche devra être identique à celle du constructeur pour l'année modèle du type.

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 ».

Couleur des plaques :

- jaune pour les 500
- verte pour les 250
- noire pour les 125

Le leader du classement provisoire dans chaque catégorie pourra s'il le souhaite arborer une plaque frontale rouge avec ses numéros blancs.

Un collier Colson de couleur sera fixé sur à la gauche du guidon :

- Vintage .....rouge
- Classic.....noir
- Evolution.....vert
- Prototype.....gris
- Pré-90.....jaune
- Super Evolution.....transparent

Contrôle sonométrique : voir Méthode de contrôle sonométrique des machines classiques & historiques (page 208 de l'annuaire 2019).

**Article 10 – L'ÉQUIPEMENT DE SÉCURITÉ DES PILOTES**

Les pilotes devront être pourvus d'équipement moderne de sécurité répondant aux normes actuelles telles qu'elles sont définies dans l'annuaire fédéral.

Seuls les casques répondant à la norme ECE 22.05, référence lisible sur l'étiquette apposée dans le casque, seront acceptés.

Les casques Jet homologués ECE 22.05 sont autorisés uniquement en catégories Vintage et Classic.

Pour les protections ne bénéficiant pas du label FFM :

- Pectorale, la norme EN 14021 est obligatoire ;
- Dorsale, la norme EN 1621-2 est obligatoire ;
- Gilet intégral (Pectorale et dorsale intégrées), les normes EN 14021 et 1621-2 sont obligatoires.

Un tapis environnemental devra être posé sous la moto dans le parc coureur.

### **Article 11 - COLLÈGE TECHNIQUE**

Un collège technique composé :

- du délégué fédéral
- du commissaire technique du Comité Motos Classiques et Historiques
- des représentants des pilotes (élus par leurs pairs lors de la 1ère épreuve)

examinera toute machine suspectée de non-conformité.

Un rapport sera rédigé et joint au rapport de clôture de l'épreuve.

### **Article 12 - ENGAGEMENT**

Droit d'engagement : 57 € transpondeur et support de transpondeur inclus, payables 30 jours avant l'épreuve. Un 2ème engagement sur la même épreuve, dans une catégorie différente coûtera 28 €. Tout pilote ne s'étant pas engagé dans les délais pourra le faire sur place selon les disponibilités et moyennant une pénalité de 20 €. Il rentrera dernier en pré-grille.

Les engagements seront clos 21 jours avant l'épreuve et encaissés à cette date.

### **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 soit par C.B directement sur le site soit par virement bancaire 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 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 sont refusés. L'engagement des pilotes concernés ne sera effectif qu'à réception d'un virement bancaire (RIB adressé sur demande au secrétariat Motocross à l'ancienne).

### **Pilote souhaitant déclarer forfait :**

Le pilote qui ne pourra pas se rendre à une épreuve devra prévenir obligatoirement la FFM. Cette déclaration devra obligatoirement être faite par courrier postal ou par courriel pour être prise en compte.

- 1) Sur tout forfait un droit administratif de 10 € sera retenu.
- 2) Si casse ou chute et uniquement dans une course du Championnat de France Motocross à l'ancienne (déclaration écrite obligatoire) il pourra y avoir un remboursement total.
- 3) A partir du samedi matin 8h du week-end de l'épreuve, les droits d'engagement ne seront plus remboursés, ni reportés quel qu'en soit la raison.

### **Article 13 - RÉCOMPENSES**

En fin de saison, les différents pilotes seront récompensés :

#### **Vintage :**

Pré 65 .....	Le premier
Pré 70 .....	Les 3 premiers
Pré 76 .....	Les 3 premiers
Régularité .....	Le premier
Pilote Agé de Plus de 60 ans .....	Le premier

#### **Classic :**

Scratch .....	Les 3 premiers
125 .....	Les 3 premiers
250 .....	Les 3 premiers
4T .....	Le Premier
Pilote Agé de plus de 55 ans .....	Le premier

#### **Evolution et Prototype :**

Scratch .....	Les 3 premiers
125 .....	Les 3 premiers
250 .....	Les 3 premiers
Prototype .....	Le premier
4T .....	Le premier
Pilote âgé de plus de 50 ans .....	Le premier

#### **Pré-90 & Super Evolution :**

Scratch .....	Les 3 premiers
125 .....	Les 3 premiers
250 .....	Les 3 premiers
Pilote âgé de plus de 45 ans .....	Le premier

## Article 14 - DIVERS

Tous les points non traités dans ce règlement sont indiqués dans les règles techniques et de sécurité discipline Motocross.

Le secrétariat est assuré par le service des Sports de la Fédération.

**Belinda TEIXEIRA**

Tél : 01.49.23.77.55.

e-mail : bteixeira@ffmoto.com

**Max CHARPIN**

Tél : 06.07.65.78.91

e-mail : max.charpin@orange.fr

**Patrick THOLLAS**

Tél : 06.26.92.20.26.

e-mail : pat\_thollas@hotmail.com

**Richard OPALINSKI**

Tél : 06.83.72.20.77

e-mail : jrktm47@hotmail.fr

## CHAMPIONNAT DE FRANCE D'ENDURO A L'ANCIENNE

La Fédération Française de Motocyclisme met en compétition pour 2019 le Championnat de France d'Enduro à l'ancienne.

### Article 1 - MACHINES ADMISES

Elles doivent obligatoirement être d'un millésime inférieur ou égal à 1990 et posséder pour les machines jusqu'en 1985 des freins à tambours. Les modèles de 1986 à 1990 doivent posséder des freins à disques et/ou des freins à tambour.

#### Article 1.1 - Catégories

Elles sont définies par le millésime du modèle.

Rappel : les modèles présentées au salon 1979 ou apparues 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. Afin d'identifier l'appartenance de chaque machine à une catégorie, un collier Colson sera fixé à la gauche du guidon :

**C1** : Motos de 1976 et avant. . . . . couleur : rose

**C2** : Motos de 1977 à 1979 inclus. . . . . couleur : vert

**C3** : Motos de 1980 à 1982 inclus. . . . . couleur : noir

**C4** : Motos de 1983 à 1985 inclus. . . . . couleur : jaune

**C5** : Motos quatre temps des classes C2, C3 et C4. . . . . couleur : gris

**C6** : Motos de 1986 à 1990 inclus (licence NCO). . . . . couleur : transparent

**PF** : Catégorie Pisse Feu : 50 et 80cc jusqu'à 1985 . . . . . couleur : rouge

**RANDONNEUR** : 1 Tour – Pénalité forfaitaire de 30 mn par spéciale si refus de la faire.

Restitution transpondeur et du carton à la fin du tour . . . . . couleur : bleu

Pour les catégories C1 à C5, les freins à tambours sont obligatoires.

Pour toutes les catégories jusqu'à C3 inclus, suspension arrière progressive (Monocross, Prolink, Unitrak, ITC, etc....) et refroidissement liquide sont interdits.  
(Les Cantilevers sont autorisés si d'origine)

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, seront classées en C4.

#### Classes de cylindrée

Pour chaque catégorie, des classes 125 seront créées si le nombre de partants est au moins égal à cinq, elles seront dénommées CxA pour la 125, la classe plus de 125 2T étant nommée CxB.

Cinq participants sont nécessaires pour que la catégorie PF soit activée.

#### Article 1.2 - Préparation/ 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.

Ex : 1 moto de 1975 avec un cylindre de 1980 roulera en C3 et non pas en C1.

Le remplacement des amortisseurs d'origine par des éléments neufs est autorisé à la condition que longueurs et débattements d'origine soient respectés et que leur technologie soit contemporaine avec la catégorie de la moto (par exemple, les 4.42 sont autorisés à partir de la catégorie C2 car les Fournales, Fox et Hydrocross sont apparus dans les années 78/79)

En C4, un frein à disque peut être remplacé par un tambour pour répondre au §1-1, à la condition que la machine soit d'un millésime inférieur ou égal à 1985.

#### Article 1.3 - Pneumatiques

La monte de pneumatiques homologués – mention DOT sur le flan du pneumatique-

#### **Article 1.4 - Silencieux, éclairage**

Le silencieux d'échappement et l'éclairage doivent être en état de marche. L'éclairage doit pouvoir fonctionner sur le parcours routier (article R40-2 du code de la route). 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.

#### **Article 1.5 - Sécurité**

La barre de renfort du guidon doit être équipée d'une protection rembourrée (mousse).

Si la tige filetée de frein arrière dépasse de plus de deux centimètres la molette de réglage, elle doit être munie d'une protection (bout de durite).

Les extrémités du guidon doivent être bouchées (embouts ou poignées caoutchouc).

Les motocycles 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 repose-pieds peuvent être fixes mais de préférence repliables et, si possible, équipés de ressorts de rappel. La béquille est facultative, mais le pilote doit alors prévoir une béquille amovible pour le placement dans le parc fermé.

Dans le même parc fermé, la couverture de la moto est autorisée. Une housse de protection de la moto peut être utilisée.

#### **Article 1.6 - Document de la moto**

La carte grise et l'attestation d'assurance en cours de validité sont obligatoires. Les numéros du cadre doivent être ceux portés sur les documents officiels. Le numéro d'immatriculation de la machine doit figurer sur une plaque fixée sur la garde boue arrière. Celle-ci, ne doit pas dépasser la largeur du garde-boue.

#### **Article 1.7 - Couleur des plaques et des numéros de course**

Les plaques doivent être jaunes et les numéros noirs. Dimension minimum des chiffres : 11cm.

Les numéros de course seront attribués à l'année suivant le classement scratch de l'année précédente pour les 15 premiers puis attribués au choix des pilotes entre 16 et 300. Une Lettre « A » sera inscrite sur la plaque à gauche du numéro.

Les demandes de numéro doivent être faites auprès du Délégué du Championnat, Monsieur OPALINSKI (voir coordonnées en fin de règlement).

Un collier Colson sera fixé à la gauche du guidon. Sa couleur correspondra à sa catégorie de course. (Voir article 1.1).

#### **Article 2 - LICENCES**

Les coureurs de toutes nationalités peuvent courir sous réserve d'être détenteurs d'une licence française MAT, NCO, INTER, VINTAGE UEM TT, NJC3C (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.

Les licenciés « une épreuve » sont classés sur l'épreuve mais ne marquent pas de points au Championnat.

La licence MAT ne peut être attribuée qu'aux pilotes pilotant des machines à équipées de freins à tambour.

#### **Article 3 - ENGAGEMENT**

Les pilotes feront leurs demandes d'engagement sur internet : <https://ffm.engage-sports.com>

Droit d'engagement : de 55 € à 75 € transpondeur et support de transpondeur inclus, à discrétion du Moto-Club, payables 30 jours avant l'épreuve.

#### **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 soit par C.B directement sur le site soit par virement bancaire 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 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 sont refusés. L'engagement des pilotes concernés ne sera effectif qu'à réception d'un virement bancaire (RIB adressé sur demande au secrétariat d'Enduro à l'ancienne).

#### **Pilote souhaitant déclarer forfait :**

Le pilote qui ne pourra pas se rendre à une épreuve devra prévenir obligatoirement la FFM. Cette déclaration devra obligatoirement être faite par courrier postal ou par courriel pour être prise en compte.

- 1) Sur tout forfait un droit administratif de 10 € sera retenu s'il survient avant la clôture des engagements (30 jours avant la manifestation)

2) Sur tout forfait un droit administratif de 10 € sera retenu s'il survient après la date de clôture des engagements (à partir du 30ème jour avant la manifestation) sur présentation d'un certificat médical ou d'un problème familial grave dans les 30 jours précédant la manifestation.

3) A partir du week-end de la course, les droits d'engagement ne seront plus remboursés, ni reportés quel qu'en soit la raison.

#### **Article 4 - EPREUVES**

Le classement final du Championnat sera établi sur l'ensemble des épreuves participées ou pas moins une mais en cas d'annulation d'une ou plusieurs épreuves et si moins de 5 épreuves ont eu lieu, le classement sera établi au cumul de toutes les manches (disputées).

Dans le cas d'une épreuve sur plusieurs jours, le délégué désignera la journée qui comptera pour le classement de la manifestation.

#### **Article 4 bis - REPRÉSENTANT PILOTES**

Lors de la première épreuve les pilotes élisent leur représentant et son suppléant.

#### **Article 5 - POINTS**

Les points sont attribués aux quinze premiers : 25, 20, 16, 13, 11, 10, 9, 8, 7, 6, 5, 4, 3, 2, 1 pour chaque catégorie. Un classement scratch sera établi sur chaque épreuve et le 1er pilote de + de 60 ans sera récompensé.

Les pilotes se présentant sur la ligne de départ de l'épreuve finale marqueront, dans la catégorie dans laquelle il participe, 20 points d'office dans leur catégorie + l'attribution habituelle des points à la fin de l'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.

**En cas d'un nombre de places limitées, priorité sera donnée aux pilotes inscrits sur la totalité du championnat.**

#### 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 verra 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 5.1 - Remise des Prix de chaque épreuve**

- Les 3 premiers de chaque catégorie
- Le premier 125 de chaque catégorie
- Le premier pilote de plus de 60 ans du classement scratch
- La première féminine

#### **Article 5.2 - Remise des Prix du Championnat :**

- Les 3 premiers de chaque catégorie
- Les 3 premiers 125 de la classe C1 à C6 et RANDONNEUR
- Les 3 premiers pilotes de plus de 60 ans du classement scratch
- La première féminine

#### **Article 6 - PARCOURS**

Une distance totale d'environ 130 kilomètres sera parcourue, en un ou plusieurs tours. Les temps de courses seront les mêmes que ceux des promotion-Loisirs. Des déviations devront être aménagées en fonction des catégories et des conditions climatiques.

#### **Article 7 - L'ÉQUIPEMENT DE SÉCURITÉ DES PILOTES**

Les pilotes doivent obligatoirement utiliser un casque homologué ECE 22-05. 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 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 8 - RÈGLES ENVIRONNEMENTALES

L'enduro étant une discipline « en danger » et notre objectif partagé étant d'en préserver la pratique, le respect des règles mises en place par les organisateurs est obligatoire. Un tapis environnemental sera obligatoirement utilisé dans le parc coureur.

Pour tous renseignements :

**Richard OPALINSKI** - Tél : 03.29.67.72.48 - 06.83.72.20.77 - e-mail : jrktm47@hotmail.fr

**Patrick THOLLAS** - Tél : 06.26.92.20.26 - e-mail : pat\_thollas@hotmail.com

Le secrétariat est assuré par le service des Sports de la Fédération :

**Belinda TEIXEIRA** - Tél : 01.49.23.77.55 - e-mail : bteixeira@ffmoto.com

## CHAMPIONNAT DE FRANCE DE TRIAL HISTORIQUE

### Art. 1 - DEFINITION

La F.F.M. met en compétition le CHAMPIONNAT DE FRANCE DE TRIAL HISTORIQUE 2019 :

**2 Catégories de motos** (mono/bi amortisseur confondus ET pré 65) pour 3 niveaux de zones (S3, S4+, S4)

- National : bi-amortisseur et mono-amortisseur/disque -> zones S3
- Critérium+ : bi-amortisseur et mono-amortisseur/disque -> zones S4+
- Critérium : bi-amortisseur et mono-amortisseur/disque -> zones S4
- Pré-65 : motos avant 1965 (pré 65) -> zones S4

L'analyse des résultats depuis plus de 10 ans montre que le pilotage est plus déterminant que la machine. Par ailleurs, en raison des pièces de rechange actuellement disponibles (amortisseurs, pneumatiques, garnitures de frein, allumage électronique, allègements divers), les performances des motos « bi » plus anciennes sont devenues similaires aux « mono/disque » un peu moins anciennes. Pour ces raisons et afin de faciliter l'accès à la compétition et l'entretien des différents types de machines, le regroupement des motos bi-amortisseurs et mono-amortisseur/disque est retenu depuis 2017 dans les catégories National (Zones S3), Critérium + (zones S4+) et Critérium (zones S4).

Cependant, les motos doivent impérativement conserver la conception générale d'origine particulièrement pour les mono-amortisseurs et correspondre aux critères suivants :

- une suspension arrière à deux amortisseurs ou bien mono-amortisseur à géométrie d'époque,
- le moteur refroidi par air,
- un ou deux freins à tambours ou bien à disques d'époque (disques ou étriers modernes non autorisés)
- être dans tous les cas antérieures à 1991

**Le Joker** : Il reste une exclusivité du Championnat FFM de Trial Historique. Il est disponible seulement au départ des deux épreuves centrales (puisqu'elles bénéficient d'un classement spécifique séparé) pour chaque pilote à raison d'un seul Joker par épreuve (rappel : chaque épreuve centrale est divisée en deux manches). Le Joker peut être utilisé indifféremment lors de la première ou de la deuxième manche. Cette disposition évite les litiges entre pilotes et commissaires lors de l'application du règlement, permet de privilégier l'agrément du sport loisir, favorise la sérénité et la convivialité, l'ambiance sportive et chaleureuse chères au cœur des pilotes à l'ancienne, des bénévoles et les spectateurs présents.

**Le Joker** pourra être utilisé par le pilote exclusivement dans le cas d'un échec dû :

- à une erreur de lecture de la zone, une erreur de parcours, à une flèche ou une porte oubliée,
- au fait d'avoir écarté, déplacé, rompu une banderole involontairement ou d'avoir roulé dessus,
- à une appréciation du commissaire jugée abusive par le pilote, etc.

mais pas pour essayer d'obtenir un meilleur passage suite à une faute de pilotage.

Remis directement au commissaire de la zone concernée, le Joker permettra de franchir une deuxième fois la zone faisant l'objet du désaccord, en « remplacement » du premier passage. Dès lors seul le deuxième passage sera retenu et pointé sur le carton sans retour possible, même partiel au premier pointage.

Pour les manches régionales, les pilotes des Motos Anciennes et Historiques sont classés en Scratch S3 (National), Scratch S4+ (Critérium+) et en Scratch S4 (pour pré-65, Critérium). Cependant si dans l'une des catégories pré-65, Critérium, Critérium+, National, plus de 10 pilotes sont classés sur l'épreuve, il sera substitué un classement spécifique pour cette catégorie. Le décompte ainsi obtenu permettra d'augmenter les points régionaux pour ces pilotes.

### Motos admises :

Toutes les motos dont le moteur est refroidi par air et répondant aux critères des différentes catégories (pré-65, bi-amortisseurs/monoshock-disques) **produites avant 1991**.

Les motos doivent conserver leur conception générale historique pour que le pilote puisse figurer au classement annuel: seules des modifications qui auraient pu être effectuées à l'époque de la production sont autorisées. Une accumulation de modifications dans le but évident de transformer la machine afin d'optimiser les performances ne sera pas acceptable. Une catégorie « prototype » pourra être créée pour ce type de machines non conformes à l'esprit historique et si un nombre suffisant de machines le permet (>5).

Voici une liste non exhaustive des marques de motos éligibles.

Biamortisseurs et monoshock-disques : *Alpha, Aprilia, Beamish, Béta, BPS, Delwiche, Bullaco, Fantic, Fraser, Gas Gas Halley, Honda, Italjet, JCM, JJ Cobas, Kawasaki, Majesty, Merlin, Montesa, Moto Morini, Ossa, Seeley, Suzuki, SWM, Sprite, Yamaha...*

Pré-65 : *AJS, Ariel, BSA, DOT, Douglas, Francis Barnett, Greeves, James, Matchless, Motobecane, Norton, Royal Enfield, Triumph, Villiers, etc.*

## Art. 2 - CONCURRENTS, LICENCES

Les quatre catégories sont ouvertes aux pilotes titulaires d'une licence française Motos Anciennes Tout terrain (MAT) ou bien d'une licence nationale (NCO, NTR) ou d'une licence internationale.

Remarque : La licence MAT n'autorise qu'au pilotage d'une moto définie au Code Sportif par « freins à tambours et datant d'avant 1985 ».

**Les licences une manifestation LAJ (à la journée) sont acceptées** sur chaque épreuve et les pilotes figureront au classement de la journée mais ne pourront pas figurer dans le classement cumulé de la saison.

## Art. 3 - ENGAGEMENTS, ACCUEIL ADMINISTRATIF

**Le montant des droits d'engagement ne devra pas dépasser 32 €** (pour l'année 2019) et devra être joint à l'engagement. Ces engagements prioritaires des motos anciennes seront **clos 7 jours avant la date de l'épreuve**.

Au-delà, l'organisateur de l'épreuve s'il accepte l'engagement du pilote retardataire pourra appliquer le tarif « normal majoré de l'engagement sur place » tel que précisé dans le règlement particulier.

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 (s'ils se sont engagés dans les délais prioritaires)
- leur licence pour l'année en cours,
- leur CASM, leur permis de conduire B, A ou la licence A1, le certificat d'immatriculation du véhicule (carte grise) ainsi que l'attestation d'assurance (carte verte).
- Eventuellement les documents de licence LAJ « une manifestation » (dite « à la journée »)

## Art. 4 - CARACTERISTIQUES DU CHAMPIONNAT

Les modalités de ce Championnat sont récapitulées dans le tableau ci-dessous :

MOTO	CATEGORIE	COULEUR DES FLECHES	ORDRE DES DEPARTS
Antérieure à 1965	Pré 65	Noire (tracé Senior 4)	1er
Postérieure au 1/01/65	CRITERIUM Biamortisseur et Monoshock / Disque	Noire (tracé Senior 4)	2ème
Postérieure au 1/01/65	CRITERIUM +	Noire/Jaune (tracé Senior 4+)	3ème
Postérieure au 1/01/65	NATIONAL Biamortisseur et Monoshock / Disque	Jaune (Seniors 3)	4ème

Pour les épreuves centrales, dans le cas d'un obstacle ponctuel non adapté aux motos classiques et historiques (par rapport au tracé initial du Championnat de Ligue, que ce soit en S4, S4+ ou en S3), une porte spécifique ou simplement élargie pourra être mise en place par le conseiller Membre du Comité Motos Classiques et Historiques avec des flèches de la même couleur mais comportant les lettres TH (Trial Historique) de façon à éviter cet obstacle ou à rendre son franchissement plus adapté.

Remarque : Il est rappelé aux organisateurs de respecter la largeur minimum **d'1m 20** pour les portes dans les zones (voir règlements Trial).

Après le premier tour, toute modification du tracé d'une zone (ou dégradation importante) devra être signalée aux pilotes par l'organisateur au moyen d'une inscription claire à l'entrée de celle-ci.

Pour les manches régionales, le tracé des zones est strictement celui défini pour les S3, S4+ et S4 sans possibilité de modification. Les pilotes en moto ancienne adoptent le règlement stricte de l'épreuve (nombre de tours identique mais avec une tolérance pour le temps de parcours, etc.)

Dans certaines portions de zones, une ligne fictive pourra être déterminée par des flèches blanches. Le franchissement de cette limite sera considéré comme un échec. Ce type de délimitation doit être indiqué à l'entrée de la zone (« Ligne fictive »).

L'accès aux zones n'est autorisé qu'aux concurrents et officiels du contrôle.

Le couloir extérieur réservé aux organisateurs, officiels et assistants (double ruban) n'est pas obligatoire pour ce cycle d'épreuve.

## ART. 5 - EPREUVES ET PARCOURS

Principe : Quatre épreuves régionales et deux épreuves centrales (décomposée en deux manches chacune).

Des points « scratch » sont accumulés lors des six épreuves régionales mais comportent un plafond : 40 points. Le total maximum annuel et général prend en compte les 4 manches des deux épreuves centrales (maxi 20 par manche x 4 = 80) ainsi que le total des points accumulés dans les manches régionales (plafonné à 40 points).

**Epreuves régionales de validation :** pour cumuler des points « scratch » avec un plafond annuel de 40 pts. Ces épreuves sont dites régionales car deux d'entre elles sont généralement accessibles sans cumuler de grands déplacements. Mais rien n'empêche les pilotes de tenter d'augmenter leur capital point (jusqu'à 40) en participant à d'autres épreuves. Sur ces épreuves, l'attribution de points se fait d'après le classement « scratch » (S3 pour les pilotes « National », S4+ pour les Critérium + et S4 pour les pilotes « Critérium et pré-65 », selon le barème général d'attribution des points (20 au premier, 17 au deuxième... jusqu'au quinzième), avec l'attribution d'un point minimum par participation à chacune des épreuves régionales (ou pour chaque manche des épreuves centrales) même en cas d'abandon en cours d'épreuve (voir le chapitre « Attribution des points et Classement »). Une catégorie « Pré-65+ » pourra être ajoutée si des pilotes postulent pour cette catégorie.

Les épreuves régionales se dérouleront en se référant au règlement particulier de chaque épreuve, généralement inscrite au championnat de ligue, sans disposition particulière (sauf une tolérance pour le temps de parcours).

**Epreuves centrales :** ce sont les épreuves spécifiques du championnat de France de Trial Historique au cours desquelles tous les pilotes vont se départager et marquer des points lors d'un classement séparé pour chacune des quatre catégories du Championnat de France de Trial Historique.

Ces deux épreuves sont géographiquement situées, l'une dans la moitié nord, l'autre dans la moitié sud. Ainsi, seule l'une de ces deux épreuves demande un déplacement annuel plus important.

**Chaque épreuve est décomposée en deux manches (1er tour = Première manche, 2ème tour = deuxième manche).** Chacune de ces 4 manches permet de marquer 20 points au maximum (20 au premier, 17 au deuxième... jusqu'au quinzième). Cela permet de cumuler un maximum de 40 point par épreuve. Les points de ces 4 manches (maximum théorique 80 points) seront comptabilisés pour le classement annuel et additionnés au total des points scratch régionaux (plafonné à 40) pour obtenir le total général qui permet d'établir le classement annuel du Championnat de France de Trial Historique.

Les 4 manches centrales du Championnat de France de Trial Historique se dérouleront sur un parcours comprenant 10 à 15 zones par tour, donc par manche. La première manche est toujours le 1er tour et la deuxième manche est le 2ème tour (même lorsque le règlement de ligue et de l'épreuve prévoit la formule « troisième tour /meilleur tour » ou « deux meilleurs tours sur trois »). Le nombre de zones pourra être adapté en fonction de la difficulté de l'interzone et de la météo. Le conseiller Membre du Comité Motos Classiques et Historiques pourra trancher sur ce point même en cours d'épreuve, notamment à la demande des pilotes.

Les deux manches de chaque épreuve centrale voient l'attribution de points au Championnat dans les quatre catégories et sont indépendamment comptabilisées. Une catégorie « Pré-65+ » séparée pourra être ajoutée si plusieurs pilotes postulent pour cette catégorie et donner lieu à un classement annuel mais il faudra au moins cinq pilotes classés annuellement pour que cette catégorie donne lieu à l'attribution d'un titre.

Les pilotes du Championnat profiteront d'une remise des prix spécifique Championnat Historique mais établie par simplification d'après le classement issu du cumul des deux manches (des deux premiers tours). Les pilotes pourront également figurer au classement général de l'épreuve et profiter de la remise des prix générale.

Le temps de course global indicatif est de 7 heures mais il faut se référer au règlement de chaque épreuve (avec une tolérance pour les motos anciennes).

Le temps de franchissement de chaque zone (se référer au règlement particulier de chaque épreuve) est généralement de 1minute30sec.

## ART. 6 - DEPART

Les heures de départ devront être affichées le matin de l'épreuve à l'accueil administratif. Le premier départ ne pourra pas avoir lieu avant 9h (si possible pas avant 9h30) pour toutes les épreuves.

Les motos classiques partiront de préférence avant les catégories de Championnat de Ligue, mais un pilote retardataire pourra quand même prendre son départ après accord du directeur de course mais devra néanmoins respecter son horaire d'arrivée théorique prévu avec son heure de départ initiale).

## ART. 7 - ATTRIBUTION des POINTS, CLASSEMENTS, EX-AEQUOS

Le classement annuel prend en compte les points scratch cumulés lors des épreuves régionales (plafonné à 40 points) et les points spécifiques obtenus lors des quatre manches centrales (total maxi 80 points).

Une seule participation suffira pour figurer au classement annuel du championnat historique. Il est attribué un point minimum par participation à chacune des épreuves régionales et pour chaque manche des épreuves centrales même en cas d'abandon en cours d'épreuve.

Chaque **épreuve régionale** en classement scratch donnera lieu à l'attribution de points selon le barème en vigueur en championnat de France de Trial : 20 points au 1er, 17 points au 2ème, etc.

**Pour 2019** : Il est apparu que le niveau des zones est parfois très élevé dans certaines ligues. Pour équilibrer l'attribution des points scratch d'une épreuve à l'autre, c'est la première moto ancienne classée qui servira de premier rang pour l'attribution de ces points scratch (20 points à la 1ère moto ancienne, puis décompte scratch normal en gardant comme rang de départ la 1ère moto ancienne classée)

Chaque **épreuve centrale** comportera un classement et une attribution de points spécifique Trial Historique pour chaque manche des quatre catégories motos anciennes (les pilotes pourront également figurer au classement général de l'épreuve).

Tout changement de catégorie en cours de saison dans les épreuves centrales annulera le cumul des points acquis précédemment dans la manche centrale précédente et donnera lieu à un nouveau cumul avec les points acquis dans la nouvelle catégorie de la manche centrale récente. Le règlement permet à un pilote de rouler indifféremment dans les épreuves régionales avec une moto bi ou mono dans les différentes catégories, même pré-65 dès lors qu'il respecte sa catégorie de tracé choisie, S3, S4+ ou S4. Les manches centrales devront être effectuées avec une machine pré-65 pour figurer dans ce classement. Par ailleurs, après un premier résultat validé en catégorie S3 (National) il ne sera pas possible de redescendre en catégorie S4+ (Critérium+) ou bien de catégorie S4+ (Critérium+) vers S4 (Critérium) sans avoir soumis ce souhait au délégué qui donnera son accord si la raison est justifiée.

**Le classement général du Championnat de France de Trial Historique** sera établi par l'addition des points accumulés dans les épreuves régionales et des points accumulés lors des 4 manches centrales. La participation à une seule épreuve même régionale permettra de figurer au classement général annuel mais pour pouvoir figurer sur le podium lors de la remise des prix de fin de saison, il faudra avoir participé à au moins une épreuve régionale ainsi qu'à au moins une manche centrale.

**Le départage des ex-aequo** sur les différentes épreuves (régionales et centrales) s'effectue selon le règlement habituel des championnats de France (Nombre de « zéro » puis nombre de « un », etc.). **Le temps de parcours ne sera plus retenu** « en ultime ressort » **pour départager les ex-aequo**. En cas d'égalité complète entre deux pilotes de motos classiques et historiques, c'est le pilote de la machine la plus ancienne qui l'emportera (détermination faite par l'année de 1ère mise en circulation du certificat d'immatriculation) à la condition expresse qu'elle soit restée proche de l'origine faute de quoi c'est la moto la plus proche de l'origine qui l'emportera : Le délégué tranchera sur ce point après consultation des protagonistes.

**En cas d'ex-æquo au classement général annuel**, la dernière manche centrale du calendrier l'emportera sur celle qui la précède. Au besoin cela pourra aussi être appliqué à la première des deux épreuves centrales. Pour les pilotes ex-aequo n'ayant pas participé aux manches centrales, ce sont les résultats les plus récents qui l'emporteront. Les épreuves régionales les plus récentes auront dans tous les cas une valeur supérieure aux épreuves régionales précédentes pour le départage des ex-aequo.

## ART. 8 - HANDICAP

Le système du handicap a été instauré dès la saison 2012. Pour favoriser la concurrence sportive et l'alternance dans les classements aux premières places, chaque pilote ayant été proclamé Champion de France en catégorie « National » (tracé S3), « Critérium+ » (tracé S4+) ou bien « Critérium et/ou Pré-65 » (tracé S4) deux années de suite (N et N+1) se voit attribuer 8 points de handicap pour l'année suivante (N+2). Si un pilote réussit à être proclamé Champion une troisième année (N+2), il devra entamer la quatrième saison (N+3) avec un handicap de 10 points.

Cette disposition incite les pilotes à monter en catégorie supérieure mais sans y être contraints, car la victoire au classement annuel, même avec ce handicap, reste encore possible théoriquement bien que rendue plus difficile. Les pilotes Critérium pourront s'affranchir de leur handicap en montant en catégorie Critérium+. Les pilotes pré-65 en pratiquant les zones S4+. Cette disposition stimule la concurrence pour les titres de champion de France en National, Critérium+, Critérium et pré-65.

En National le handicap ne peut pas être suspendu mais le handicap permet quand même au pilote de rester champion de France au prix d'un challenge plus grand. Dans ce cas après son troisième titre le handicap du pilote passe à 10 points, ce qui laisse encore le titre accessible théoriquement.

Concernant un pilote classé dans les 3 premiers souhaitant décliner de catégorie par rapport à l'année précédente : il pourra le faire en supportant un handicap de 10 points (Par exemple de National à Critérium+, de Critérium+ à Critérium) pendant une saison, puis de 8 points la saison suivante.

Pour le cas particulier du passage de Critérium+ à pré-65, le handicap pourra être levé en pratiquant les zones S4+ pour le classement

## ART. 9 - CONTROLE TECHNIQUE

Le contrôle porte **sur les points obligatoires pour la sécurité du pilote et de la moto** : repose pieds repliables, protection du plateau arrière dans le sens d'enroulement de la chaîne (aileron de requin), couronne arrière pleine ou avec ouvertures bouchées (adhésif ou autre), embouts de guidons, extrémités des leviers munies de boules, coupe-circuit de préférence aimanté pour la moto (se référer au règlement général FFM 2019 concernant le coupe contact au poignet obligatoire dans les zones), casque, pantalon, bottes, **gants** pour le pilote. Pour le disque du frein avant une protection intégrale est indispensable.

La protection dorsale référence 16.21-2 est un élément de sécurité indéniable, aussi est-elle vivement recommandée.

Néanmoins, il faudra se référer au règlement particulier de chaque épreuve puisque certaines ligues ont imposé strictement le port de la dorsale.

Les motos devront conserver leur conception générale d'origine et ne pas avoir subi de modifications profondes améliorant de façon notable les performances de la machine, transformations les assimilant à des prototypes. La vigilance sera particulière pour les machines monoamortisseur/disque qui doivent rester fidèles à l'origine.

Les fourches d'un diamètre supérieur à 37mm sont interdites pour l'éligibilité en moto classique"

Les jantes tubeless ne sont pas autorisées sur les pré-65.

Si une machine est concernée par ces modifications indésirables, son pilote sera averti personnellement par le délégué Membre du Comité Motos Classiques et Historiques et dès lors il ne pourra pas être classé aux épreuves suivantes si ces modifications indésirables ne sont pas rectifiées. Tout pilote souhaitant poser une réclamation portant sur la moto d'un autre pilote devra préalablement se mettre en rapport avec le conseiller, Membre du Comité Motos Classiques et Historiques, et lui exposer ses remarques, afin qu'il soit possible de concilier amiablement avec le pilote concerné. Par respect pour l'esprit sportif et la convivialité, aucune réclamation retenue concernant l'aspect technique d'une machine ne pourra donner lieu à un déclassement immédiat mais seulement à **une demande impérative** de rectification de la machine soumise à réclamation, pour les épreuves ultérieures du championnat.

Un Commissaire Technique de la Ligue où se déroule l'épreuve assure habituellement le contrôle technique le matin de la course sous la responsabilité du directeur de course. En l'absence de contrôleur, avant le départ le délégué Motos Anciennes pourra vérifier la conformité des motos anciennes.

#### **ART. 10 - TAPIS ENVIRONNEMENTAL**

Les pilotes devront prévoir impérativement l'usage d'une protection du sol (tapis environnemental) pour toute opération de manipulation de carburant et de remplissage du réservoir de la moto, pour effectuer des opérations de mécanique, etc. **Plus généralement, les pilotes devront se montrer respectueux de l'environnement et veiller à conserver cette attitude responsable en toute circonstance pour garantir l'image et la défense de notre sport.** Le délégué, Membre du Comité Motos Classiques et Historiques veillera particulièrement au respect de ces dispositions.

#### **ART. 11 - REMISE DES PRIX DE L'EPREUVE**

Pour les deux manches centrales, en raison de l'éloignement des pilotes du Championnat de France, l'organisateur de l'épreuve devra veiller à annoncer le classement et à effectuer la remise des prix de préférence avant 17h. En cas de retard et à partir de cet horaire, le délégué pourra proclamer les résultats du Championnat de France de Trial Historiques et effectuer la remise des prix spécifiques du Championnat de France de Trial Historique avant la tenue de la remise des prix générale de l'épreuve.

#### **ART. 12 - REMISE DES PRIX DE FIN DE SAISON**

La Fédération Française de Motocyclisme et le Comité Motos Classiques et Historiques organisent habituellement en fin de saison une remise des prix annuelle à Paris (en général le troisième samedi de Novembre mais qui reste à confirmer). Les trois premiers de chaque catégorie du Trial Historique sont récompensés dans le cadre de cette remise des prix annuelle de l'ensemble des disciplines de la moto ancienne FFM. Pour figurer sur le podium et être récompensé il faut que le pilote ait participé à au moins une épreuve régionale ET à une manche centrale. Concernant les titres de Champion de France, le Code Sportif (Article 2.1.8 : attribution des titres) précise « qu'un titre ne pourra être attribué que si la catégorie comprend au moins 5 pilotes ».

Pour la date exacte de cette remise des prix, s'adresser au responsable du Trial Historique.

Un challenge de l'authenticité historique" est mis en place pour l'année 2019 afin de valoriser le patrimoine historique.

En fin d'année, le meilleur pilote pour chaque catégorie de la machine la plus authentique recevra une récompense particulière.

#### **ART. 13 - OFFICIELS**

Le Délégué Membre du Comité Motos Classiques et Historiques présent sur l'épreuve, assurera le rôle de conseiller, de coordinateur et de relais entre le Comité, les organisateurs et les pilotes..

#### **Comité Motos Classiques et Historiques :**

Président : **Patrick THOLLAS** - Tél : 06.26.92.20.26 - e-mail : patrickthollas@hotmail.com

Responsable Trial : **Patrick PISSIS** - Tél : 06.60.63.23.40 (par SMS sauf si urgent)

e-mail : patrick.pissis@wanadoo.fr

Secrétariat Fédéral du Championnat : **Belinda TEIXEIRA** - e-mail : bteixeira@ffmoto.com

# MOTO-BALL

## PREAMBULE

### APPLICATION REGLEMENTATION MOTO-BALL

Les Clubs, dirigeants, joueurs 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 - GÉNÉRALITÉ - RÈGLEMENT SPORTIF

### SECTION I - GENERALITES

#### **ARTICLE 1 - DÉFINITION**

Un match de Moto-ball est une rencontre entre deux équipes sur un terrain de sport, consistant à un jeu de ballon à moto, conformément aux Règles Techniques et de Sécurité de la discipline.

**L'ensemble des matches sur le territoire français doivent être dirigés par deux arbitres.**

#### **ARTICLE 2 - JURIDICTION**

Tous les matches de Moto-Ball 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 3 - CLASSIFICATION DES RENCONTRES DE MOTO-BALL**

Les rencontres de Moto-Ball se classent en trois catégories :

- 1) INTERNATIONALES CONTRE NATIONS ENTRE ELLES UNIQUEMENT
- 2) INTER-CLUBS CONTRE NATIONS OU CLUBS ETRANGERS
- 3) NATIONALES CONTRE CLUBS D'UNE MEME 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 matches doivent faire l'objet d'un visa fédéral y compris les matches amicaux.

#### **ARTICLE 4 – LICENCIES MOTO-BALL**

Il est rappelé que tous les licenciés Moto-Ball sont autorisés à pénétrer gratuitement sur les stades pour toutes les compétitions officielles ou non sauf match à huis-clos (cf. article 10.1), sur présentation de leur licence, de l'année en cours, et tarif réduit pour tous les autres licenciés F.F.M.

Exclusion faite de tous les membres de la Commission Nationale de Moto-Ball, ainsi que les arbitres en fonction, cette disposition ne concerne pas le Championnat d'Europe, les matches amicaux entre clubs français et étrangers, ni les finales **Elite** 1 et 2, **finale 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 5 – MEMBRES DE LA COMMISSION**

Lorsqu'un membre élu de la Commission Moto-Ball est présent sur un terrain de Moto-Ball, lors de toute rencontre (matches Officiels : Championnat, Coupe, Trophée ou matches amicaux), celui-ci bénéficie automatiquement d'une délégation officielle de la Commission Moto-Ball / FFM et peut à tout moment s'inscrire sur la feuille de match.

En cas d'incidents survenus au cours d'une rencontre à laquelle il assiste, le délégué doit transmettre un rapport circonstancié au secrétariat de la Commission dans les 48 heures.

### SECTION II - TERRAIN DE JEU

#### **1er § CARACTERISTIQUES DU TERRAIN**

#### **ARTICLE 6**

Ils doivent comporter sur le pourtour une main courante rigide située à :

- au moins 1,2 m de la ligne de touche
- au moins 6 m de la ligne de but avec un tube de protection du haut de la main courante au sol et/ou tout autre moyen de protection efficace inférieur au diamètre du ballon ou à 4 m derrière la ligne de but s'il existe un bac à sable de 13,32 m x 4 m.

Les normes du terrain correspondent à un minimum identique à celui d'un terrain de Football.

LONGUEUR MAXIMUM : 110 m

LARGEUR MAXIMUM : 75 m

LONGUEUR MINIMUM : 85 m

LARGEUR MINIMUM : 45 m

Lignes de but à chaque extrémité du terrain. Lignes de touche perpendiculaires aux lignes de but. La ligne médiane doit être équidistante des lignes de but.

**Un espace dédié aux personnes à mobilité réduite doit être réservé autour du terrain.**

### LA SURFACE DE HORS JEU

La zone de hors-jeu est un demi-cercle d'un rayon **d'environ 5,50 m à 5,75 m** mesuré à partir d'un point médian entre les deux poteaux de but.

Le tracé de cette surface équivaut à un mur : aucune partie de la moto ne peut le franchir.

**La surface de jeu à l'intérieur des mains courantes, doit être libre de tout objet ou mobilier.**

### TRACE DE LA SURFACE DE RÉPARATION

C'est un rectangle dont la base coïncide avec la ligne de but. Ses extrémités se situent entre 16,45m à 16,50m perpendiculaires à la ligne de but. Entre leurs extrémités est tracée une ligne parallèle à la ligne de but.

### POINT DE REPARATION (PENALTY)

Dans chaque surface de réparation est marqué un point placé sur une ligne imaginaire perpendiculaire à la ligne de but à 11m du milieu de cette ligne.

### TRACAGES DES LIGNES

**Le terrain doit être marqué de lignes blanches d'une largeur de 12 cm.** La ligne médiane doit avoir une largeur d'au moins 24 cm. Des couleurs voyantes sont permises à défaut de blanc. Le marquage à l'aide de tuyaux est interdit. 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.

### BUTS

Les buts sont obligatoirement peints en blanc et munis de filets fixés au sol.

LARGUEUR DES BUTS : 7,32 m

HAUTEUR : 2,44 m

Les buts doivent être construits avec du matériel solide.

Diamètre des poteaux de buts : maximum 12 cm - minimum 10 cm

**Les piquets ou poteaux derrière la ligne de but doivent être retirés.**

### ZONE MECANIQUE

**La zone des stands doit être matérialisée.**

**La zone "mécanique" sera située et matérialisée dans un coin du terrain et ne devra pas aller au-delà de la ligne des 10 mètres à compter de la ligne de but.**

**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.**

**Des tapis environnementaux seront obligatoirement à poser sous les motos lors du plein ou lors d'opération mécanique. Des bâches ou des morceaux de moquette peuvent être utilisés pour le stockage des motos.** 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.

### ZONE ENTRAINEUR

**Une zone de coaching réservée à l'entraîneur doit être prévue et matérialisée au sol à l'aide d'un marquage. Cette zone doit mesurer 4 mètres de part et d'autre du point de corner (ligne de touche et ligne de fond de terrain). Dans le cas où le stand est positionné au point de corner se référer au schéma ci-dessous.**

**Il est interdit aux entraîneurs de pénétrer dans l'aire de jeu.**

### ARTICLE 7 - MATCHES EN NOCTURNE

L'éclairage d'un terrain doit être de 120 lux à 200 lux.

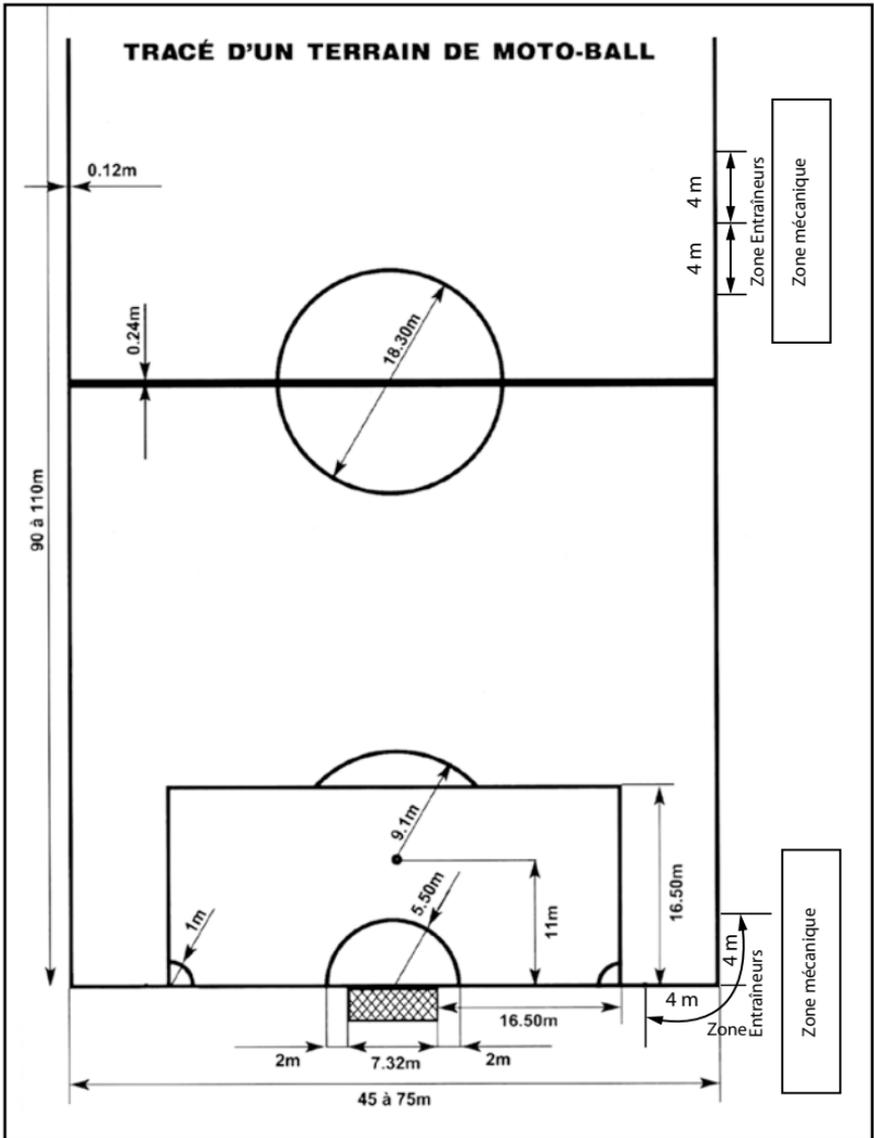
La balle utilisée en nocturne doit être obligatoirement blanche.

A partir de 45 minutes d'arrêt de jeu, dû à une ou plusieurs pannes d'éclairage, le match sera arrêté par les Arbitres, perdu 3-0 avec 0 points au classement, sauf cas de force majeure qui devra être soumis à la Commission de Moto-Ball qui étudiera le cas.

**Seuls les arbitres décideront si l'éclairage est suffisant et si le match peut se jouer ou non. Le ballon utilisé en nocturne doit être blanc.**

**En aucun cas un match ne se jouera sur un terrain mal éclairé, et en pareil cas, le club organisateur devra verser l'indemnité prévue au club visiteur.**

**Pour chaque match annulé à cause d'intempéries, de défaut d'éclairage lors de matches nocturnes, etc., l'équipe visiteuse ayant effectué le déplacement touchera 50% de l'indemnité prévue.**



#### ARTICLE 8 - 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.

Les soigneurs ne seront admis sur le terrain que sur demande expresse des Arbitres.

#### ARTICLE 9 - TERRAIN IMPRATICABLE

L'Arbitre responsable de la feuille de match est qualifié pour juger si le terrain est jouable ou non. Dans le cas où un Club avise le secrétariat de la Commission de Moto-Ball 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 OÙ LE COUP D'ENVOI sera prévu, si le terrain est jouable ou non. Dans ce cas, l'Arbitre habilité fournira d'URGENCE, un rapport au secrétariat et la Commission de Moto-Ball.

Dans l'hypothèse de l'interdiction d'utilisation d'un terrain de Moto-Ball 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 F.F.M. sous 48 heures une copie de l'arrêté municipal.

Le Président du Moto-Club recevant doit obligatoirement téléphoner au responsable des arbitres 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.**

#### **ARTICLE 10 - HEURES ET JOUR DES RENCONTRES – RESPECT DE L'HORAIRE**

Pour les matches officiels (Championnats, 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 matches pourront aussi être organisés le vendredi soir.

##### **ARTICLE 10.1 - Match 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 personnes désignées par les instances fédérales
- Les instances dirigeantes des deux Clubs (Président, 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

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 peut être donné perdu par forfait au Club fautif.

Les arbitres seront chargés de la constatation de la bonne exécution des matches à huis clos.

Un Club recevant ne peut de sa propre initiative décider d'un match à huis-clos.

### **2ème § GENERALITES**

#### **ARTICLE 11**

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. Deux personnes seront spécialement chargées d'accompagner les arbitres Il peut s'agir de licenciés ou de bénévoles.
- Une trousse de premiers secours bien fournie.
- Un extincteur.

#### **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.**

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 Commission.**

**Le chemin menant du vestiaire au terrain doit être sécurisé par des barrières sur une largeur de 5 mètres.**

#### **TELEPHONE**

Un moyen de communication (fixe ou mobile) doit être prévu sur le site afin de pouvoir contacter les secours en cas d'urgence.

#### **REGLES CONCERNANT LE BALLON**

Le ballon est constitué d'une vessie en caoutchouc recouverte de cuir ou assimilé. Son diamètre est de 38 à 40 cm et d'une circonférence de 119 à 126 cm. Celui-ci doit peser 900g minimum à 1200g maximum.

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 matches 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.

#### **ARTICLE 12 - ENTRAINEMENT - 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 évidente de sécurité.

#### **ARTICLE 13 - HORAIRES – COUP D'ENVOI – DERNIERE JOURNEE DES CHAMPIONNATS 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 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. **Aucun match reporté ne pourra se jouer après la dernière journée de championnat.**

**La Commission se réserve le droit de faire jouer la dernière journée des Championnats Elite à la même heure.**

#### **ARTICLE 14 - DUREE DU JEU**

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 2ème et la 3ème période.

En cas de match nul dans un match de Coupe ou de Championnat, et si cela est prévu dans le règlement particulier, l'Arbitre doit accorder 2 prolongations de 10 minutes séparées par un arrêt de jeu de 5 minutes. Avant le coup d'envoi de ces prolongations, un nouveau tirage au sort des camps est obligatoire.

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.

#### **ARTICLE 15 - LICENCES**

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.

#### **ARTICLE 16 - JOUEURS – MUTATIONS**

**Un joueur participant à des matches de championnat, Coupe ou Trophée organisés sous l'égide de la FFM ne peut pas prendre part à des matches de championnat dans un autre pays.**

**A défaut, ce joueur ne sera plus autorisé à participer aux compétitions organisées sous l'égide de la FFM pour l'année en cours.**

**Pour les joueurs Internationaux, ceux-ci pourront prendre part à toute rencontre de leur sélection nationale sous réserve d'être titulaire d'une licence délivrée par leur Fédération d'origine.**

Aucune autorisation de changement de Club français ou étranger n'est accordée pour participer aux matches de Championnat ou de coupe de Moto-Ball durant la saison.

Un joueur évoluant pour sa dernière saison en équipe Juniors U18 doit rester deux saisons supplémentaires dans son club en Sénior, **sauf accord entre le club formateur et le joueur.**

En Championnat, Coupe ou Trophée, seuls sont admis les joueurs détenteurs d'une licence nationale compétition annuelle FFM en cours de validité.

Il faut entendre par "joueurs qualifiés", les joueurs dûment licenciés pour l'année en cours, non suspendus, et inscrits sur la feuille de match avant le coup d'envoi.

Ils doivent présenter aux arbitres :

- leur licence nationale ou internationale pour l'année en cours.

Un joueur désirant changer de Club doit envoyer, **au plus tard le 1er novembre**, sa démission à celui-ci par lettre recommandée avec accusé de réception.

Cet accusé de réception devra, dès son retour, être adressé par l'expéditeur au Secrétariat de la Commission de Moto-Ball.

Sans réponse du Club quitté avant le **1er décembre, la démission sera considérée comme acceptée (à condition que le joueur se soit acquitté des sommes dues auprès de son club et ai rendu son équipement).**

Les démissions effectuées après la date butoir pourront continuer à être acceptées s'il y a accord entre les deux Clubs. La mutation du joueur ne sera effective qu'à partir du 1er janvier de la saison suivante.

Un Club ne peut avoir dans son effectif qu'un maximum de 2 joueurs mutés ou étrangers

Toutefois, la Commission pourra modifier le nombre de mutés, sur la demande motivée d'un Club présentée au plus tard le 1er mars de la saison sportive concernée et ce, dans l'unique cas de sauver un club ne disposant pas d'un effectif lui permettant de participer au Championnat (moins de 5 joueurs).

#### **ARTICLE - 16-1 "Joueur libre"**

Le joueur ayant participé au Championnat de France (National 1, National 2 ou Juniors U18) dans un club qui décide de ne pas aligner d'équipe dans le Championnat correspondant (National 1, National 2 ou Juniors U18) la saison suivante acquière 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 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 dispose de deux équipes, l'une évoluant en National 1 et l'autre en National 2, les joueurs dont l'équipe n'est plus engagée en Championnat de France seront 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 Moto-ball).

#### **ARTICLE 17 - 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 104 du présent règlement.

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.

#### **ARTICLE 18 - INDEMNITES DE DEPLACEMENT**

Les indemnités à décerner à des équipes disputant des rencontres officielles sont spécifiées dans le règlement spécifique de ces matches.

Les indemnités à décerner à des équipes disputant des rencontres amicales sont établies après accord entre les Clubs.

Pour chaque match annulé à cause d'intempéries, de défaut d'éclairage lors de matches nocturnes, etc., l'équipe visiteuse ayant effectué le déplacement touchera 50% de l'indemnité prévue.

#### **ARTICLE 19 - CLASSEMENT**

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 addition des points.

Pour la Coupe, le classement est établi par élimination par match direct.

Les montées et descentes s'effectueront en fonction des Championnats mis en place l'année suivante.

#### **ARTICLE 20 – ASSURANCES**

Dans le cadre des entraînements (des joueurs licenciés), le Club doit être dûment affilié et avoir déclaré ses entraînements à la FFM, 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 matches de Moto-Ball 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 Moto-Ball 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.

Les matches amicaux sont également concernés par cet article.

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 moto-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 président du club.**

**SECTION III - REGLEMENT SPORTIF****ARTICLE 21 - JOUEURS ET MOTOCYCLES**

Une équipe de Moto-Ball se compose de 10 joueurs, 2 mécaniciens et 1 entraîneur. Une équipe peut utiliser un maximum de 10 motocycles pendant un match et 5 minimum. **Les joueurs de réserve doivent attendre dans la zone mécanique.**

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 les deux sont mis hors-jeu, l'équipe doit présenter un autre Capitaine aux arbitres. A défaut, l'arbitre désignera un joueur pour remplir cette fonction.

En cas de refus, aucune réserve n'est admise de la part de l'équipe.

Si l'arbitre donne son accord, n'importe quel joueur peut remplacer le gardien de but s'il est blessé.

Le remplaçant en moto ne peut entrer en jeu que par le centre du terrain **en passant obligatoirement à allure modérée, derrière le juge de touche**. Il ne doit pas stationner au centre du terrain moteur en marche. Il en est de même pour tout joueur qui est passé au stand de mécanique ou a fait effectuer une réparation dans un autre endroit.

**Toute infraction à cette règle est sanctionnée d'un coup franc et d'un carton vert au joueur entrant.**

**Le gardien de but fait exception, puisqu'il n'est pas obligé de rentrer en jeu par le centre du terrain.**

Le remplaçant et le remplacé ne sont pas autorisés à se trouver sur le terrain en même temps.

Pour toute infraction à cette règle, les arbitres pénaliseront le remplaçant par un carton vert et l'équipe fautive par un coup franc.

Si les arbitres ont du mal à déterminer quel joueur doit être remplacé, un joueur peut être désigné par le capitaine de l'équipe concernée.

**Si celui-ci n'est pas en mesure de désigner le joueur, il prendra la sanction.**

S'il reste moins de 3 joueurs dans une équipe (**gardien de but compris**), ils ne peuvent poursuivre le jeu s'il s'agit d'un match officiel.

Cependant, une équipe doit se présenter avec au moins 5 joueurs, sinon elle est perdante par forfait. L'équipe devra jouer un match amical s'il s'agissait d'un match officiel et à condition qu'il y ait 4 joueurs.

**ARTICLE 22 - EQUIPEMENT DES JOUEURS ET DES EQUIPES**

L'équipement de tous les joueurs doit comprendre un casque rigide de même couleur, d'un modèle autorisé, un maillot à longues manches, un pantalon, des gants, des jambières et des bottes en matériau renforcé afin de protéger les chevilles.

- les jambes doivent être protégées par des bottes arrivant aux genoux ou des jambières de cuir (ou de matériel similaire au cuir). Les chaussures et les bottes ne doivent pas **comporter de parties contondantes ou métalliques mettant en danger les autres joueurs**.
- des gants de cuir (ou de matériel similaire au cuir) doivent être portés,
- un casque en bon état répondant aux exigences FIM : Europe / ECE 22/05, **SNELL M 2010 (valide jusqu'au 31/12/2019) ou SNELL M 2015 ou Japon : JIS T 8133 : 2007 (valide jusqu'au 31/12/2019) ou JIS T 8133:2015**.

Il est recommandé d'utiliser un casque datant de moins de 5 ans, non pourvus de visière pour les joueurs de champ.

- un maillot aux couleurs de son Club.

**- Il est fortement recommandé d'utiliser des genouillères ou orthèses de genou, des gants coqués.**

**- Il est obligatoire de porter une protection dorsale homologuée EN 1621-2, couvrant toute la surface du dos.**

Chaque équipe revêt un maillot aux couleurs de son club, ou de son Pays, sauf le gardien de but qui porte un maillot permettant de le distinguer des autres équipiers. En cas de maillots de couleurs semblables à celles de l'adversaire, l'équipe recevant doit en changer. Toutefois, elle pourra garder ses couleurs si elle est en mesure de fournir un jeu de maillots en bon état à l'équipe visiteuse. Si la rencontre a lieu sur un terrain neutre, l'équipe la plus proche est considérée comme recevant : en cas de litige un tirage au sort peut être effectué.

Chaque joueur doit porter un maillot comportant obligatoirement dans le dos un numéro d'au moins 15 cm de haut et 10 cm de large, les maillots doivent porter les numéros de **1 à 99 maximum**.

Les joueurs doivent porter une tenue différente de celle des Arbitres.

La vérification de l'équipement des joueurs sera effectuée au moins une heure avant le début du jeu afin de pouvoir corriger les irrégularités. Toute infraction aux règles susmentionnées sera sanctionnée par la mise sur la touche du joueur fautif. Il ne pourra regagner le terrain qu'au moment d'un arrêt de jeu et uniquement sur l'accord de l'Arbitre après avoir vérifié son équipement.

Le gardien peut utiliser des chaussures garnies de crampons.

La communication par moyen radio des pilotes entre eux, avec leur entraîneur ou toute autre personne est strictement interdite lors des matches.

Le non-respect de cette disposition sera sanctionné par match perdu avec 0 point au classement.

## ARTICLE 23 - PRESENTATION DES EQUIPES EN DEBUT 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 gagnante** du côté du 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 à l'article 92. 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.

## ARTICLE 24 - ATTRIBUTION DES CAMPS

Elle s'effectue par tirage au sort en début de match et par changement de camps entre la 2ème et la 3ème période. Le gain du tirage au sort donne au Capitaine le choix entre le coup d'envoi ou le camp.

## ARTICLE 25 - MISE EN JEU DU BALLON

Le match commence de la façon suivante :

Le ballon est placé au centre du terrain. Les 3 avants qui bénéficient du coup d'envoi se placent derrière la ligne médiane, leur roue avant devant toucher cette ligne. Les joueurs de l'équipe adverse doivent se trouver en dehors de la ligne du cercle de leur camp à une distance de 9,15 m du ballon. Les gardiens de but sont dans leur zone de but respective.

Au premier coup de sifflet de l'arbitre, un joueur ouvre le jeu par un coup de pied vers l'avant. Le ballon doit couvrir une distance de 1,5 m dans le camp opposé. Il ne pourra toucher le ballon à nouveau que lorsque celui-ci aura été touché par un autre joueur. Les joueurs de l'équipe adverse ne peuvent avancer vers le ballon que lorsque celui-ci a été touché du pied et qu'il a parcouru une distance de 1,5 m.

Après les deux premières périodes, les équipes changeront de camp et le coup d'envoi sera donné par un joueur de l'équipe qui n'a pas bénéficié du coup d'envoi de la période précédente.

En cas d'infraction à cette loi, le coup d'envoi sera recommencé sauf si le joueur ayant donné le coup, rejoue le ballon avant qu'il ait été touché ou joué par un autre joueur auquel cas un coup franc sera accordé à l'équipe adverse à l'endroit où la faute a été commise à moins que celle-ci ait été commise par un joueur dans la surface de réparation adverse, auquel cas le coup franc sera exécuté sur la ligne de 16,50 m.

Un but ne pourra être marqué directement sur un coup d'envoi.

Après un but marqué, le jeu reprendra de la façon indiquée ci-dessus, le coup d'envoi étant donné par un joueur de l'équipe contre laquelle le but a été marqué.

## ARTICLE 26 - PROGRESSION DU BALLON

Le mouvement est donné au ballon avec les pieds par un joueur se trouvant en selle (moteur obligatoirement en marche), soit par une succession de coups isolés et successifs, soit par une poussée continues (le ballon ne doit pas être porté), soit par un choc donné avec la tête ou avec le corps ou bien encore une partie quelconque de la motocyclette.

En dehors du gardien de but jouant dans la surface de hors-jeu, l'usage des bras et des mains est formellement interdit.

**Toute mise en jeu ou remise en jeu du ballon au centre du terrain, sur un coup franc ou une sortie de touche, doit se faire par coup de pied. Le ballon ne pourra pas être accompagné par le même joueur. Il est interdit à 2 joueurs de la même équipe de rouler à moins de 1,5 m l'un de l'autre lorsque le ballon se trouve entre eux.**

Un ballon tombant sur le réservoir de la moto, pendant le jeu doit être remis immédiatement au sol, sans l'aide des mains et sans aucune projection.

Il y aura faute si le joueur continue sa progression en conservant le ballon sur le réservoir de la moto.

Lors d'une remise en jeu sur un coup de pied placé, tous les joueurs doivent se trouver à 9,15 m du ballon.

La conservation abusive du ballon par une équipe, sans action de jeu offensive, sera sanctionnée par un coup franc. Les arbitres avertiront les joueurs en possession du ballon en levant un bras cassé, qu'ils doivent immédiatement faire une attaque.

## ARTICLE 27 - EVOLUTION DES JOUEURS

Les joueurs ont le droit d'évoluer sur toute la surface du terrain. La zone du hors-jeu est interdite à tous les joueurs, sauf au gardien de but.

Un joueur ne peut traverser la ligne médiane en possession du ballon, il doit l'abandonner (passe, talonnade, etc.) et ne peut le rejouer qu'après que celui-ci ait été joué ou touché par un autre joueur ou une moto. Cette faute est sanctionnée à la ligne médiane par un coup franc contre le camp du joueur fautif.

Le gardien de but **évolue** dans la zone de hors-jeu **sans moto**, il a le droit de se servir de n'importe quelle partie de son corps y compris les mains pour manier le ballon. Il lui est interdit de quitter cette surface d'un pied ou des pieds lors du jeu. Il ne peut toucher le ballon à l'extérieur de la surface de hors-jeu même si les pieds restent à l'intérieur de celle-ci.

Le gardien quittant d'un pied ou des pieds la surface de hors-jeu sera pénalisé par un coup franc ou un penalty selon que la sortie soit volontaire ou involontaire, le coup sera exécuté sur la ligne des 16,50 m parallèle à la ligne de but, au plus près de l'endroit où la faute aura été commise (sortie involontaire = coup franc, sortie volontaire = penalty).

Le gardien dans la surface de hors-jeu ne peut garder la balle plus de 10 secondes.  
Il est interdit d'attaquer ou de toucher le gardien de but dans sa surface.

#### ARTICLE 28 - PRIORITE DE PASSAGE

Il est interdit de couper l'évolution d'un joueur **en possession ou non** du ballon au point de l'obliger à ralentir.

En cas de direction convergente de 2 joueurs vers un même point, c'est celui qui est en possession du ballon qui a le droit de passage.

Est déclaré possesseur du ballon tout joueur qui le fait progresser en le faisant rouler par une poussée continue ou alternative, avec le pied ou la jambe. Ce droit s'arrête dès qu'un autre joueur a joué le ballon et en demeure maître à son tour, ou bien en a fait la passe au bénéfice d'un autre joueur.

Si 2 joueurs suivant la même direction en parallèle de telle manière que le ballon se trouve entre leurs motos sont attaqués par l'avant ou par l'arrière par un joueur de l'équipe adverse, ils doivent garder un couloir de 1,50 m laissant passer l'adversaire. L'infraction à cette règle sera pénalisée par un coup franc, ou par un penalty selon que la faute ait été commise à l'intérieur ou à l'extérieur de la surface de réparation.

Toute attaque d'un joueur l'obligeant à ralentir ou changer de direction, sera considérée comme fautive.

Le passage devant un joueur en possession du ballon et l'obligeant à ralentir ou changer de direction sera également une faute.

Le joueur qui passe devant son adversaire sous n'importe quel angle sera considéré comme ayant coupé le passage.

En cas de direction convergente de 2 joueurs adverses, celui qui n'est pas en possession du ballon doit laisser passer sans aucune gêne le joueur qui le possède. Toute infraction à cette règle sera considérée comme fautive.

La règle du couloir ne sera appliquée qu'en cas d'attaque par l'avant ou par l'arrière ayant pour but de reprendre la balle.

En attaquant son adversaire, le joueur ne peut toucher le ballon qu'avec le pied ou la jambe. Sinon il sera pénalisé par un coup franc ou un penalty selon la gravité de la faute.

Le joueur détenant le ballon se rend fautif s'il change de direction dans l'intention de mettre en faute son poursuivant ou le défenseur de l'équipe adverse.

#### ARTICLE 29 - REGLE DE L'AVANTAGE

Lorsqu'un joueur en possession du ballon, attaqué irrégulièrement par un adversaire, conserve le contrôle du ballon, le jeu pourra ne pas être arrêté pour cette faute.

Lorsque le ballon sort du terrain sous l'action de deux joueurs adverses sans que les arbitres puissent déterminer de façon exacte quelle équipe doit bénéficier de la remise en jeu, celle-ci sera effectuée par l'équipe du camp où le coup d'envoi a eu lieu.

**Si en dépit d'une faute commise ne revêtant pas un caractère de gravité manifeste ou de dangerosité et que le joueur attaquant ou un autre joueur de son équipe reste en possession du ballon, l'arbitre appliquera la règle de l'avantage.**

Dans tous les autres cas, l'Arbitre s'abstiendra de pénaliser si, en le faisant, il devait avantager l'équipe qui a commis la faute.

#### ARTICLE 30 – BALLE A TERRE

Après tout arrêt temporaire pour reprendre le jeu, provoqué par une cause indiquée dans l'une ou l'autre des lois de jeu et que celui-ci n'a pas dépassé une ligne de but ou de touche immédiatement avant l'arrêt, l'Arbitre laissera tomber le ballon à terre à l'endroit où il se trouvait au moment de l'arrêt. Le ballon sera considéré comme en jeu dès qu'il aura touché le sol. Si celui-ci dépasse une ligne de touche ou de but avant d'avoir été touché par un autre joueur, l'Arbitre fera de nouveau balle à terre. Aucun joueur ne pourra jouer le ballon avant que celui-ci ait touché le sol. **Les deux joueurs devront être placés parallèlement à la ligne de but et perpendiculairement à la ligne de touche.**

Les autres joueurs sont à 9,15 m du ballon ; les motocycles ne doivent être mis en mouvement qu'une fois que le ballon a touché le sol. Aucune balle à terre ne doit être exécutée dans la surface de réparation. Si cette dernière disposition n'est pas observée, l'Arbitre recommencera la balle à terre.

#### ARTICLE 31 - DROITS ET DEVOIRS DU GARDIEN DE BUT

Le gardien qui joue dans la surface de hors-jeu, a le droit de se servir de ses mains pour manipuler le ballon.

Sur une balle aérienne (au-dessus de la tête), le dégagement aux poings est toléré à condition qu'il ait les pieds dans sa surface de but.

Le gardien dont une partie quelconque du corps sort de cette surface en cours de jeu se voit pénaliser d'un coup franc depuis la ligne des 16,50 m. Le coup franc doit être exécuté sur la ligne des 16,50 m parallèle à la ligne de but, du lieu le plus proche où la faute a été commise. Le gardien de but doit remettre le ballon en jeu dans les 10 secondes. Si ce n'est pas le cas, il sera pénalisé contre lui d'un coup franc sur la ligne des 16,50 m. Le ballon ne peut pas être directement rendu au gardien avant que le joueur en possession du ballon ait passé la ligne des 16,50 m. **Sanction : coup franc.**

Si un coéquipier passe le ballon à son gardien, ce dernier doit le relancer par un dégagement à la main ou au pied à l'extérieur des 16,50 m. **De même que lors d'une relance à la main du gardien, suite à une passe d'un coéquipier, ce même coéquipier ne pourra pas récupérer le ballon après être passé derrière le but.**

Au cours de la partie, le gardien de but n'a pas le droit de sortir de sa zone de hors-jeu, sauf pour aller chercher le ballon si celui-ci se trouve hors des limites du terrain de jeu. **S'il est capitaine de l'équipe, il aura la possibilité de sortir de sa zone uniquement pour poser une réserve technique.** S'il enfreint cette règle, il encourt un carton jaune.

Pendant la partie, un gardien de but ne peut pas tirer un pénalty par contre, il peut participer aux tirs au but s'il est titulaire du CASM.

### **ARTICLE 32 - BUT MARQUE**

Un but est marqué lorsque le ballon passe entièrement la ligne entre les poteaux.

Si le ballon pénètre dans le but et que l'Arbitre constate qu'il est crevé, il refuse le but et le jeu reprend par une balle à terre de l'Arbitre sur la ligne des 16,50 m du camp concerné.

Si le ballon éclate lors d'un coup franc, ce coup franc est rejoué, que le but soit marqué ou non. Si aucun but n'est marqué ou si les deux équipes en marquent le même nombre, il y a match nul.

### **ARTICLE 33 - SURFACE HORS JEU**

La zone de hors-jeu a la forme d'un demi-cercle d'un rayon de 5,50 m à **5,75 m**, mesuré à partir d'un point situé à mi-chemin entre les deux poteaux de but.

Le tracé de cette surface équivaut à un mur : aucune partie de la moto ne peut le franchir.

La surface de hors-jeu est interdite à tout joueur sauf au gardien de but. En cas d'infraction un coup franc est tiré de la ligne des 16,50 m contre le joueur fautif. Si un but est marqué par un attaquant en infraction, ce but ne sera pas comptabilisé.

Un joueur pénétrant délibérément dans cette surface pour sauver un but sera sanctionné par un carton jaune. Si l'action n'amène pas à un but, un pénalty est accordé.

Le point de départ du coup franc est déterminé par une ligne imaginaire perpendiculaire à la ligne de but en face de l'endroit où la faute a été commise.

Si un attaquant entre délibérément dans la surface de hors-jeu ou touche le gardien de but à l'intérieur de celle-ci, un pénalty est accordé contre son camp. Si un défenseur provoque volontairement ou non une pénétration de l'attaquant dans la surface hors-jeu, il est sanctionné, suivant la faute, par un pénalty ou un coup franc contre son camp.

Si un but est marqué au moment de cette pénétration, il reste acquis pour son équipe et le pénalty ou le coup franc est annulé.

### **ARTICLE 34 - SURFACE DE REPARATION**

Pour une faute entraînant un coup franc dans la surface de réparation, le ballon est placé sur la ligne parallèle à la ligne de but qui délimite cette surface, le plus près possible de l'endroit où la faute a été commise.

### **ARTICLE 35 - FAUTES**

L'arbitre est compétent pour sanctionner toute infraction commise par les joueurs en vertu du présent règlement.

Il y a faute et motif à pénalisation lorsqu'un joueur joue le ballon :

- sans être sur son motorcycle,
- avec son moteur arrêté,
- avec les mains (sauf le gardien),
- lorsqu'il coupe la route d'un joueur détenant ou non le ballon ou pénètre dans la surface hors-jeu.

### **ARTICLE 36 - INCORRECTIONS / CONTESTATIONS DES DECISIONS ARBITRALES**

Un joueur ayant des ennuis mécaniques ne doit pas rester sur le terrain.

Il y a obstruction si le joueur de l'équipe sanctionnée, tout en respectant la distance de 9,15m du ballon, vient se placer du côté du camp bénéficiant du coup franc de telle sorte qu'il gêne la ligne de tir du joueur qui s'apprête à tirer le coup franc. En pareil cas, le coup franc ne peut être tiré que lorsque tous les joueurs sont en position réglementaire.

Si un joueur refuse de se placer comme l'exige le règlement, **il sera sanctionné par un carton vert.**

Si un joueur conteste les décisions de l'Arbitre, si le verra infliger une pénalité de 10 m au détriment de son camp. Si le joueur insiste, il sera sanctionné d'un carton.

### **ARTICLE 37 - FAUTE ENTRAINANT LE COUP DE PIED DE REPARATION (PENALTY)**

Le coup de pied de réparation doit être exécuté par un joueur de champ présent sur le terrain au moment où la faute est commise.

Sont sanctionnées par un pénalty les fautes suivantes commises par un joueur dans sa propre surface de réparation :

- changement de gardien sans avertir l'Arbitre,
- joueur pénétrant dans sa surface de hors-jeu pour sauver un but. Le pénalty est accordé si le but est sauvé,
- jouer le ballon avec le bras ou la main volontairement, (sauf le gardien de but dans sa surface de hors-jeu),
- jouer brutalement (frapper du poing ou du pied un adversaire),
- jouer le ballon sans être sur la moto,
- tenir ou pousser un adversaire ou sa moto dans un geste de brutalité,
- pénétration délibérée d'un attaquant sur le gardien de but dans la surface de hors-jeu (penalty contre le camp de l'attaquant),

- obstruction d'un défenseur sur un corner dans la surface de réparation,
  - gardien se saisissant volontairement du ballon hors de la surface de hors-jeu sauf sur une balle aérienne (au-dessus de la tête) le dégagement aux poings est toléré à condition qu'il ait les pieds dans sa surface,
  - gardien sortant délibérément de sa surface de hors-jeu,
  - pour toute infraction commise dans la surface de réparation comportant un caractère dangereux et volontaire.
- un joueur est attaqué par deux autres joueurs de l'équipe adverse.**

### ARTICLE 38 - MODALITES DU COUP DE PIED DE REPARATION (PENALTY)

Tous les joueurs doivent se trouver sur le terrain hors de la surface de réparation, sauf le gardien de but et le joueur qui tire le coup de pied de réparation ; les autres joueurs doivent se tenir à au moins 9,15 m du ballon et laisser un couloir de 5 m **dans l'axe tireur-ballon**.

Le gardien doit rester sur sa ligne de but entre les poteaux mais où il veut sur cette ligne. Il ne doit pas bouger entre le coup de sifflet de l'Arbitre et le coup de pied.

En cas d'infraction à cette règle, si le but est marqué il est accepté ; sinon le coup de pied de réparation est à rejouer.

Le coup de pied de réparation doit être exécuté par un joueur présent sur le terrain au moment de la faute commise.

Le joueur doit botter le ballon vers l'avant.

Les joueurs ne peuvent pénétrer dans la surface de réparation que lorsque le ballon aura parcouru 1,50 mètre. Pour toute faute commise par les défenseurs, le coup de pied de réparation est rejoué si le but n'a pas été marqué.

Pour toute faute imputable aux deux équipes, le coup de pied de réparation est rejoué quel qu'en soit le résultat.

Le joueur qui tire le coup de pied de réparation doit envoyer le ballon vers l'avant et ne peut le toucher à nouveau avant qu'un autre joueur l'ait touché. En cas d'infraction à cette règle, un coup franc est accordé à l'équipe adverse.

Au besoin, une prolongation de jeu est consentie pour l'exécution du coup de pied de réparation. En ce cas, le but marqué est valable mais si le ballon est arrêté par le gardien, s'il sort ou frappe la barre, la partie est immédiatement arrêtée. En pareil cas, seuls peuvent rester sur le terrain le gardien de but et le joueur tirant le coup de pied de réparation.

### ARTICLE 39 - FAUTES ENTRAINANT UN COUP FRANC

Un coup franc est accordé contre un joueur fautif pour les fautes suivantes :

- franchir la ligne médiane en possession du ballon,
- barrer la route à un joueur en possession ou non du ballon
- jouer le ballon avec les mains ou les bras en dehors de la surface de réparation (sauf le gardien de but dans la surface hors-jeu et **les joueurs qui placent leurs mains en guise de protection sur leur casque, mais qui ne sont pas autorisés à bouger les mains) sinon un coup franc sera accordé.**
- bloquer le ballon avec la moto
- porter le ballon avec la main ou le tenir entre la jambe et la moto,
- jouer le ballon sans être sur sa machine,
- jeu dangereux. La première fois le joueur reçoit un carton vert. En cas de récidive, un carton jaune, bleu ou rouge,
- **un joueur forçant un adversaire porteur du ballon,**
- **Si l'arbitre voit que l'équipe en possession du ballon n'a aucune intention d'attaquer pendant une longue période (60 sec. environ), l'arbitre indique au joueur en montrant sa montre qu'il va interrompre le match dans 15 secondes.**
- un défenseur forçant un attaquant à pénétrer dans la surface hors-jeu,
- un gardien de but conservant volontairement le ballon dans la surface hors-jeu plus de 10 secondes,
- le gardien recevant le ballon directement en retour avant que le joueur possédant le ballon n'ait passé la ligne des 16,50 m,
- se servir des mains pour retenir un attaquant ou sa moto,
- jouer de nouveau après un coup franc,
- jouer de nouveau après le coup d'envoi,
- **passer le ballon au gardien, puis passer derrière le but et récupérer à nouveau le ballon de l'autre côté,**
- laisser présents ensemble sur le terrain des remplaçants et les joueurs qu'ils remplacent
- pénétrer irrégulièrement dans la surface hors-jeu,
- faire manifestement obstruction, même sans détenir le ballon,
- jouer dangereusement, en heurtant délibérément la moto d'un adversaire ou en élevant un pied plus haut que le guidon,
- mettre un pied devant la roue d'un adversaire,
- garder le ballon entre deux joueurs d'une même équipe sans respecter la distance réglementaire de 1,50 m,
- pénétrer sur le terrain ailleurs que par le centre,
- faire obstruction à un adversaire sans intention de jouer le ballon,
- participer à un match sur une moto moteur arrêté,
- faire reculer la moto,
- pour le gardien de but, sortir de la surface hors-jeu en cours de match,

- commettre les fautes prévues aux Articles du Règlement de jeu,
- pénétrer sur le terrain ailleurs que par le centre, le joueur remplaçant devra obligatoirement passer derrière l'Arbitre de touche à allure modérée, celui-ci se trouvant face à la ligne médiane,
- Contestation des décisions de l'Arbitre.

#### **ARTICLE 40 - MODALITES DU COUP FRANC**

Le coup franc ne pourra être tiré que par un joueur présent sur le terrain au moment où la faute a été commise. Suite à un coup franc, le ballon pénétrant dans le but sera accordé.

Un couloir de 5 m doit être respecté par les adversaires.

Aucun adversaire ne doit se tenir à moins de 9,15 m du ballon avant qu'il n'ait parcouru 1,50 m.

Le joueur qui tire un coup franc doit être sur sa machine. Il ne peut toucher à nouveau le ballon qu'après qu'il ait été touché par un autre joueur ou une moto. Il est interdit de gêner le joueur qui tire le coup franc en se tenant sur sa machine assis ou debout dans sa ligne de tir. Le coup franc se tire dans n'importe quelle direction mais seulement après le coup de sifflet de l'arbitre.

Un coup franc à l'intérieur de la surface de réparation est reporté sur la ligne des 16,50 m. Le ballon est alors placé sur la ligne délimitant la surface de réparation au plus près du point où la faute a été commise. Lorsqu'un coup franc est tiré depuis cette ligne, tous les autres joueurs restent immobiles assis tant que le tir n'est pas parti.

Si un défenseur ne respecte pas cette règle, le but marqué sera comptabilisé ; si le but n'est pas marqué, le coup franc doit être rejoué. Si un attaquant ne respecte pas cette règle, le jeu est arrêté et un coup franc, à tirer de la ligne délimitant la surface de réparation, est accordé aux défenseurs. Si le joueur tirant le coup franc heurte un défenseur se trouvant dans la surface de réparation et n'ayant pas bougé pendant l'exécution du coup franc, le but marqué sera refusé et un coup franc, à tirer de la ligne délimitant la surface de réparation, est accordé aux défenseurs.

Sur un coup franc, les joueurs de l'équipe au profit de laquelle la faute a été sifflée n'ont pas le droit de se mettre dans le mur.

#### **ARTICLE 41 - COUP DE PIED DE COIN (CORNER)**

Lorsque le ballon est envoyé derrière la ligne de but par un joueur de champ auquel appartient cette ligne, on place le ballon à l'intersection de la ligne de but et de celle délimitant la surface de réparation.

Aucun adversaire ne doit s'approcher à moins de 9,15 m du ballon avant qu'il n'ait parcouru 1,50 m.

Aucun adversaire en jeu ne doit se trouver en dehors du terrain derrière le joueur qui tire le corner.

Si cette règle n'est pas observée l'arbitre fait remarquer au joueur fautif qu'il doit respecter les règles et fait retirer le corner.

Le joueur qui tire le corner ne peut toucher à nouveau le ballon qu'après qu'il ait été touché par un autre joueur ou une autre moto. Les joueurs peuvent se déplacer tant qu'ils respectent la distance des 9,15m. Aucun temps supplémentaire ne sera accordé pour l'exécution d'un corner.

#### **ARTICLE 42 - BALLON HORS DES LIMITES**

Le ballon est hors-jeu s'il franchit complètement, au sol ou en l'air, la ligne de but (ailleurs qu'entre les poteaux) ou la ligne de touche.

#### **ARTICLE 43 - REMISE EN JEU SUR LA LIGNE DE BUT**

Quand le ballon est envoyé au-delà de la ligne de but par un joueur de l'équipe attaquante, il est remis en jeu par le gardien de l'équipe à qui cette ligne appartient.

Pour cette remise en jeu, les adversaires se tiennent hors de la surface des 16,50 m **jusqu'à ce que l'arbitre ait sifflé et que le ballon soit tiré et sorti de cette surface.**

Le ballon ne doit pas être gardé plus de 10 secondes dans la surface de réparation après le coup de sifflet de l'arbitre et ne doit pas être repassé directement au gardien de but.

#### **ARTICLE 44 - REMISE EN JEU SUR LA LIGNE DE TOUCHE**

Lorsque le ballon est sorti en touche, un joueur de l'équipe opposée à celui qui l'a touché en dernier le remet en jeu depuis l'endroit où il a franchi la ligne de touche.

Cette remise en jeu est effectuée par un coup de pied du joueur, moteur en marche, placé hors du terrain.

Les adversaires doivent se tenir à 9,15 m de l'endroit où le ballon est remis en jeu. Ils ne peuvent pas bouger tant que le ballon n'a pas été joué et que ce dernier n'a pas parcouru une distance de 1,5 m. Un même joueur ne doit pas toucher le ballon deux fois. Un but ne peut être marqué directement sur une remise en touche.

Si cette remise en touche n'est pas effectuée correctement, elle est octroyée au camp adverse. Si le joueur qui remet le ballon en jeu le touche deux fois, un coup franc est accordé contre son camp.

#### **ARTICLE 45 - FEUILLE DE MATCH**

**Avant chaque match, chaque club mentionne sur la feuille de match en trois exemplaires (carbone), les numéros des licences des officiels, des joueurs, les joueurs avec licence provisoire, le capitaine de l'Equipe et son suppléant, les entraîneurs, les mécaniciens et le soigneur.**

**L'arbitre vérifie les informations avant le début du match.**

**Il faut entendre par "joueurs qualifiés", les joueurs dûment licenciés pour l'année en cours, non suspendus, et inscrits sur la feuille de match.**

Aucun joueur ne peut être ajouté sur la feuille de match après le coup d'envoi de celui-ci. Le cas échéant le club s'expose à l'application de sanctions automatiques.

A l'exception du délégué FFM du match qui pourra, lui, se rajouter sur la feuille de match à tout moment du jeu.

Après la partie, l'Arbitre complète la feuille de match en mentionnant le résultat ainsi que les faits répréhensibles/graves et les sanctions qui ont été prises.

La feuille de match doit être signée en fin de match (au maximum ½ heure après le match) par les 2 Arbitres et les 2 Capitaines d'équipe (aucun rappel ne sera fait aux capitaines). L'original de la feuille de match sera transmis par l'arbitre au secrétariat de la Commission Nationale de Moto-Ball au plus tard dans les 48 heures suivant la rencontre. Les 2 autres volets seront conservés par le club visité et le club visiteur.

Si un des Capitaines ou les deux refusent de signer la feuille de match pour une cause quelconque, l'Arbitre doit le signaler sur la feuille de match, de façon à ce que les sanctions automatiques soient appliquées.

Dès que les Arbitres et les Capitaines ont signé la feuille de match, aucune inscription ne peut plus être portée sur celle-ci.

Les parties laissées en blanc de la feuille de match devront être soigneusement annulées.

En cas de réserve ou d'incident après la signature des Capitaines, l'Arbitre établira un rapport complémentaire joint à la feuille de match dans les 48 heures.

## **SECTION IV - OFFICIELS**

### **ARTICLE 46 - ORGANISATEURS**

Les organisateurs doivent être affiliés à la F.F.M. ou agir au nom d'un Club affilié à la F.F.M. Ils sont totalement responsables envers la F.F.M. de l'organisation de tout match.

### **ARTICLE 47 - FONCTIONS DES ARBITRES OFFICIELS ET DE CLUB**

Chaque année, un examen est ouvert à toute personne désireuse de devenir Arbitre de Moto-Ball comprenant une épreuve physique (test de 10 paliers) sur le terrain, une épreuve écrite portant sur le règlement et une partie mise en situation.

Les personnes ayant échoué ou qui ne se seront pas présentées à l'examen annuel ne se verront pas attribuer la qualification (badge) d'Arbitre de Moto-Ball pour l'année en cours. Cette qualification est obligatoire pour pouvoir officier en tant qu'arbitre.

Il appartient aux Présidents de Club de vérifier ladite qualification.

Chaque club de motoball a obligation de désigner un arbitre de club qui devra participer à un examen et a une remise à niveau, devra 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. **Si cette condition n'est pas respectée, le club se verra retirer 2 points au classement de son équipe majeure.**

Déontologiquement, un Président de club ne peut pas être arbitre de club.

Les arbitres de club ont la même obligation de passer l'examen annuel et se verront proposer en cas de réussite une qualification arbitre stagiaire qui leur permettra d'arbitrer avec un arbitre officiel.

Ils pourront être désignés par le responsable des arbitres ou des désignations, sur les matchs officiels devant se jouer dans leur club en cas d'arbitre officiel manquant, mais pourront aussi être désignés sur les matchs extérieurs à leur club s'ils le souhaitent, et s'ils sont disponibles.

Les clubs sont tenus de faire connaître leur arbitre de club le plus rapidement possible au secrétariat de la commission et au responsable formation.

Les arbitres de club auront une tenue officielle FFM Arbitre prise en charge par la commission Motoball.

Seuls les arbitres officiels ou les arbitres titulaires de la qualification arbitre de Club peuvent être vêtus de la tenue F.F.M., les arbitres non officiels devant porter une tenue blanche. Toute infraction sera sanctionnée d'une amende de 100 € au club fautif.

Un arbitre, officiel ou de club, qui est amené à donner un carton rouge doit faire parvenir un rapport détaillé des faits au secrétariat de la Commission dans les 48 heures.

**Le deuxième Arbitre est aussi tenu de rédiger un rapport et de le transmettre dans les mêmes conditions. Pour tout manquement au respect de la charte de l'arbitrage, ainsi que du délai d'envoi de la feuille de match dans les délais requis (48 heures cachet de la poste faisant foi), l'Arbitre devra s'acquitter d'une amende de 100 € et se verra suspendu de ses fonctions momentanément.**

**L'arbitre est tenu de vérifier avant le match, le nombre de ballons présentés par chaque équipe (art.11).**

Un arbitre doit être âgé de 18 ans minimum et 60 ans maximum sur le plan international.

Une dérogation sur le plan national, après avis d'un médecin, peut être accordée par la Commission. Un certificat médical d'un médecin du sport est exigé au-dessus de 60 ans.

Deux arbitres seront désignés pour diriger chaque match en Elite 1 et Elite 2 et a minima un arbitre officiel pour les juniors 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.

Dans l'exercice de leur fonction ils devront porter **la tenue officielle FFM.**

Un arbitre officiel absent le jour du match ne pourra être remplacé que par un autre arbitre officiel (ou de club si celui-ci est qualifié et désigné par le responsable des Arbitres, le désignateur de la zone concernée ou le/la Président(e) de la Commission Motoball. (Cette désignation sera validée dans les meilleurs délais par le secrétariat de la Commission.)

Un arbitre Officiel non désigné, remplaçant un arbitre officiel désigné, percevra uniquement le forfait du match comme indemnité.

Les Arbitres de Club peuvent remplacer un Arbitre Officiel et peuvent prétendre à percevoir les indemnités de déplacement et vacation.

Si un seul Arbitre officiel se trouve sur le terrain, c'est le Club se déplaçant qui a l'obligation d'arbitrer le match avec l'Arbitre présent, voire son arbitre de club, sauf accord entre les clubs.

Le président 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.

Pour tout match amical entre nationalités différentes, un arbitre de chaque nationalité devra être désigné.

Pour toute rencontre officielle, deux arbitres (un centre, un touche) seront désignés par chaque pays participant.

**Leur pouvoir de sanction 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'Equipe ayant commis la faute.

c) Ils prendront note de ce qui se passe, rempliront les fonctions de chronométreur 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.

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 22).

## **ARTICLE 48 - 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 devront être habillés en tenue réglementaire (tee-shirt blanc).

Le juge de touche doit avoir au moins 16 ans et être licencié.

Le juge de touche indique au moyen d'un drapeau :

- L'équipe effectuant la remise en jeu lorsque le ballon franchit complètement l'une des deux lignes de touche ou l'une des deux lignes de but,
- si la balle franchit complètement la ligne de touche ou de but, et quelle équipe doit effectuer la remise en jeu,
- 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 l'ait touché.

Un juge de touche peut être remplacé si, d'après les Arbitres, si 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.

**ARTICLE 49**

Des contrôles d'alcoolémie pourront être pratiqués inopinément sur les stades, ils concerneront tous les Officiels licenciés et toutes les personnes inscrites sur la feuille de match.

**ARTICLE 50 - RESERVES (TITRE GENERAL SUR CONTESTATION MEME MATCH AMICAUX)**

Il est rappelé que les réserves d'avant match sont circonscrites aux seules questions relatives à la qualification des participants, la régularité de la composition des équipes et la conformité des terrains.

Si une réserve concernant la cylindrée d'un motocycle est formulée au cours d'un match, la conformité technique du moteur sera vérifiée après le match. Le motocycle mis en cause pourra être utilisé pendant tout le match.

**Réserve Technique :** 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 juniors U 18 par le dirigeant licencié 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 ou le dirigeant licencié de l'équipe adverse pour les rencontres des catégories juniors U 18 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 des catégories juniors U 18 les réserves sont contresignées par les dirigeants licenciés responsables.

Si un Capitaine ou un dirigeant licencié responsable pour les équipes Juniors U 18 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 et être accompagnées d'une caution de 75 € transmise au Secrétariat de la Commission de Moto-Ball 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 Président/la Présidente de la Commission Moto-Ball.

Il/elle peut rejeter les réserves manifestement irrecevables au regard des dispositions du présent règlement. Dans ce cas, l'association réclamante peut être débitée du montant de la caution.

Si la réserve est déclarée recevable, la Commission Moto-Ball examine celle-ci au 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 Commission Moto-Ball 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 Commission Moto-Ball, ces frais pourront être mis à la charge :

- soit de l'association réclamante quand sa réserve est rejetée ;
- soit de l'association adverse si la réclamation est considérée comme fondée.

Le Club débouté de sa demande par décision de la Commission Moto-Ball 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.

**SECTION V - MOTOCYCLES****ARTICLE 51**

Les motocycles admis au jeu ne doivent pas avoir une cylindrée supérieure à 250 cc pour une moto thermique et 20Kw Pic pour une machine électrique, ni une longueur dépassant 2,20 mètres. Le poids minimum des motocycles est de 70 kg, le poids maximum de 120 kg, sans carburant ou batterie.

La mixité entre les motos électriques et les motos thermiques est autorisée.

Pour la catégorie Juniors U 18, les motocyclistes admis au jeu ne doivent pas avoir une cylindrée supérieure à 85cc 2T ou 125cc 4T et pour la moto électrique, la puissance est de 15Kw Pic.

Elles doivent porter obligatoirement un numéro d'identification lisible et visible (numéro de 1 à 99) sur une plaque frontale.

Les motocycles doivent être dépourvus de tout accessoire ou pièce susceptible de gêner les autres joueurs ou risquant, par sa forme, saillie ou position, de mettre en danger les autres joueurs ou d'endommager le ballon.

Les motocycles doivent être munis d'un silencieux.

Le niveau du bruit qu'ils émettent ne doit pas dépasser 96 dB/A.

Les motocycles ne doivent pas dégager de fumée gênante.

La largeur maximum du guidon est de 70 cm que ne doivent pas dépasser les commandes fixes. Toutes les pièces en saillie, extrémités des leviers, poignées doivent être munies de boules en caoutchouc ou en métal d'un diamètre minimum de 15 mm.

Les guidons doivent être équipés d'une protection rembourrée sur la barre transversale. Pour les modèles sans, ils devront être équipés d'une protection rembourrée située au milieu recouvrant largement les brides de fixation du guidon. **Il est recommandé de munir les motos de protège mains.**

Les repose-pied doivent être articulés, **aux extrémités arrondies et non saillantes.**

La manette des gaz du motocycle doit être rappelée par un ressort.

Le motocycle doit être muni de deux carters de chaîne, le supérieur allant de la boîte de vitesses à l'axe de la roue arrière et l'inférieur, long de 10 cm au moins, protégeant l'attaque de la chaîne sur le pignon de la roue arrière.

Ce dernier peut être remplacé par une plaque de protection montée sur l'extérieur de la moto. Le moteur doit être protégé par une barre rapportée dont ne puisse dépasser aucune pièce telle que repose-pied, frein, etc.

Si la moto comporte des garde-boue, ceux-ci ne doivent pas être écartés du pneu de plus de 10 cm.

La roue arrière doit être dotée d'un pneu trial ou de SPEEDWAY, le choix est libre pour la roue avant.

Les roues matricées à bâtons sont interdites.

Les motocycles non conformes qui auront été identifiés par les arbitres (numéro de la moto) devront impérativement être mis en conformité avant le début du match. Dans la négative, ils ne pourront pas participer.

Toute infraction au présent article sera passible des sanctions automatiques établies.

#### GUIDE-BALLON

Chaque motocycle doit être muni d'un guide-ballon afin d'éviter que le ballon ne vienne s'encaster entre la roue avant et le moteur. Le guide-ballon, fixé au cadre doit se trouver à 100 mm environ du garde-boue ou de la roue avant. Le guide ballon sert aussi de protection du moteur afin qu'aucune partie (repose-pied, pédales de frein, pédale de mise en marche, etc.) ne puisse dépasser le moteur.

La garde au sol du guide-ballon doit être à l'extrémité avant de 140 à 150 mm, et sur les côtés de 170 à 180 mm.

Après avoir consulté le Collège Technique FFM, seuls les deux systèmes homologués par la FIM sont autorisés, système mécanique des arcs et le système Français. Toutes adjonctions à ces deux systèmes sont interdits (voir règlement technique inter).

#### **ARTICLE 51-1 - Contrôle technique**

Des contrôles de cylindrée seront effectués durant la saison par un commissaire technique 1er degré ou commissaire technique 2ème degré.

A ce titre, l'officiel désigné par la FFM 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, ainsi que d'une amende de 150 €. En outre, le club devra prendre à sa charge le 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 Commission Motoball.

## TITRE II - RÈGLEMENT DES CHAMPIONNATS, COUPES ET TROPHÉES

#### **ARTICLE 52 - RECOMPENSES**

Les finalistes des compétitions suivantes : Coupe de France, Trophée de France, Trophées des Champions, Challenge Jean Meunier et Coupe de France Juniors U18 se verront décerner : un trophée au Club vainqueur, un trophée au Club finaliste et quinze médailles au Club vainqueur, quinze médailles au Club finaliste, une médaille par arbitre.

**Le Club vainqueur du Championnat de France recevra une Coupe, les joueurs de l'Equipe recevront également une récompense. Ces récompenses seront remises par les Ligues Régionales lors de leur remise des prix.**

**Un trophée sera remis aux champions de France des catégories Elite 1, Elite 2 et Juniors U 18. Le club en sera détenteur jusqu'à la désignation du prochain champion l'année suivante.**

## **SECTION I : REGLEMENT DU CHAMPIONNAT DE FRANCE** **ELITE 1 ET ELITE 2 DE MOTO-BALL**

### **ARTICLE 53 - ORGANISATION**

La FEDERATION FRANCAISE DE MOTOCYCLISME organise chaque année un Championnat de France Elite 1 et un Championnat de France Elite 2 et dont le format est défini par la commission Motoball.

**Pour la montée en Elite 1** : 8 équipes Elite 1 montée du club finissant 1er de l'Elite 2.

Dans le cas où le 1er 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 au club classé deuxième la montée et ainsi de suite.

**Descente en Elite 2** : descente du club finissant dernier de l'Elite 1.

### **Le nombre de descentes et de montées pourra être augmenté ou diminué par la Commission de Moto-Ball 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 Commission de Moto-Ball avant le 1er 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 N'AURAIENT PAS ETE REGLEES NE POURRONT PARTICIPER AU CHAMPIONNAT DE FRANCE.**

### **Le calendrier est établi chaque année et sera définitif au 31 janvier.**

1) Un Club prenant part au Championnat de France, s'engage à disputer les épreuves de ce Championnat et la Poule finale, le cas échéant, s'il est qualifié.

Tout Club ayant déclaré 3 forfaits, sera déclaré forfait général avec interdiction de faire des matches amicaux et toutes rencontres disputées antérieurement par ce Club seront annulées, sous réserve de cas de force majeure étudiés par la Commission Moto-Ball.

2) Le calendrier dont les dates auront été arrêtées en accord avec les Clubs participant à ce Championnat seront intégralement respectées, sauf terrain déclaré impraticable par l'Arbitre chargé de l'établissement de la feuille de match ou arrêté municipal d'interdiction.

Dans ce cas, la date de la rencontre sera fixée impérativement par accord entre les clubs et ce, **dans la semaine.**

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 0,70 € du kilomètre parcouru à l'aller comme au retour, avec un minimum de 300 €.

Du fait de leurs inscriptions, les Equipes devront respecter le présent Règlement, les points non visés par le présent Règlement seront tranchés par le Tribunal National de Discipline et d'Arbitrage.

3) Le non-respect du calendrier sauf exceptions pour la promotion du moto-ball (par exemple : tournoi international) entrainera pour le club concerné la perte du match qui devait avoir lieu 3 à 0 avec zéro point au classement.

4) chaque club terminant la saison en Elite 1 devra présenter une équipe junior s U 18 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 1200,00 € les années suivantes.

### **ARTICLE 55 - DELIMITATION ET ORGANISATION DU CHAMPIONNAT**

Chaque année en fin de saison, la Commission de Moto-Ball étudiera la forme de Championnat à appliquer pour la saison suivante.

### **ARTICLE 56 - CLASSEMENT ET REGLEMENTATION**

Avant chaque début de saison, la FFM fera paraître une circulaire officielle donnant si nécessaire toute la réglementation complémentaire aux présentes dispositions.

### **ARTICLE 57 - EN CAS D'EX-AEQUO – CHAMPIONNATS DE FRANCE ELITE 1 et ELITE 2**

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 premiers ex-æquo sera effectué de la façon suivante :

1- Par le goal average direct entre les 2 équipes intéressées. En cas de nouvelle égalité, les buts à l'extérieur comptent doubles.

2- Finale entre les clubs concernés en matches aller-retour avec tirage au sort (en accord avec les 2 clubs) dans le même principe que la finale de la Coupe de France. Si à l'issue du match retour, l'égalité demeure parfaite entre les clubs, il sera procédé à des prolongations (2x10 minutes) puis, le cas échéant à des tirs au but selon les modalités prévues pour la Coupe de France.

Le départage suivant le processus ci-dessus n'est valable que pour l'attribution d'un titre. Dans les autres cas le paragraphe 1 est appliqué, si nouvel EX-AEQUO différence de but.

#### **ARTICLE 58 - DECOMPTE DES POINTS DU CHAMPIONNAT**

MATCH GAGNE .....	4 POINTS
MATCH PERDU .....	1 POINT
MATCH NUL .....	2 POINTS
FORFAIT .....	0 POINT SUIVANT LE REGLEMENT

#### **ARTICLE 59 - EQUIPES ELITE 1 ET ELITE 2 (qualification des joueurs)**

Tout Club possédant deux équipes séniors aura la possibilité de faire jouer pendant les Championnats, en équipe 1 des joueurs de l'équipe 2.

Tout Club faisant jouer un joueur non qualifié ou suspendu a automatiquement match perdu, sans compter les sanctions automatiques.

Dans le cas où un Club possède deux équipes, la réglementation suivante est appliquée :

- la première équipe prendra le chiffre 1 et la seconde le chiffre 2.
- l'équipe 1 peut faire jouer des équipiers 2 en équipe 1 sans limite.
- **Des joueurs de l'Equipe Elite 1 pourront jouer en Elite 2 dans les conditions suivantes :  
Le Club devra établir une liste de notoriété des joueurs ne pouvant pas évoluer en Elite 2.  
Celle-ci devra obligatoirement être validée par la Commission Nationale de Moto-Ball (pour 2018, la liste sera composée de 4 joueurs).**
- tout joueur ayant fait l'objet d'une sélection nationale en Championnat d'Europe l'année précédente ou l'année en cours, ne pourra pas jouer en Elite 2 (les juniors U 18 ne sont pas concernés par cette clause).
- un joueur Junior U 18 pourra jouer en Elite 1 ou en Elite 2 pour la saison en cours. Il devra également être titulaire d'une licence NCO.
- un joueur junior U 18 peut jouer deux matches dans le même week-end.

#### **ARTICLE 60 - TERRAIN**

L'organisation des matches 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.

#### **ARTICLE 61 - REGLEMENTATION POUR L'INDEMNITE DE DEPLACEMENT EN CHAMPIONNAT DE FRANCE**

##### A - INDEMNITE POUR MATCH JOUE EN ENTIER

L'indemnité de déplacement représentera le remboursement des frais selon le barème fixé comme suit : **0.70 €** du kilomètre parcouru à l'aller comme au retour, avec un **minimum de 300 €**, le kilométrage est compté par la route la plus directe avec pour base le guide ou la carte Michelin.

Un accord par lettre entre Clubs désirant traiter les frais de déplacement par forfait est toujours possible. **Le jour du match, le club recevant devra donner un chèque d'un montant de l'indemnité kilométrique au club qui se déplace.**

##### B - INDEMNITE POUR MATCH ARRETE PAR L'ARBITRE ET REMIS OU NON

Si un match est arrêté **avant la fin de la 3ème période**, le Club visiteur recevra une demi-indemnité kilométrique.

Si un match est arrêté par l'Arbitre **à la fin de la 3ème période ou à partir du début de la 4ème période**, le Club visiteur recevra son indemnité kilométrique totale qui ne pourra en aucun cas être inférieure à **150 €**.

#### **ARTICLE 62 - CONTROLE DES MATCHES**

Les matches pourront être contrôlés par un Délégué (nommé par la Direction des sports de la FFM), par un membre élu de la commission qui peut se trouver sur place.

Dans le cas d'une désignation officielle par la commission, l'indemnité de déplacement est prise en charge par celle-ci.

Dans le cas où un Club demande un Délégué, ce dernier sera à sa charge.

#### **ARTICLE 63 - ARBITRES**

Pour chaque rencontre, 2 Arbitres seront obligatoirement désignés, sauf cas de force majeure.

Il peut s'agir d'un arbitre officiel et d'un arbitre de club.

Les Clubs devront faire une demande d'ARBITRE s'ils ne jouent pas sur leur terrain ou à l'heure prescrite par le Règlement à la Fédération.

Les Arbitres vérifieront les licences des joueurs, mécaniciens, entraîneurs et des officiels.

Ils identifieront les machines et mentionneront, s'il y a lieu les réserves et tous les incidents de jeu sur la feuille de match.

Ils dirigeront la partie suivant le rôle dévolu à chacun d'eux par la Commission 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 Commission Moto-Ball.

**ARTICLE 64 - FORFAIT**

Au cas où une Equipe 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.

**DELAI DE DECLARATION 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 le plus tôt possible.

**REGLEMENTATION FINANCIERE**

Aucune réclamation financière ne sera acceptée par la Commission de Moto-Ball si l'indemnité prévue au Règlement n'a pas été respectée, à moins d'ACCORD PAR ECRIT par les Clubs intéressés.

**SANCTIONS FINANCIERES**

Le forfait déclaré n'est pas pour autant admissible, c'est pourquoi les sanctions suivantes sont adoptées :

**1er FORFAIT DECLARE**

- pénalité à verser à la FFM 200 €

**2ème FORFAIT DECLARE**

- pénalité à verser à la FFM 400 €

**3ème FORFAIT DECLARE FORFAIT GENERAL**

- pénalité à verser à la FFM 1000 €

Sous réserve des autres sanctions figurant au Règlement des Championnats de France.

Ce forfait entraînera l'annulation de tous les résultats acquis au cours des Championnats et avec interdiction de disputer des matches amicaux.

**FORFAITS NON DECLARES**

Un forfait non déclaré dans les délais entraînera pour l'équipe ayant fait forfait le paiement d'une indemnité de 200 € au bénéfice du Club lésé, plus une amende à la FFM, en vigueur telle que susmentionnée. Au cas où l'Equipe visitée serait forfait sur le terrain, elle devra régler l'indemnité totale prévue au Règlement, à l'Equipe visiteuse.

Les forfaits, quels qu'ils soient, seront toujours soumis au Secrétariat de la Commission de Moto-Ball.

Pour un match "forfait" l'Arbitre habilité devra envoyer la feuille du match aux responsables désignés par la Commission de Moto-Ball.

**REGLEMENTATION POUR LE VERSEMENT DES INDEMNITES ET AMENDES**

Application de la Réglementation des sanctions automatiques.

**SECTION II : REGLEMENT DE LA COUPE DE FRANCE DE MOTO-BALL****ARTICLE 65 – DESIGNATION DES ARBITRES**

Le/la président(e) de la commission sur proposition du responsable des arbitres désignera les 4 arbitres officiels pour les finales Juniors U 18 et Séniors.

Les Arbitres de champ désignés pour la finale séniors **devront faire** la touche de la finale juniors U 18. **En cas de non-respect de cette règle, seule une demi indemnité leur sera versée et l'autre moitié sera versée aux arbitres ayant pallié aux manquements de leurs collègues. Les Arbitres de touche de la finale séniors feront Arbitres de champ de la finale juniors U 18. Une vacation globale de 100 € sera versée à chaque arbitre (pour les deux matches).**

**ARTICLE 66 - DUREE D'ATTRIBUTION DE LA COUPE**

La Coupe sera attribuée pour un an au Club vainqueur de la Finale.

Ledit Club, qui en donnera reçu aux organisateurs, en assurera la conservation sous sa responsabilité et devra la remettre aux organisateurs au plus tard un mois avant le match de la Finale suivante en parfait état de propreté.

En cas d'impossibilité pour le club de remettre la Coupe, il s'engage à prendre en charge le coût de la réalisation d'une nouvelle Coupe par la FFM.

**ARTICLE 67 – FORMAT DE LA COUPE****Réservée aux équipes d'Elite 1.**

Le principe de la compétition est la formule "COUPE" matches aller-retour, sauf pour la finale organisée sur un seul match, suivant les modalités fixées ci-après, chaque année par la Commission de Moto-Ball.

**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 2 X 10 m 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.**

## **ARTICLE 68 - EQUIPES ELITE 1 ET ELITE 2**

Tout Club possédant deux équipes seniors aura la possibilité de faire jouer pendant les Championnats, en équipe 1 des joueurs de l'équipe 2.

Tout Club faisant jouer un joueur non qualifié ou suspendu a automatiquement match perdu, sans compter les sanctions automatiques.

Dans le cas où un Club possède deux équipes, la réglementation suivante est appliquée :

- la première équipe prendra le chiffre 1 et la seconde le chiffre 2.
- l'équipe 1 peut faire jouer des équipiers 2 en équipe 1 sans limite,
- dans le cas où un Club possède deux équipes, les joueurs de la liste de notoriété établie et validée par la Commission Nationale de Moto-Ball ne pourront pas participer aux compétitions réservées aux équipes de National 2.
- tout joueur ayant fait l'objet d'une sélection nationale en Championnat d'Europe l'année précédente ou l'année en cours, ne pourra jouer en 2.

## **ARTICLE 69 - FORME**

Si le nombre des engagés ou des qualifiés fait apparaître un chiffre impair, le Club premier sorti au tirage au sort sera exempté du tour, mais participera obligatoirement à tous les tours suivants.

## **TOUS LES MATCHES COMPTANT POUR LA COUPE DE FRANCE DEVRONT ETRE JOUES EN ENTIER. EN CAS DE MATCHES ARRETES POUR CAS IMPREVISIBLES, CEUX-CI DEVRONT ETRE REJOUES A UNE DATE FIXEE PAR LA COMMISSION DE MOTO-BALL ET LA DATE DEVRA ETRE RESPECTEE PAR LES CLUBS.**

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 70 - DEMANDE D'INSCRIPTION**

Les inscriptions devront être adressées au SECRETARIAT de la Commission de Moto-Ball au moins trois semaines avant la date du match.

Le tirage au sort sera effectué par la Commission de MOTO-BALL

## **ARTICLE 71 - ORGANISATION**

L'organisation des matches éliminatoires jusqu'à la Finale incombera au Club sorti premier au tirage au sort, sauf accord entre les Clubs intéressés. Dans ce cas, la F.F.M. est libérée de la question financière.

### **Organisation et attribution de la Finale :**

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.

**Le jour de la finale de la Coupe de France aucun autre match ne pourra se dérouler sauf accord entre les clubs et la commission.**

## **REGLEMENTATION**

Il est admis que du 1er tour jusqu'aux demi-finales inclus, chaque Club peut bénéficier a minima (sauf autre accord conclu entre les Clubs intéressés) de :

- 100 entrées gratuites pour l'organisateur
- 50 entrées gratuites pour l'Equipe visiteuse

Dans ces entrées gratuites ne sont pas comptés les membres de l'Equipe selon la définition de l'article 21.

**ARTICLE 72**

**Les rencontres de la Coupe seront définies en fonction du nombre d'équipes inscrites.**

**ARTICLE 73 - 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.

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 à verser à la FFM 400 €
- Forfait match retour = pénalité à verser à la FFM 200 €

**Une équipe déclarant un forfait passera directement en Trophée (sauf cas exceptionnel accepté par la Commission). Une pénalité sportive de moins deux points pourra lui être infligée par la Commission au départ du Trophée.**

**ARTICLE 74 - REGLEMENTATION FINANCIERE DE LA COUPE DE FRANCE**

Du premier tour et jusqu'aux demi-finales, même indemnité pour les clubs que pour le Championnat.

Pour la finale

**MATCH JOUE A LA RECETTE**

**Il est obligatoire de mettre une billetterie en place avec un montant minimum à respecter de 10 € l'entrée pour l'élite 1, sauf entente préalable sur le prix de l'entrée entre les 2 clubs.**

**Le club organisateur touchera 15% au maximum sur la recette brute des entrées, sur présentation des factures pour les frais d'organisation.**

Sur les 85% restant, il sera défalqué :

- au plus 10% pour la finale Juniors U 18 et dans tous les cas, au prorata des kilomètres,
- les frais de fabrication de la billetterie

Le reliquat de la recette sera partagé comme suit :

- 40% pour le club recevant
- 20% pour la commission de Moto-Ball
- 40% pour le club visiteur, auxquels il y aura lieu d'ajouter l'indemnité kilométrique de déplacement du club visiteur calculée sur la base de 0.70 € par km aller-retour.

Les invitations seront délivrées par le club organisateur.

Club organisateur : aura droit à 100 invitations gratuites

Club visiteur : aura droit à 50 invitations gratuites

FFM : aura droit à 30 invitations gratuites

**Il est rappelé que dans tous les cas, la part financière due à la FFM devra être adressée au secrétariat de la commission de Moto-Ball par le club organisateur, dans un délai maximum de 1 mois.**

**SECTION III : REGLEMENT DU TROPHÉE DE FRANCE DE MOTO-BALL****ARTICLE 75**

**Tous les ans il est organisé un Trophée de France réservé à l'Elite 2.**

**"TROPHEE DE FRANCE"**

**ARTICLE 76 - ORGANISATION**

Le Trophée de France est organisé par la F.F.M. sous le règlement de la COUPE DE FRANCE, tant pour la partie technique que financière suivant le système mis en place par la Commission de Moto-Ball.

**Son format sera défini en fonction du nombre d'équipes engagées.**

**Organisation et attribution de la Finale :**

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.

## **ARTICLE 77 - REGLEMENTATION FINANCIERE - TROPHEE DE FRANCE ELITE 2**

Pour la finale

### **MATCH JOUE A LA RECETTE**

Il est obligatoire de mettre une billetterie en place avec un montant minimum à respecter de 5 € l'entrée pour l'élite 2, sauf entente préalable sur le prix de l'entrée entre les 2 clubs

Si la recette le permet, le club organisateur se verra allouer pour frais d'organisation, la somme de 300 € sur la recette brute des entrées

Le solde restant sera partagé entre les deux équipes soit :

- 50% pour le club recevant

- 50% pour le club visiteur auquel il y aura lieu d'ajouter l'indemnité kilométrique de déplacement du club visiteur calculée sur la base de 0.70 € par km, avec un minimum de 300 € à verser à l'équipe visiteuse.

Les invitations seront délivrées par le club organisateur.

Club organisateur : aura droit à 40 invitations gratuites

Club visiteur : aura droit à 20 invitations gratuites

FFM : aura droit à 15 invitations gratuites

## **SECTION IV : CHALLENGE JEAN MEUNIER JUNIORS U 18**

### **ARTICLE 78**

Le Challenge Jean MEUNIER JUNIORS U 18 aura lieu à une date et un lieu définis par la commission. Il opposera une sélection junior du sud contre une sélection junior du nord.

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 séance de 4 tirs au but par équipe sera organisée. 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 le match est interrompu, il devra être rejoué.

## **SECTION V : NATIONAL JUNIORS U 18**

### **ARTICLE 79 - LICENCE**

- Minimum : 12 ans

- Maximum : 18 ans.

**Est considéré comme Juniors U 18, un jeune qui n'a pas 19 ans durant la saison en cours.**

**Plus aucune demande de dérogation sur l'âge de pratique ne sera acceptée.**

Pour rappel, chaque joueur de champ doit posséder un CASM pour participer au Championnat, Coupe et Trophée Juniors.

Un joueur Junior U18 pourra jouer en ELITE 1 ou 2. Il devra également être titulaire d'une licence NCO.

- un joueur junior peut jouer deux matches dans le même week-end.

### **ARTICLE 80 - DEROULEMENT DU MATCH**

Un match de championnat se déroule 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.

Si l'arbitre constate qu'il ne reste que 2 joueurs d'une équipe sur le terrain, il siffle un temps-mort. Il peut alors suspendre le match pendant 10 minutes. Une équipe n'a droit qu'à un arrêt de ce genre. Si le cas se renouvelle, l'arbitre met fin au match officiel et le change en match amical avec match perdu.

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.

### **ARTICLE 81 - MOTOS JUNIORS U 18**

Les motos utilisées par les pilotes de la catégorie Junior U 18 auront des cylindrées de 85 cc en 2 Temps à 125 cc en 4 Temps et pour la moto électrique, la puissance est de 15Kw Pic.

La catégorie Junior U 18 se caractérise par le type de motocycles utilisés. Ces derniers devront appartenir à la catégorie des cyclomoteurs.

Ils devront présenter toutes les conditions de sécurité requises et être dépourvus de tout accessoire ou pièce susceptible de gêner le déroulement de la compétition ou risquant par sa forme, sa saillie ou sa position de mettre en danger les autres joueurs ou d'endommager le ballon.

Elles doivent porter obligatoirement un numéro d'identification lisible et visible (numéro de 1 à 10 99) sur une plaque frontale.

La largeur maximum du guidon est de 70 cm que ne doivent pas dépasser les commandes fixes. Toutes les pièces en saillie, extrémités de leviers, poignées doivent être munies de boules de caoutchouc ou en métal d'un diamètre minimum de 15mm. Les repose-pied doivent être articulés.

Les guidons doivent être équipés d'une protection rembourrée sur la barre transversale. Pour les modèles sans, ils devront être équipés d'une protection rembourrée située au milieu recouvrant largement les brides de fixation du guidon.

La manette des gaz du motorcycle doit être rappelée par un ressort.

Le motorcycle doit être muni de deux carters de chaîne, protégeant l'attaque de la chaîne sur le pignon de la roue arrière. Ce dernier peut être remplacé par une plaque de protection montée sur l'extérieur de la moto.

Le moteur doit être protégé par une barre rapportée dont ne puisse dépasser aucune pièce telle que repose pied, frein, etc. Si la moto comporte des gardes boue, ceux-ci ne doivent pas être écartés du pneu de plus de 10 cm.

La roue arrière doit être dotée d'un pneu de trial ou de speedway, le choix est libre pour la roue avant.

Les roues matricées à bâtons sont interdites.

Les motorcycles non conformes ne peuvent être admis lors des matches.

Les cyclomoteurs ne doivent pas dégager de fumée gênante.

L'augmentation de la puissance du moteur est possible sous réserve de conserver un carburateur n'excédant pas 15 mm et le refroidissement d'origine.

Le niveau sonore émis par les motos des juniors U 18 ne doit pas dépasser 96 dbA.

## GUIDE-BALLON

Chaque cyclomoteur doit être muni d'un guide-ballon afin d'éviter que le ballon ne vienne s'encaster entre la roue avant et le moteur. Le guide-ballon sert aussi de protection du moteur afin qu'aucune partie (repose-pied...) ne puisse dépasser le moteur.

## **ARTICLE 82 - FONCTION DES ARBITRES**

Chaque équipe doit fournir un juge de touche pour diriger une rencontre Juniors U18.

**Dans la plupart des cas un arbitre officiel minimum sera désigné sur les rencontres juniors U 18. Ils pourront être accompagnés d'un arbitre de club 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 Juniors U 18 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.

## **ARTICLE 83 - CHAMPIONNAT DE FRANCE JUNIORS U 18**

Le championnat de France Juniors U 18 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 championnat comprend 2 poules (1 poule NORD et 1 poule SUD). **Les clubs qui termineront 1er de chaque groupe se rencontreront en finale en lever de rideau du Trophée des Champions Elite 1.**

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 1er de la poule sera sacré champion de France Juniors U 18.

En cas d'ex æquo, dans le championnat à une poule ou à deux poules, le départage sera effectué de la façon suivante :

1. Goal-average direct entre les équipes intéressées ; en cas de nouvelle égalité le but marqué à l'extérieur compte double
2. Goal-average général
3. Plus grand nombre de buts marqués
4. Match d'appui sur terrain neutre

## **Article 84 - COUPE DE FRANCE JUNIORS U 18**

**La Coupe de France Juniors U 18 sera organisée sous forme de plateau.**

**La finale se jouera en lever de rideau de la finale de la Coupe de France.**

Le Club organisateur de la Coupe de France Séniors devra délivrer 20 invitations à chaque Club de la Coupe de France Juniors U 18 (les membres des équipes ne sont pas comptés dans cette dotation).

Pour la coupe de France Juniors U 18, deux poules vont être constituées (une poule Nord et une poule Sud ou une poule Nationale).

Le 1er de chaque poule se rencontrera en lever de rideau de la finale de la coupe de France seniors.

Lors de ces éliminatoires, le règlement est le suivant :

- Les rencontres se dérouleront en 4 périodes de 15 minutes coupées par une pause de 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.

Dans l'hypothèse où un club fait une demande d'arbitres officiels, l'indemnisation de ces derniers sera supportée par le club demandeur.

- 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.

En cas d'ex-æquo, le départage sera effectué de la manière suivante :

1. Goal-average particulier.
2. Plus grand nombre de buts marqués.
3. Série de 4 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.
- 4) Un gardien de but ayant un permis moto ou un CASM peut aussi participer aux tirs au but.

**Si le match est interrompu, il sera rejoué.**

## **SECTION VI : RÈGLEMENT DU TROPHÉE DES CHAMPIONS DE MOTO-BALL**

### **TROPHEE DES CHAMPIONS DE MOTO-BALL ELITE 1 ET ELITE 2**

#### **ARTICLE 85**

Cette finale du TROPHEE DES CHAMPIONS 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 TROPHEE DES CHAMPIONS aura lieu dans le Nord et vice-versa, lorsque la finale de la Coupe de France ou du Trophée de France aura lieu dans le Nord, la finale du TROPHEE DES CHAMPIONS se déroulera dans le Sud. Cette disposition n'est pas applicable si les clubs sont de la même zone.

#### **ARTICLE 86 - DUREE D'ATTRIBUTION DU TROPHEE**

Le Trophée sera attribué pour un an au Club vainqueur de la Finale.

Ledit Club, qui en donnera reçu aux organisateurs, en assurera la conservation sous sa responsabilité et devra-la remettre aux organisateurs au plus tard un mois avant le match de la Finale suivante en parfait état de propreté.

En cas d'impossibilité pour le club de remettre le Trophée, il s'engage de prendre en charge le coût de la réalisation d'un nouveau Trophée par la FFM.

#### **ARTICLE 87 - FORME**

Ce match de TROPHEE DES CHAMPIONS se déroulera sur un seul match en 4 périodes de 20 mn.

En cas de match nul après les prolongations de deux fois dix minutes, une séance de tirs au but aura lieu pour départager les deux équipes.

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.**

#### **ARTICLE 88 – ORGANISATION**

Cette finale du TROPHEE 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 début novembre.

Les arbitres seront désignés par la présidente de la commission de motoball sur proposition du désignateur.

#### **ARTICLE 89 – REGLEMENTATION FINANCIERE**

**Le club qui organise cette rencontre touchera 15% sur la recette brute des entrées sur présentation des factures pour les frais d'organisation.**

**Sur les 85% qui restent, il sera défalqué :**

- les frais de fabrication de la billetterie

**Le reliquat de la recette sera partagé de la façon suivante :**

- 50 % pour le club organisateur
- 50 % pour le club visiteur, auxquels il y aura lieu d'ajouter l'indemnité kilométrique de déplacement du club visiteur calculée sur la base de 0.70 euros par km aller/retour.

**Le prix des entrées sera identique à celui de la Coupe de France pour l'Elite 1 et au Trophée de France pour l'Elite 2.**

**Pour cette finale, chaque Club doit bénéficier de :**

S'agissant de l'ELITE 1 :

- 100 entrées gratuites pour l'organisateur
- 50 entrées gratuites pour l'équipe visiteuse
- 30 entrées gratuites pour la FFM

S'agissant de l'ELITE 2 :

- 40 entrées gratuites pour l'organisateur
- 20 entrées gratuites pour l'équipe visiteuse
- 15 entrées gratuites pour la FFM

**Dans ces entrées, ne sont pas comptés les membres des équipes.**

**Article 90 – réservé**

**Article 91 – réservé**

## TITRE III : SANCTIONS AUTOMATIQUES

### **SECTION I : MISE EN APPLICATION ET ROLE DES CARTONS**

**- LES ARBITRES DISPOSENT DE QUATRE COULEURS DE CARTONS :**

**- CARTON VERT :**

Sanctionnant un rappel à l'ordre entraînant l'expulsion du joueur pendant 5 minutes avec remplacement du joueur fautif. Il peut être présenté deux fois maximum.

**- CARTON JAUNE :**

Sanctionnant un rappel à l'ordre, entraînant une expulsion de 5 minutes, sans remplacement du joueur fautif. Un joueur ne peut recevoir qu'un carton jaune par match.

Si un joueur sur le banc de touche reçoit un carton jaune, le capitaine devra faire sortir un joueur de champ pour 5 minutes. Si le capitaine ne désigne pas de joueur, l'arbitre désignera le joueur à exclure.

**- CARTON BLEU :**

Présentation une fois, sanctionnant une expulsion du joueur sans remplacement pendant 5 minutes puis entrée en jeu d'un autre joueur. Le joueur ayant fait l'objet d'un carton bleu ne pourra plus jouer sur cette rencontre.

**- CARTON ROUGE :**

**Expulsion du joueur fautif sans remplacement possible** entraînant en plus l'application des sanctions automatiques.

**Si une équipe dont le nombre de joueur(s) est réduit en raison d'un carton jaune ou bleu prend un but, elle est autorisée à faire rentrer immédiatement le joueur ayant la plus petite pénalité de temps. Ceci ne s'applique pas en cas de carton rouge.**

En application du présent titre, les cartons infligés aux joueurs, mécaniciens et entraîneurs peuvent générer des sanctions automatiques.

Si un joueur sur le banc de touche reçoit un carton rouge, **le capitaine** devra faire sortir un joueur de champ.

**Si l'entraîneur reçoit un carton rouge, le capitaine devra également faire sortir un joueur de champ. Dans les deux cas cités, si le capitaine ne désigne pas de joueur, l'arbitre désignera le joueur à exclure.**

La peine devra être purgée sur les matches qui suivent immédiatement la rencontre au cours de laquelle le joueur a été exclu.

**COTATION DES CARTONS :**

**2 CARTONS "JAUNE" :** 1 MATCH OFFICIEL FERME DE SUSPENSION EN CHAMPIONNAT, COUPE OU TROPHEE.

Si en cours de saison : Match de Championnat, Coupe ou Trophée, après s'être vu infligé un premier carton jaune, un joueur ne se voit pas délivrer un nouveau carton "JAUNE" dans les trois rencontres (hors matchs amicaux) qui suivent, le carton "JAUNE" est annulé. **Un joueur suspendu pour accumulation de cartons jaunes pourra tout de même participer à une rencontre amicale de son équipe.**

**2 CARTONS BLEUS :** 2 MATCHES OFFICIELS FERMES DE SUSPENSION, EN CHAMPIONNAT COUPE OU TROPHEE.

Si en cours de saison : Match de Championnat, Coupe ou Trophée, après s'être vu infligé un premier carton bleu, un joueur ne se voit pas délivrer un nouveau carton "BLEU" dans les trois rencontres (hors matchs amicaux) qui suivent, le carton "BLEU" est annulé.

**Un joueur suspendu pour accumulation de cartons bleus pourra tout de même participer à une rencontre amicale de son équipe.**

**1 CARTON "ROUGE" :** 2 MATCHES "MINIMUM" DE SUSPENSION, EN CHAMPIONNAT COUPE OU TROPHEE SELON LES DISPOSITIONS DU PRESENT TITRE

Une équipe qui reçoit deux cartons rouges au cours de la saison sera pénalisée du retrait d'un point au classement général. **Un joueur sous le coup d'une suspension pour carton rouge ne pourra pas participer à une rencontre amicale de son équipe.**

**Un joueur qui est suspendu par un carton rouge dans sa catégorie (Juniors U18 ou Séniors) 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.**

**En cas de non-respect de cette décision, la sanction déjà prise sera doublée moins les matches de suspension déjà effectués.**

Tout joueur faisant l'objet d'une sélection nationale, sanctionné d'un carton JAUNE ou ROUGE 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 et réciproquement.

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, recevoir un avertissement.

Tous les cartons doivent figurer sur la feuille de match.

**Un joueur sanctionné ne peut participer qu'aux séances d'entraînements de son Club. Il ne peut pas participer aux matches amicaux.** Il est rappelé que pour tout joueur sanctionné par un CARTON ROUGE, la licence ne sera pas retirée. **En match amical, l'arbitre ne donnera pas de carton rouge mais un carton bleu suivi d'une amende forfaitaire de 100 €.**

LES DIRIGEANTS DE CLUBS sont responsables des sanctions reçues par leurs joueurs, lors d'une rencontre et sont tenus de les faire appliquer.

**Les cartons obtenus par les joueurs se cumulent. Les matches de suspension se purgent en Championnat de France, Coupes, Trophées et Challenges.**

**De plus, tant que la suspension n'est pas arrivée à son terme, le joueur sanctionné ne peut pas participer aux matches amicaux.**

Lorsqu'il y a récurrence d'une faute, en cours de saison, les sanctions sont aggravées suivant le barème prévu dans le présent titre.

## **SECTION II : MISE EN APPLICATION** **DES SANCTIONS AUTOMATIQUES**

Les sanctions automatiques ne peuvent être ignorées des CLUBS, puisque les Capitaines des équipes signent la feuille de match après avoir pris connaissance des réserves et des cartons portés sur celle-ci par l'ARBITRE. Les dirigeants sont donc responsables de leur application, toute sanction sportive non appliquée est automatiquement 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. Si nécessaire, un rapport complémentaire peut être adressé par les arbitres mais également demandé par le secrétariat de la Commission.

Dès lors, l'Arbitre devra faire parvenir ce rapport complémentaire, par tout moyen, au plus tard le mardi suivant les matches du week-end au secrétariat de la Commission Moto-Ball.

QUANT AUX SANCTIONS FINANCIERES, elles sont majorées de 30 € si elles ne sont pas réglées dans le délai d'un mois au secrétariat de la Commission. Les Clubs sont responsables du paiement des amendes.

**On entend par RÉCIDIVE : une cause d'aggravation d'une sanction automatique par la commission d'un fait répréhensible déjà sanctionné au cours d'une même saison de Moto-Ball lors des matches officiels :** Championnats, Coupes, Trophées et Challenge.

Tout incident, SURVENU APRES LA SIGNATURE DE LA FEUILLE DE MATCH par les Capitaines, devra faire l'objet d'un rapport spécial de l'arbitre adressé au plus tard le mardi suivant les matches du week-end au Secrétariat de la Commission de Moto-Ball.

Il est rappelé aux Présidents 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 à l'article 8 du Code de Discipline et d'Arbitrage.

Pour les cartons rouges, dans l'hypothèse où un joueur est sanctionné pour un ou plusieurs matches de suspension, si la suspension ne peut être effectuée en totalité sur la saison concernée, le ou les matches de suspension non purgés seront automatiquement reportés sur la prochaine saison. Par ailleurs, les cartons jaunes ne sont pas reportés d'une saison à l'autre.

Le présent titre III, SANCTIONS AUTOMATIQUES, est divisé en paragraphe :

### **1er : EQUIPE ET CLUBS**

#### **ARTICLE 92**

**Une équipe doit se présenter au public avant le début et en fin du match.** Dans le cas contraire, une amende de 100 € sera infligée, quelles que soient les circonstances même en cas de panne de moto(s), les joueurs doivent se présenter au public.

#### **ARTICLE 93**

**Lorsqu'un capitaine d'Equipe ne se présente pas dans les 30 minutes qui suivent la fin du match pour signer la feuille de match ou refuse de signer la feuille de match, une amende de 100 € sera infligée.**

En cas de récurrence, l'amende sera doublée.

**ARTICLE 94****Equipe incomplète (Championnats, Coupes ou Trophées)**

Forfait de l'équipe, 0 point au classement [pour les Championnats] et amende de 50 € pour l'équipe concernée.

**ARTICLE 95 - NON-PRESENTATION DES LICENCES DE JOUEURS ET DE MECANICIENS**

Les licences devront être originales. Dans le cas contraire, le club devra présenter les photocopies des licences, en rajoutant une photo d'identité du joueur et la liste des licenciés du club.

Si cette clause n'est pas respectée, 10 € d'amende par licence seront infligés au club pour non présentation des licences.

**ARTICLE 96****Non-respect de l'article 11**

- 1ère fois : 50 € d'amende
- 2ème fois : 100 € d'amende
- 3ème fois : 200 € d'amende

**ARTICLE 97 - JOUEUR SUSPENDU, NON LICENCIÉ OU NON QUALIFIÉ**

L'équipe d'un joueur disputant un match étant suspendu, non licencié, non qualifié ou non inscrit sur la feuille de match, sera automatiquement pénalisée :

- Match perdu par forfait (3 à 0 minimum)
- 0 point au classement s'il s'agit d'un match de Championnat,
- 150 € d'amende infligée au club par joueur et par match.

**ARTICLE 98 - EQUIPEMENT DES JOUEURS, DES TERRAINS ET DES VESTIAIRES NON-CONFORME AU PRESENT REGLEMENT**

Toute infraction à cet article est sanctionnée d'une amende de 50 € au club.

**ARTICLE 99 - RETARD DE L'EQUIPE LORS DE LA RENCONTRE**

L'équipe en retard sur l'horaire prévu est considérée comme forfait avec 0 point au classement après **60 minutes**, sauf cas de force majeure ou accord écrit dûment signé entre les Présidents ou les responsables des deux clubs concernés (écrit joint à la feuille de match).

**ARTICLE 100 - MANQUE DE BALLON**

Au cas où une équipe se présenterait sur un terrain avec un ballon manquant ou sans ballon, elle serait pénalisée de 20 € d'amende, par ballon manquant.

En outre, si un manque de ballon vient à se produire, l'équipe visitée est pénalisée d'une amende supplémentaire de 50 €.

Dans le cas où un match débiterait en diurne et se terminerait en nocturne, il appartient au club visité d'assurer la fourniture des ballons blancs. En l'absence de ballons blancs, les dispositions du présent article trouvent pleine application.

**ARTICLE 101 - L'EQUIPE QUITTANT VOLONTAIREMENT LE TERRAIN EN COURS DE MATCH**

- l'équipe quittant volontairement le terrain est considérée comme battue par forfait avec 0 point au classement et pénalisée de 200 € d'amende.

- Au cas où l'équipe visiteuse quitterait le terrain, son indemnité de déplacement sera bloquée jusqu'à étude du dossier par la Commission de Moto-Ball.

**ARTICLE 102 - 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, aura 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.

**ARTICLE 103 - ARRÊT DE LA RENCONTRE PAR L'ARBITRE DU FAIT DU COMPORTEMENT DES JOUEURS OU DES DIRIGEANTS D'UNE EQUIPE**

Dans ce cas, l'équipe du/des joueur(s) et/ou dirigeants, cause de l'arrêt du match, aura 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. Une amende de 300 € sera prononcée à l'encontre du club.

**103.1 - Match arrêté par l'arbitre lorsqu'une équipe ou les deux équipes s'abstiennent volontairement de pratiquer un jeu actif**

Tout match peut être arrêté par l'arbitre, et l'une des équipes ou les deux 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.

#### **ARTICLE 104 - PANNES MECANIKES 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 si le match compte pour un classement cumulé.

- 1ère fois : 100 € d'amende
- 2ème ++fois : 200 € d'amende

#### **ARTICLE 105 - TERRAIN SUSPENDU SUR DECISION DU TNDA**

Il est entendu que lorsqu'un club est pénalisé pour suspension de terrain, il lui appartient sous peine d'être forfait avec zéro point au classement, d'organiser sur terrain neutre, à huis clos, hors la présence de spectateurs, un ou plusieurs matches de moto-ball.

Le fait de contrevenir à ces dispositions sera sanctionné d'une amende de 300 € pour le club organisateur de la rencontre.

#### **ARTICLE 106 - REFUS D'UNE EQUIPE DE PARTICIPER A UNE RECEPTION OFFICIELLE OU UNE REMISE DES PRIX ET/OU COMPORTEMENT INCORRECT LORS DE CELLE-CI**

200 € d'amende au club concerné

#### **ARTICLE 107- MATCH SANS DEMANDE D'AUTORISATION (VISA) AUPRES DE LA FFM**

300 € d'amende au club organisateur.

#### **ARTICLE 108 - TERRAIN DECLARE IMPRATICABLE PAR UN CLUB MAIS RECONNU PRATICABLE PAR UN ARBITRE**

Si 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 considérée perdante 3 à 0 avec zéro point au classement s'il s'agit d'une rencontre officielle.

#### **ARTICLE 109 - MATCH NOCTURNE : MAUVAIS ECLAIRAGE**

Si un match officiel est annulé pour mauvais éclairage, il sera perdu par forfait par le Club organisateur.

#### **ARTICLE 110 - NON CONFORMITE 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 ce 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 fautive sera déclarée perdante 3-0 avec 0 point au classement.

**De même, en cas de non-conformité de la cylindrée 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, ainsi que d'une amende de 150 €.**

Il est rappelé que les motos doivent être équipées d'un silencieux efficace leur permettant de respecter les normes acoustiques édictées par la FFM.

### **2ème § : JOUEURS**

#### **ARTICLE 111 - VOIES DE FAIT ENVERS ARBITRE, JUGE DE TOUCHE OU D'UN OFFICIEL FFM**

- Carton rouge 3 matches officiels de suspension ferme, 200 € d'amende
- Récidive 5 matches officiels de suspension ferme, 400 € d'amende

#### **ARTICLE 112 - COUP(S) PORTE(S) A UN JOUEUR OU ECHANGE(S) DE COUPS ENTRE JOUEURS**

- Carton rouge 3 matches officiels de suspension, 100 € d'amende.
- 1ère récidive En cas de 2ème carton dans l'année, 4 matches officiels de suspension, 180 € d'amende.
- 2ème récidive 8 matches officiels de suspension, 300 € d'amende.

#### **ARTICLE 113 - INSULTES, MENACES, INTIMIDATIONS, GESTES OBCENES A L'ENCONTRE D'UN JOUEUR, D'UN ARBITRE, D'UN JUGE DE TOUCHE, D'UN OFFICIEL FFM, D'UN DIRIGEANT, DE SPECTATEURS**

- Carton rouge 3 matches officiels de suspension, 100 € d'amende.
- 1ère récidive En cas de 2ème carton dans l'année, 5 matches officiels de suspension, 180 € d'amende.
- 2ème récidive 8 matches officiels de suspension, 300 € d'amende.

#### **ARTICLE 114 - PROPOS OU ATTITUDE INJURIEUX ET/OU GROSSIERS D'UN JOUEUR A L'ENCONTRE D'UN ADVERSAIRE**

- Carton jaune
- Carton rouge 2 matches officiels de suspension, 100 € d'amende
- 1ère récidive 3 matches officiels de suspension, 180 € d'amende
- 2ème récidive 6 matches officiels de suspension, 300 € d'amende

**ARTICLE 115 - PROPOS INJURIEUX ET/OU GROSSIER A CARACTERE DISCRIMINATOIRE ET/OU RACISTE D'UN JOUEUR A L'ENCONTRE D'UN ADVERSAIRE, D'UN DIRIGEANT OU D'UN OFFICIEL FFM**

- Carton rouge 3 matches officiels de suspension, 100 € d'amende  
 - 1ère récidive 6 matches officiels de suspension, 180 € d'amende  
 - 2ème récidive 9 matches officiels de suspension, 300 € d'amende

**ARTICLE 116 - REFUS DE QUITTER LE TERRAIN PAR UN JOUEUR SUITE A UN CARTON ROUGE**  
 Suspension de 3 matches et 100 € d'amende.

**ARTICLE 117 - ENTREE INTEMPESTIVE D'UN OU PLUSIEURS JOUEURS SUR LE TERRAIN**  
 Carton JAUNE.

**ARTICLE 118 - PILOTAGE DANGEREUX ET BRUTAL ENVERS UN ADVERSAIRE DE FACON INVOLONTAIRE**  
 - Carton jaune

**ARTICLE 119 - PILOTAGE DANGEREUX ET BRUTAL ENVERS UN ADVERSAIRE DE FACON VOLONTAIRE**  
 - Carton rouge 3 matches officiels de suspension, 100 € d'amende  
 - 1ère récidive 4 matches officiels de suspension, 200 € d'amende  
 - 2ème récidive 5 matches officiels de suspension, 300 € d'amende

**ARTICLE 120 - JOUEUR NE RENTRANT PAS SUR LE TERRAIN PAR LA LIGNE MEDIANE A ALLURE MODEREE**  
 CARTON VERT.

### **3ème § : DIRIGEANTS - ENTRAINEURS - MECANICIENS** **JUGES DE TOUCHE**

**ARTICLE 121 - PROPOS OU ATTITUDE INJURIEUX OU GROSSIERS A L'ENCONTRE D'UN JOUEUR, D'UN DIRIGEANT, D'UN ARBITRE, D'UN JUGE DE TOUCHE OU D'UN OFFICIEL FFM**  
 150 € d'amende au club

**ARTICLE 122 - PROPOS INJURIEUX ET/OU GROSSIERS A CARACTERE DISCRIMINATOIRE ET/OU RACISTE A L'ENCONTRE D'UN JOUEUR, D'UN DIRIGEANT, D'UN ARBITRE, D'UN JUGE DE TOUCHE OU D'UN OFFICIEL FFM**  
 200 € d'amende au club.

**ARTICLE 123 - VOIES DE FAIT A L'ENCONTRE D'UN JOUEUR, D'UN DIRIGEANT, D'UN ARBITRE, D'UN JUGE DE TOUCHE OU D'UN OFFICIEL FFM**  
 200 € d'amende au club, saisine automatique du TNDA. Exclusion jusqu'à comparution devant le TNDA.

### **4ème § : ACCOMPAGNATEURS ET SPECTATEURS**

Il convient de rappeler ici que les clubs sont responsables de la conduite de leurs accompagnateurs et spectateurs.

**ARTICLE 124 - ENVAHISSEMENT DU TERRAIN PAR UN OU PLUSIEURS SPECTATEURS**  
 200 € d'amende au club organisateur.

**ARTICLE 125 - ATTITUDE AGRESSIVE VERBALE ET/OU NON VERBALE DES SPECTATEURS ENVERS UN ARBITRE, UN JUGE DE TOUCHE, UN DELEGUE, UN MEMBRE OFFICIEL DE LA FFM OU UN JOUEUR A L'INTERIEUR DU STADE**  
 Les arbitres de la rencontre doivent faire mention de ces incidents dans la feuille de match puis, adresser dans les 48 heures un rapport circonstancié au secrétariat de la Commission de Moto-Ball.

Ce rapport sera étudié par la Commission, qui par la voix de son Président pourra demander en opportunité la saisine du Tribunal National de Discipline et d'Arbitrage afin de faire la lumière sur les incidents survenus et en conséquence, sur la responsabilité éventuelle des clubs.

### **5ème §: ARBITRES ET JUGES DE TOUCHE**

**ARTICLE 126 - ARBITRE OFFICIELS DESIGNES PAR LA FFM NE PORTANT PAS UNE TENUE REGLEMENTAIRE**  
 Retrait de la vacation.

**ARTICLE 127 - JUGES DE TOUCHE NE PORTANT PAS UNE TENUE REGLEMENTAIRE**  
30 € d'amende au club fautif.

**ARTICLE 128 - JUGE DE TOUCHE NON PRESENTE PAR UN CLUB SANS AVOIR PREVENU LE CLUB RECEVANT**

Une amende de 50 € sera appliquée à l'équipe concernée qui n'a pas présenté de juge de touche et/ou défaut de tenue blanche.

**ARTICLE 129 - PROPOS OU ATTITUDE INJURIEUX OU GROSSIERS A L'ENCONTRE D'UN JOUEUR, D'UN DIRIGEANT, D'UN ARBITRE, D'UN JUGE DE TOUCHE OU D'UN OFFICIEL FFM**

150 € d'amende au club.

La personne agressée fera parvenir un rapport dans les 48 heures un rapport circonstancié au secrétariat de la Commission de Moto-Ball.

Ce rapport sera étudié par la Commission, qui par la voix de son Président pourra demander en opportunité la saisine du Tribunal National de Discipline et d'Arbitrage afin de faire la lumière sur les incidents survenus et en conséquence, sur la responsabilité éventuelle des mis en cause.

### **SECTION III : CONTESTATION DES SANCTIONS AUTOMATIQUES :**

#### **ARTICLE 130**

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 à l'article 8 du code de discipline et d'arbitrage fédéral.

LA CONTESTATION NE PEUT ETRE CONSIDEREE COMME SUSPENSIVE.

## CHAMPIONNAT DE FRANCE DE TOURISME 2019

### PREAMBULE

La Fédération Française de Motocyclisme (ci-après désignée FFM) est délégataire du Ministère chargé des sports pour l'organisation de compétitions et l'attribution de titres nationaux en ce qui concerne les disciplines motocyclistes dont le tourisme.

Cette activité se pratique sur des voies ouvertes à la circulation publique sans recherche de la plus grande vitesse ou d'une vitesse moyenne imposée.

L'utilisation des voies ouvertes à la circulation publique se fait dans le strict respect du code de la route et des règlements pris par les autorités de police compétentes, sans priorité de passage et sans classement ni mesure de performance.

Le respect de l'environnement s'impose à tous les pratiquants.

Ce règlement définit les règles d'organisation et de sécurité relatives aux organisations comptant pour le Championnat de France de Tourisme.

Il s'impose de plein droit à tout organisateur et participant à une manifestation de Tourisme motocycliste organisée sous l'égide de la FFM.

Seuls les motocycles tels que définis par le code sportif de la FFM et homologués pour circuler sur la voie publique sont admis dans le cadre des activités de Tourisme.

### 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 + 125cm3)
- Pilote de tourisme national féminine (motocycles de + 125cm3)
- 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
- Trophée Cecchetti

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 @lticol
- Trophée des Curiosités Touristiques

Ces Trophées font l'objet de règlement particulier.

#### 3/ La Coupe des Régions

La coupe des régions fait l'objet d'un règlement particulier.

### Article 1 - INSCRIPTION DES RASSEMBLEMENTS

Seuls les clubs affiliés à la FFM sont autorisés à organiser des rassemblements comptant pour le Championnat de France de Tourisme.

Les demandes d'inscription des rassemblements **CFT** doivent parvenir au secrétariat tourisme via les ligues avant le 31 octobre de l'année précédente. **Concernant les rassemblements intermédiaires, les demandes doivent parvenir avant le 15 janvier de l'année du championnat** afin de permettre à la commission d'établir un calendrier et le faire approuver par le Comité Directeur de la FFM.

Les organisations de tourisme motocycliste sont soumises au régime de la déclaration préalable en préfecture(s) ou à celui de la demande d'autorisation selon le nombre de véhicules participants. :

La déclaration ou la demande d'autorisation du rassemblement auprès des préfectures concernées est à la charge de l'organisateur.

Le programme définitif, le règlement particulier, et l'attestation d'assurance doivent parvenir à la commission tourisme au moins deux mois avant le déroulé du rassemblement.

## **Article 2 - PARTICIPANTS**

Les rassemblements du Championnat de France de Tourisme sont ouverts aux titulaires d'une licence FFM en cours de validité.

**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 participants s'inscrivent via le formulaire d'inscription mis à disposition par la commission tourisme et spécifique à chaque rassemblement.

Les organisateurs peuvent ouvrir leurs rassemblements à des personnes non licenciées mais ces dernières ne pourront prétendre à figurer aux divers classements établis ni à aucun avantage réservé aux licenciés.

Dans ce cas, les licenciés FFM bénéficient d'une priorité d'inscription **jusqu'à la date fixée par l'organisateur** (voir cahier des charges intermédiaires).

### **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 de non contre-indication à la pratique.

### **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 dit de tourisme, conforme à ce règlement et ses annexes.

Dans le cadre du Championnat de France, deux types de rassemblement sont à distinguer :

- Les rassemblements « CFT » pour Championnat de France de Tourisme des Clubs.
- Les rassemblements « intermédiaires ».

Ces rassemblements font l'objet de cahiers des charges spécifiques.

### **Article 3.1 – Calendrier**

Le calendrier des rassemblements comptant pour le Championnat de France de Tourisme est disponible avant le début de saison sur le site internet de la FFM. La dernière version en ligne fait foi et référence.

### **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 37€ pour le forfait de base comprenant à minima :

- Une activité ou un évènement touristique le samedi après-midi,
- La possibilité de camper,
- 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 47€ 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 après 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 4 - RASSEMBLEMENTS DU CHAMPIONNAT DE FRANCE DE TOURISME MOTOCYCLISTE INTERNATIONAL

Le Championnat de France de Tourisme International se compose de rassemblements hors du territoire national et sélectionnés par la Commission Nationale de Tourisme.

Le Championnat de France de Tourisme International permet de concourir au titre de Champion de France de Tourisme International pilote et au titre de Champion de France de Tourisme International passager et aux combinés.

### Article 4.1 – Calendrier

Le calendrier des rassemblements faisant référence et comptant pour le championnat est disponible avant le début de saison sur le site internet de la FFM. La dernière version en ligne fait foi et référence.

### Article 4.2 – Attribution de points

Seuls les pilotes et passagers marquent des points.

Les points sont attribués conformément à l'article 9.4 avec les restrictions suivantes :

- 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.
- Pour le Rallye FIM et le Motocamp, les points sont affectés d'un coefficient 2 (uniquement en cas de camping effectif dans le cadre du Motocamp). **Ce coefficient est appliqué uniquement pour les participants concourant pour la FFM.**
- **Seuls les participants licenciés et inscrits par la FFM marquent des points au Motocamp et Rallye FIM.**

### Article 4.3 – Preuve de participation

Le concurrent devra obligatoirement renseigner sa fiche de pointage internationale mise à disposition par la commission tourisme (nom, prénom, N° de licence, nom du club ...) et la faire émarger par le tampon de l'organisateur du rassemblement inscrit au calendrier du Championnat de France de Tourisme International à laquelle il aura participé.

**Seul le cachet du club ou de l'organisation sera pris en compte pour valider la participation à l'étape.**

Le concurrent devra envoyer à la commission tourisme sa fiche de pointage dans un délai de 30 jours suivant l'étape et au plus tard 15 jours avant le dernier CFT de l'année afin d'enregistrer effectivement sa participation (sauf exception validée par la Commission Nationale de Tourisme).

Toute falsification de la feuille de pointage entraîne l'exclusion du Championnat du participant.

**Pour le Rallye FIM, le Motocamp et le Moto Tour des Nations, la participation effective des participants concourant pour la FFM étant validée par le délégué fédéral, ceux-ci sont dispensés de feuille de pointage.**

## Article 5 - TROPHÉES

La Commission Nationale de Tourisme met en place deux Trophées se déroulant durant le Championnat de France de Tourisme mais indépendants de celui-ci :

- Trophée @lticol.
- Trophée National des Curiosités Touristiques.

Pour les modalités de participation, se référer directement aux règlements de ces Trophées.

## Article 6 – JURY

### Article 6.1 – Composition

Le jury d'un CFT est composé de 3 personnes : le délégué de la commission tourisme, le délégué du club organisateur et le délégué de la ligue. La présidence du jury est assurée par le représentant de la commission tourisme.

### Article 6.2 – Attributions du jury

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 7 - PUBLICATION DES RÉSULTATS

### Article 7.1 – 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.

Les résultats sont rendus publics par leur mise à disposition sur le site internet de la FFM.

## **Article 7.2 – Résultats définitifs**

Les résultats prennent un caractère définitif après leur homologation par la commission tourisme lors du congrès fédéral.

Ils sont rendus publics par diffusion sur le site internet de la FFM.

## **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.

Conformément au code sportif, la récompense objet de la contestation peut être retenue jusqu'au jugement définitif de la réclamation.

### **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 - CALCULS DES POINTS**

### **Article 9.1 – Rassemblements ouvrant droit à attribution de points.**

Seuls les rassemblements retenus par la commission tourisme ouvrent droit à attribution de points.

Ces rassemblements :

- sont répertoriés sur le calendrier tourisme disponible sur le site de la FFM,

- font l'objet d'un bulletin d'inscription disponible sur ce même site après validation par la CNT.

**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 9.2 – Effectivité de la 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 9.3 – Preuve de participation.**

Un carnet de pointage pour l'année en cours est remis au participant licencié tourisme lors de sa première participation à un rassemblement CFT.

Ce carnet est nominatif. Il doit être tamponné par l'organisateur à chaque CFT ou intermédiaire.

Toute falsification du carnet de pointage entraîne l'exclusion du championnat du licencié.

Des feuilles de pointage complémentaires à insérer dans le carnet sont disponibles auprès de la commission tourisme.

L'effectivité de la participation est matérialisée par le tamponnage par l'organisateur du carnet ou des feuilles de pointage du participant et l'inscription de sa participation sur le rapport de clôture.

### **Article 9.4 – Calculs des points pilotes et passagers.**

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 (voir préambule) sont comptabilisés.

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 selon la formule :

$Distance = \text{ACOS}(\text{SIN}(\text{RADIANS}(\text{LATD})) \times \text{SIN}(\text{RADIANS}(\text{LATA})) + \text{COS}(\text{RADIANS}(\text{LATD})) \times \text{COS}(\text{RADIANS}(\text{LATA})) \times \text{COS}(\text{RADIANS}(\text{LONGD} - \text{LONGA}))) \times 6371$

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 coordonnées GPS des communes sont extraites de la Plateforme ouverte des données publiques françaises, «listes des communes géo localisées par régions, départements, circonscriptions», disponible sur <https://www.data.gouv.fr/fr/>, complétée en cas de besoin et consultable 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 et issue de cette même Plateforme. Les résultats sont arrondis à une décimale.

A ce nombre de points, sur les intermédiaires, un forfait supplémentaire de 150 points est attribué sous réserve que le participant ait effectué ladite balade.

Pour les participants résidant à l'étranger, en Corse ou en Outre-mer, le point de départ considéré est situé sur le territoire métropolitain et défini lors de la première participation à un rassemblement.

Un bonus de 200 points est attribué aux participants venant de Corse ou d'Outre-mer au titre de la traversée maritime.

### Article 9.5 – Calculs des points clubs.

Les clubs ne marquent des points que sur les CFT.

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 11.2.

Les points obtenus par les clubs sur un CFT sont fonction de leur classement sur le rassemblement.

Ce classement est effectué en cumulant les points obtenus sur les CFT selon l'article 9.4 et les points obtenus suivant le classement du nombre des participants.

Pour les points attribués à la distance (article 9.4), les points pilotes sont affectés d'un coefficient 2 et les points passagers sont affectés d'un coefficient 1.

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 suivant l'article 9.4

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

A partir de la 16ème place, il est attribué 1 point à chaque club participant

Pour le classement suivant le nombre de participants

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

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.

### Article 9.6 – Calculs des points ligue

Les ligues ne marquent des points que sur les CFT.

Les ligues ne sont pas classées sur les CFT qu'elles organisent mais ils marqueront des points pour le championnat selon le barème prévu à l'article 11.2.

Sur un CFT les ligues cumulent les points obtenus par leurs clubs selon l'article 9.6.

Elles sont ensuite classées par ordre décroissant de points et marquent des points selon le barème suivant :

1ère .....25 pts	6ème ..... 10 pts	11ème ..... 5 pts
2ème .....20 pts	7ème ..... 9 pts	12ème ..... 4 pts
3ème .....16 pts	8ème ..... 8 pts	13ème ..... 3 pts
4ème .....13 pts	9ème ..... 7 pts	14ème ..... 2 pts
5ème .....11 pts	10ème ..... 6 pts	15ème ..... 1 pt

A partir de la 16ème place, il est attribué 1 point à chaque ligue participante.

### Article 10 - CLASSEMENTS

Seuls les pilotes ou passagers détenteurs d'une licence FFM Tourisme en cours de validité sont classés.

Les détenteurs d'une licence FFM autre que tourisme peuvent obtenir une licence Tourisme à tarif réduit auprès de la FFM.

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 10.1 – Classements pilotes et passagers sur un CFT

Le classement sur un CFT est le cumul des points obtenus pour se rendre au rassemblement et de ceux obtenus sur les intermédiaires depuis le CFT précédent au calendrier.

Il est établi 6 classements par ordre décroissant de points:

- Pilotes de tourisme national masculins (motocycle de + 125 cm<sup>3</sup>)
- Pilotes de tourisme national féminines (motocycles de + 125 cm<sup>3</sup>)
- Pilotes de moto électrique
- Pilotes de tourisme national de moins de 30 ans
- Pilotes de tourisme national 125 cm<sup>3</sup>
- Passagers de tourisme national

Le classement pilotes moins de 30 ans est réservé aux pilotes homme ou femme n'ayant pas atteint 30 ans au 1er janvier de l'année du championnat. Il est cumulatif avec les autres classements.

Le classement pilotes 125cm<sup>3</sup> distingue les pilotes homme ou femme ayant effectivement participé sur des motocyclettes d'une cylindrée de 125cm<sup>3</sup> maximum.

#### **Article 10.2 – Classement des clubs et ligues sur un CFT.**

Les clubs et ligues sont classés par ordre décroissant de points selon les articles 9.5 et 9.6.

Les clubs et ligues ne sont pas classés sur les CFT qu'ils organisent.

#### **Article 10.3 – Classement des équipes de club sur un CFT.**

Pour chaque club représenté, les points pris en référence sont ceux de ses 3 (au plus) meilleur(e)s participant(e)s pilotes.

Le terme « équipe de club » ne fait pas référence à une équipe constituée mais aux 3 pilotes (au plus) les mieux classé(e)s du club sur l'étape.

Le classement est effectué par ordre décroissant de points obtenus.

#### **Article 10.4 – Remise de prix.**

##### **Article 10.4.1 – Sur un CFT**

A chaque CFT il est remis à minima un prix :

##### **- Aux 3 premiers de chacune des catégories suivantes :**

- Pilotes de tourisme national masculins (motocycle de + de 125cm<sup>3</sup>)
- Pilotes de tourisme national féminines (motocycle de + de 125cm<sup>3</sup>)
- Pilotes de tourisme national de moins de 30 ans
- Pilotes de moto électrique
- Passagers de tourisme national
- Clubs de tourisme national
- Equipes de club de tourisme national

##### **- Au premier de la catégorie suivante :**

- Pilotes de tourisme national 125cm<sup>3</sup>

Il doit être prévu des prix pour les clubs étrangers.

L'organisateur a la possibilité de remettre des prix pour d'autres catégories que celles listées ci-dessus.

##### **Article 10.4.2 – Sur les intermédiaires**

La remise de prix est facultative sur une intermédiaire. Elle est laissée à la discrétion de l'organisateur.

Si l'étape de Championnat de France de Tourisme est inscrite en capacité internationale F.I.M, l'organisateur doit prévoir une récompense pour les clubs étrangers.

### **Article 11. CLASSEMENT GENERAL DU CHAMPIONNAT DE FRANCE DE TOURISME**

#### **Article 11.1 – Classements individuels**

Pour être classé 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 selon les catégories définies par l'article 10.1 en cumulant les points obtenus selon l'article 9.4.

En cas d'ex aequo, les concurrents seront départagés par le nombre de participations aux rassemblements.

#### **Article 11.2 - Classement des clubs**

Les clubs sont classés par ordre décroissant du cumul des points obtenus selon l'article 9.5.

Pour un club organisateur, il sera comptabilisé au titre de sa manifestation, les points qu'il aura obtenu sur les autres CFT divisés par le nombre total des CFT effectivement organisée, moins les siens.

Cette règle s'applique également pour le Trophée Cecchetti

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 11.3 - Classement des ligues**

Les ligues sont classées par ordre décroissant du cumul des points obtenus selon l'article 9.6.

Pour la ligue organisatrice, il sera comptabilisé au titre de ses manifestations, les points qu'elle aura obtenu sur les autres CFT divisés par le nombre total des CFT effectivement organisées, 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 12 - CLASSEMENT GENERAL DU CHAMPIONNAT DE FRANCE DE TOURISME INTERNATIONAL**

Pour être classé au Championnat de France de Tourisme International, les concurrents devront avoir participé à au moins un CFT et un rassemblement du calendrier international.

Chaque concurrent cumule les points obtenus selon l'article 4.2 sur l'ensemble de ses rassemblements nationaux validés.

Le classement général est effectué pour les pilotes et passagers par ordre décroissant de points.

Il est établi, pour les pilotes et passagers ayant effectué au moins un CFT et un rassemblement international, ou à l'un de trophées @Itlicols et curiosités touristiques un classement dit combiné.

Le classement est établi en additionnant :

- les points obtenus au championnat national,
- les points obtenus au championnat international,
- les points, affectés d'un coefficient 20, obtenus au trophée des curiosités touristiques,
- le nombre de cols, affecté d'un coefficient 20, validés lors du trophée @Itlicol.

**Article 13 – TROPHEE CECCHETTI**

Le Trophée Cecchetti est attribué au club cumulant le plus grand nombre de pilotes et passagers licenciés sur l'ensemble des CFT de la saison.

**Article 14 - REMISE DES RECOMPENSES ET DOTATIONS DE FIN DE CHAMPIONNAT****Article 14.1 – Remises des récompenses**

Les classements finaux donnent droit à attribution de récompenses aux 3 premier(e)s :

- Ligues de tourisme national,
- Club de tourisme national,
- Equipes de clubs de tourisme national,
- Pilotes de tourisme national masculins (motocycles de + de 125cm3),
- Pilotes de tourisme national féminines (motocycles de + de 125cm3),
- Pilotes de tourisme national de moins de 30 ans,
- Pilotes de tourisme national 125cm3,
- Pilote de moto électrique,
- Passagers de tourisme national,
- Pilotes de tourisme international,
- Passagers de tourisme international,
- Pilotes du combiné pilote
- Passagers du combiné passager

Les 3 premiers des trophées @Itlicols et des Curiosités Nationales reçoivent également une récompense.

Sous réserve d'homologation définitive, les récipiendaires des prix sont annoncés lors du dernier CFT de la saison.

Les récompenses sont remises aux récipiendaires lors du premier CFT de l'année suivante.

**Article 14.2 – Dotations.**

La Commission Nationale de Tourisme attribue une dotation pour les 3 premiers (sous réserve que le pilote ou passager ait obtenu au minimum 500 points) de chacune des catégories suivantes :

- Pilotes de tourisme national masculins (motocycles de + de 125 cm3)
- Pilotes de tourisme national féminines (motocycles de + de 125 cm3)
- Passagers de tourisme national
- Pilotes tourisme national de moins de 30 ans
- Pilotes de tourisme national 125 cm3.
- Pilotes de moto électrique,
- Passagers de tourisme national

Les dotations sont remises aux récipiendaires lors de la première étape CFT de l'année suivante. Dans le cas où le concurrent est classé dans plusieurs catégories, il recevra seulement la dotation la plus importante. La catégorie des moins de 30 ans déroge à cette règle et peut cumuler plusieurs dotations.

**Article 15 - 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 16 - ENTRÉE EN VIGUEUR**

Ce règlement est applicable à tout organisateur de manifestation de tourisme motocycliste à compter du 1 janvier 2019.

**Commission Nationale de Tourisme FFM**

Service Tourisme – 74 avenue Parmentier - 75011 PARIS

Tél : 01 49 23 77 25 – Fax : 01 49 23 77 23

tourisme@ffmoto.com

# COUPE DES REGIONS DE TOURISME 2019

## ARTICLE 1 – DEFINITION

La F.F.M. met en place la Coupe des Régions de Tourisme.  
La participation à cette Coupe est obligatoire pour toutes les Ligues.

## ARTICLE 2 – CONCURRENTS

Cette Coupe sera disputée sous la forme d'un rallye touristique entre :  
des équipes de Ligue ;  
des équipes de Comités départementaux  
des équipes de Clubs.

Une ligue peut présenter plusieurs équipes de ligue.

Un Club (ou un team) ne pourra constituer une équipe que si une équipe représente déjà sa Ligue.

Un concurrent ne peut appartenir qu'à une équipe.

La ligue organisatrice ne figure pas au classement.

## ARTICLE 3 – ORGANISATION

Cette coupe sera organisée 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 prévu à 192 € par équipe incluant les prestations du week-end :

- un repas du midi
- un repas du soir
- un petit déjeuner

## ARTICLE 6 – CLASSEMENT ET RECOMPENSE

Le club organisateur devra récompenser au minimum les trois premières équipes.

## 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 dispositions des articles 2.3.1.1 et suivants du Code Sportif.

## TROPHÉE @LTICOLS 2019

Organisé par la Commission Nationale de Tourisme, ce trophée consiste pour le participant à effectuer le plus grand dénivelé en franchissant des cols routiers.

Il est pratiqué à la convenance des participants pendant la période de participation.

## ARTICLE 1 : PÉRIODE DE PARTICIPATION

Ce trophée débute le 1er mars 2019 et se termine le 15 septembre 2019

## ARTICLE 2 : PARTICIPANTS

Seuls les licenciés tourisme FFM pour l'année du trophée peuvent participer.

## ARTICLE 3 : VÉHICULES 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 GÉOGRAPHIQUES

a. Seuls les cols indiqués nommément avec leurs altitudes seront pris en considération et leur altitude recensée, qu'ils soient en France ou dans les pays limitrophes. Les monts, même avec une altitude, ne sont pas pris en compte.

b. 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.

c. Aucun col situé sur autoroute ne sera pris en compte pour des raisons de sécurité !

d. 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...*

e. Seul le pilote marque des points. Il n'y a pas de classement passager.

f. 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, soit en envoyant au correspondant FFM (1) les documents suivants, soit en les présentant au délégué FFM présent sur chaque rassemblement du Championnat de France de Tourisme.

- Demande d'inscription écrite (mail ou courrier), avec numéro de licence, nom et adresse du participant.
- Photocopie de la carte grise du (ou des) véhicule(s) qui sera utilisé(s).

L'organisation se garde le droit de refuser toute inscription sans avoir à justifier sa décision.

La feuille de pointage et le millésime 2019 sont disponibles sur le site internet de la FFM au début du concours.

**ARTICLE 6 : CONTRÔLE DE PASSAGE**

Comme preuve de son passage à chaque col le participant devra :

1/ Prendre une photographie montrant les 3 éléments suivants :

- la plaque d'immatriculation du véhicule
- la plaque nominative du col. A défaut de celle-ci, faire sa photo de façon à ce que le paysage (arrière-plan ou bâtiment, etc..) soit caractéristique du lieu. En cas de doute, prendre 2 photos: l'une proche du véhicule, l'autre, plus générale, montrant le véhicule dans le paysage.
- Le millésime de l'année en cours.

Les photos devront être sur papier (format quart de page A4) à exclusion de toutes diapos, cassettes, disquette, vidéos, etc...

Sous réserve qu'elles soient suffisamment lisibles, les photos peuvent être imprimées sur un page A4 à raison de 4 photos maximum par page.

Les photos doivent être légendées avec les éléments décrits au point 3.

2/ Inscrire sur la feuille de pointage :

- le nom du col et son altitude
- la ville la plus proche
- le numéro de la route et le département

A la fin de chaque feuille, indiquer sur le bas de la feuille, le total des points obtenus. Si le participant a plusieurs fiches de pointage, les numéroter clairement.

3/ Inscrire au dos de la photo :

- le numéro de licence FFM
- le numéro de la case correspondant à la photo.
- le nom du col s'il ne figure pas sur la photo

**ARTICLE 7 : ENVOI DES DOCUMENTS**

Les photos et feuilles de pointage devront être expédiées au correspondant pour l'alticol (1) impérativement au plus tard à la date de fin de clôture du trophée (cachet de la poste faisant foi).

La commission se réserve le droit de ne pas tenir compte de documents envoyés hors-délai.

Un envoi échelonné des fiches de pointage dans le courant de la saison est souhaitable.

Chaque envoi devra comporter au plus 50 cols et être espacé d'au moins 14 jours.

**ARTICLE 8 : CLASSEMENT**

Le classement est établi sur la base du cumul des altitudes validées sur les feuilles de pointage.

Le classement final du trophée sera annoncé lors de la dernière étape du Championnat de France de Tourisme des Clubs sous réserve d'homologation.

Le trophée sera remis lors du premier CFT de l'année suivante.

**ARTICLE 9 : CONTRÔLE 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 FFM pour l'@Iticols.2019 :

Daniel DERRIEN - 4, rue des Prés - 80460 OUST MAREST  
mc.emt@laposte.net

**TROPHÉE DES CURIOSITÉS TOURISTIQUES 2019**

Ce trophée vise à favoriser la découverte touristique du territoire national en incitant les participants à sillonner les départements de France pour rallier différents Point Photo définis.

Ce trophée peut être pratiqué à la convenance du participant, sans contraintes de délais, de nombre de Point Photo, de distance ou de moyenne kilométrique imposée.

**ARTICLE 1 : PÉRIODE DE PARTICIPATION**

Ce trophée débute le 1er mars 2019 et se termine le 15 septembre 2019.

**ARTICLE 2 : PARTICIPANTS**

Seuls les licenciés tourisme FFM pour l'année du trophée peuvent participer.

### **ARTICLE 3 : VÉHICULES 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 GÉOGRAPHIQUES**

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.

Le lien pour l'accès au dossier des Points Photos de référence, un dossier (téléchargeable) exploitable avec l'application Google Earth (gratuite) et le lien à un dossier de dépôt de vos photos vous seront renvoyé par mail par le correspondant FFM (1). Le millésime sera mis à disposition sur le site de la Fédération Française de Motocyclisme.

### **ARTICLE 6 : POINTS PHOTOS**

- a) Seuls sont pris en compte les Points Photos remis par le correspondant FFM (1).
- b) Chaque Point Photo ne peut être comptabilisé qu'une fois par saison et par pilote.
- c) Seul le pilote marque des points, il n'y a pas de classement passager.

### **ARTICLE 7 : CONTRÔLES 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).

La photo peut être prise par le passager (ou tout autre personne) avec le pilote sur la moto afin de pouvoir gêner le moins possible les autres usagers.

Pas de photos de groupe.

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 nommés avec les éléments suivant :

- Le repère du Point Photo tel qu'il est dans le dossier de référence (par exemple 01 2018 01)
- Le numéro de licence FFM (par exemple 000001)
- Le nom du Point Photo (par exemple Fort l'Ecluse)

Ce qui donnerait : 01 2018 01 000001 Fort l'Ecluse

Toutes photos qui ne seraient pas nommées de la sorte seraient exclues.

### **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 court de la saison est souhaitable.

### **ARTICLE 9 : CLASSEMENT**

Le classement est établi sur la base nombre total de points validés sur la saison à raison d'un point par Point Photo validé.

Il est attribué un bonus supplémentaire d'un point par département complété.

Le classement final du concours sera annoncé lors de la dernière étape du Championnat de France de Tourisme des Clubs sous réserve d'homologation.

Le trophée sera remis lors du premier CFT de l'année suivante.

### **ARTICLE 10 : CONTRÔLE 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 2019 :  
Jean-Christophe Régal  
curiositetourisme@gmail.com

# CALENDRIER DES CHAMPIONNATS COUPES ET TROPHÉES DE FRANCE F.F.M. 2019

Calendrier prévisionnel au 28/12/2018

## VITESSE

### CHAMPIONNAT DE FRANCE SUPERBIKE

6-7/04	72 - Le Mans	ASM 24H ACO
4-5/05	32 - Nogaro	ASM Armagnac Bigorre
1-2/06	30 - Ledenon	MC Ledenon
22-23/06	64 - Pau Amos	MC Pau Amos
6-7/07	58 - Magny-Cours	MC Nevers et Nièvre
24-25/08	93 - Carole	MC Motors Events
14-15/09	81 - Albi	MCC Albi

### COUPES DE FRANCE PROMOSPORT

23-24/03	32 - Nogaro	ASM Armagnac Bigorre
27-28/04	93 - Carole	MC Motors Events
25-26/05	62 - Croix en ternois	ASM Croix en Tern
15-16/06	64 - Pau Amos	MC Pau Amos
20-21/07	72 - Le Mans	ASM 24H ACO
3-4/08	58 - Magny-Cours	Nevers et Nièvre
7-8/09	30 - Ledenon	MC Ledenon

### CHAMPIONNAT DE FRANCE DE LA MONTAGNE

4-5/05	74 - Franciens	MC Arbusigny
9-10/06	73 - Chanaz	MC Chanaz
15-16/06	25 - Marchaux	AM Doubs
6-7/07	42 - Panisnières	AMR Panisseriesoire
20-21/07	01 - Petit Abergement	UM Ain
17-18/08	42 - Marthes	MC les Picarloux
31-01/09	74 - Frangy	MC Frangy

### CHAMPIONNAT DE FRANCE MOTO 25 POWER

30-31/03	42 - Roanne	AMR Panisseriesoire
20-21/04	13 - Eyguieres	Team LDP
11-12/05	03 - Paray sous Brailles	MC en Saint Pourcinois
01-02/06	71 - Le Creusot	RM Creusotin
22-23/06	14 - Vendevre	Motos Actives 14
17-18/08	44 - Ancenis	MTT Herblinois
7-8/09	70 - Auterailles	AM Doubs
28-29/09	85 - Fontenay le Comte	MC Fontenay le Comte
12-13/10	30 - Alès	MC Lyon

### COUPE DE FRANCE D'ENDURANCE

11-12/05	21 - Dijon Prenoix	Endurance Events
6-7/07	32 - Nogaro	Endurance Events
2-3/08	86 - Le Vigeant	Endurance Events
6-7/09	72 - Le Mans	Endurance Events
12-13/10	58 - Magny-Cours	Endurance Events

### CHAMPIONNAT DE FRANCE VITESSE FEMININ

20-21/04	72 - Le Mans	
25-26/05	58 - Magny-Cours	
22-23/06	93 - Carole	
21-22/09	83 - Le Castellet	

## MOTOCROSS

### CHAMPIONNAT DE FRANCE 24MX TOUR

#### ELITE / JUNIOR / MX ESPOIRS 85cc

16-17/03	81 - Castelnau de Lévis	AGS Puech Rampant
13-14/04	35 - Romagné	MC Romagné
27-28/04	57 - Bitché	UM Bitchoise
11-12/05	10 - Bourguignons	AS Domaine de Fool
18-19/05	84 - Pernes les Fontaines	MC Pernois
29-30/06	50 - Rauville la Place	MC Val d'Ouve
13-14/07	35 - Iffendic	MC Iffendic

### CHAMPIONNAT DE FRANCE NATIONAL MX125

31/03	39 - Authume	UM Doloise
22/04	27 - Thomer	MC Thomer la Sogne
05/05	38 - Bouvesse Quirieu	AMV de Bouvesse
19/05	76 - Gravenchon	MC Gravenchonnais
02/06	10 - Montgueux	UM de l'Aube
09/06	44 - Nozay	MC Nozéen
23/06	45 - St Aignan le Jaillard	MC St Aignan le Jaillard

### CHAMPIONNAT DE FRANCE NATIONAL MX1

31/03	56 - Glénac	MC Glénac
22/04	03 - Quinssaines	MC de Montluçon
05/05	31 - Gaillac Toulza	Toulouse Moto Sport
02/06	71 - Macon	AMC de Macon
09/06	28 - Brou	MC Brou

### CHAMPIONNAT DE FRANCE NATIONAL MX2

24/03	43 - Yssingaux	MC Yssingelais
07/04	26 - Valence	MC Valentiniois
22/04	55 - St Mihiel	MC St Mihiel
05/05	31 - Gaillac Toulza	Toulouse Moto Sport
02/06	71 - Macon	AMC de Macon
15/06	Le Mas Rillier	MC le Mas Rillier
07/07	50 - Ouville	Ouville MC

### CHAMPIONNAT DE FRANCE MINIVERT

21/04	34 - Aspiran	MC Aspiranais
09/06	16 - Brigueuil	Brigueuil Mx Club
16/06	59 - Etroeungt	MC de l'Avesnois
23/06	67 - Riedseltz	MC Riedseltz
07/07	74 - Thorens-Glières	MC Rochois
04/08	63 - Vic le Comte	MC Vicomtois
15/08	50 - Gorges	Team Challenge One

### CHAMPIONNAT DE FRANCE MX VÉTÉRAN

21/04	87 - Cussac	Cussac MC
28/04	30 - Rousson	MC Salindres Rousson
19/05	57 - Hombourg Budange	Thionville TT MC
23/06	70 - St Rémy	MC de Saint Rémy
07/07	15 - St Mamet	MC St Mamet
15/09	07 - La Voulte	MC La Voulte
29/09	81 - Castelnau de Lévis	AGS Puech Rampant

### CHAMPIONNAT DE FRANCE QUAD ÉLITE

24/03	36 - Argenton s/Creuse	MC Argentonnais
07/04	26 - Valence	MC Valentiniois
22/04	37 - Chinon	AM Chinon
26/05	14 - Clécy	Clécy MC
30/06	39 - Authume	UM Doloise
08/09	71 - Gueugnon	MC Dardon Gueugnon

### CHAMPIONNAT DE FRANCE ENDURANCE TT QUAD

06/04	24 - Leyssartoux	MC de Leyssartoux
15/06	24 - Leyssartoux	MC de Leyssartoux
03-04/08	57 - Avricourt	MC le Bol d'Air
28/09	17 - Grézac	Grézac MC

### CHAMPIONNAT DE FRANCE QUAD ESPOIRS

06/04	24 - Leyssartoux	MC de Leyssartoux
02/06	74 - Chaumont	MC de Chaumont
15/06	24 - Leyssartoux	MC de Leyssartoux
03-04/08	57 - Avricourt	MC le Bol d'Air
28/09	17 - Grézac	Grézac MC

# CALENDRIER DES CHAMPIONNATS COUPES ET TROPHÉES DE FRANCE F.F.M. 2019

## CHAMPIONNAT DE FRANCE SUPERMOTARD

22-23/03	40 - Circuit d'Escource	MC de la Côte d'Argent
20-21/04	88 - Juvaucourt	MC Lunéville
08-09/06	35 - Lohéac	MC Roazhon Supermot'
22/23/06	13 - Eyguières	MC ZF Grand Prix
05-06/07	58 - Magny Cours	MC de Nevers et de la Nièvre
27-28/07	18 - St Amand Colombiers	Boischaux MC
31/08-01/09	83 - Circuit Paul Ricard	MC Circuit Paul Ricard
14-15/09	25 - Villars S/Ecot	MC Villars S/Ecot

## CHAMPIONNAT DE FRANCE SIDE-CAR CROSS INTER

30-31/03	33 - Illats	2, 4, 6 Roues
27-28/04	49 - Pontigné	MC Baugeois
26/05	82 - Labarthe	MC du Bas Quercy
09/06	28 - Brou	MC Brou
23/06	86 - Chauvigny	MC Chauvinois
30/06	37 - Huismes	MC Huismes
20-21/07	23 - Ahun	AM Creusoise
22/09	79 - Thouars	MC Thouarsais

## CHAMPIONNAT DE FRANCE MX FÉMININ

17/03	53 - Château Gontier	MC Château Gontier
24/03	77 - Fulbaines	LMR IDF
28/04	69 - Tarare	MC Baldago's
12/05	58 - St Eloi	MC de Nevers et de la Nièvre
16/06	14 - Tilly S/Seulles	MC Caen
13-14/07	35 - Iffendic	MC Iffendic
24-25/08	67 - Mothern	MC Mothern

## CHAMPIONNAT DE FRANCE MX DES RÉGIONS

24-25/08	67 - Mothern	MC Mothern
----------	--------------	------------

## CHAMPIONNAT DE FRANCE MONTÉE IMPOSSIBLE

23/06	74 - Bernex	MC Bernex Dent d'Oche
21/07	88 - La Bresse	SM La Bressaude
18/08	64 - Arette	MC d'Arette
08/09		MC St Affriquin
22/09	68 - Muhlbach	MC MI Muhlbach
07/10	69 - Lamure s/Azergues	MC Croix Borsat

## TRIAL

### CHAMPIONNAT DE FRANCE ADULTES, JEUNES, FÉMININ

31/03	13 - Lançon de Provence	MC Toulonnais
14/04	77 - Nemours	UM Nemourienne
05/05	Andorre - Sant Julia	FMA
19/05	67 - Andlau	MC Andlau
16/06	03 - Quinsaines	MC Montluçon
15/09	04 - Châteauneuf V.St Donat	MC V. Villeneuve
06/10	19 - Allassac	AM Allassac

### TRIAL DES RÉGIONS

06-08/09	60 - TC Caisnes-Caisnes
----------	-------------------------

### TROPHÉE DE FRANCE DES CLASSIQUES DE TRIAL

11-12/05	3 jours du Cantal	TC St-Mamet
30/05-01/06	3 jours de l'Aveyron	MC 12
13-14/07	4 jours de la Creuse	ATC St-Christophe
27-28/07	3 jours des Vosges	MC Htes Vosges
25-26-27/10	3 jours de la Truyère	TC St-Mamet

### VINTAGE TROPHY

23-24/02	11 - Château Lastours	Provence TC
11-12/05	83 - Le Castellet	Provence TC
22-23/06	04 - Boade-Senez	MC Boade
24-25/38	38 - Les 2 Alpes	Provence TC

## RENCONTRE NATIONALE TRIAL ÉDUCATIVE

20-10	30 - Bagnols-Sur-Cèze	MC Bagnolsais
-------	-----------------------	---------------

## ENDURO

### CHAMPIONNAT DE FRANCE 24MX D'ENDURO

30-31/03	64 - St Palais	MC des 2 Gaves
27-28/04	17 - St Jean d'Angély	MC Angérien
08-09/06	10 - Gye sur Seine	MC Gye Champagne
27-28/07	22 - Le Merzer	MC Goudelin Le Merzer
21-22/09	43 - Langeac	MC Haut Allier

### CHAMPIONNAT DE FRANCE DE CROSS COUNTRY

16-17/03	63 - Apmat	Hard Moto
13-14/04	10 - Essoyes	MC Essoyes
10-12/05	34 - St Pons de T.	QC Jaur
22-23/06	23 - Royère de V.	Vassivière CTT
07-08/09	63 - Le Puy-en-Velay	MC Puy en V.
05-06/10	02 - Montigny les Condé	Team Condé MV

### COUPE DE FRANCE DES RÉGIONS D'ENDURO

09-10/03	30 - Domazan	MC Domazan
----------	--------------	------------

### COUPE DE FRANCE D'ENDURANCE TOUT TERRAIN

05-06/10	72 - St-Rémy du V.	Kick MC
----------	--------------------	---------

### TROPHEE ENDURO KID

20/04	15 - Riom M.	Quad M.G
04/05	46 - Auzolle	Cahors TC
14/07	25 - La Bosse	AM Les Fins
07/09	63 - Issoire	Issoire MV
05/10	43 - Brioude	MC Brioude

### CLASSIQUES

23-24/03	Val de Lorraine
03-05/05	Grappe de Cyrano
17-19/05	Trefle Lozérien
29-30/06	Rand' Auvergne
07/07	KTM Mania
24-25/08	Aveyronnaise Classic

## RALLYE ROUTIER

### CHAMPIONNAT DE FRANCE DES RALLYES ROUTIERS

23-24/03	30 - Cévennes	MS Nimois
27-28/04	72 - Sarthe	ASM ACO
11-12/05	69 - Beaujolais	CM Beaujolais
12-13/07	12 - Dourdou	MC Villecomtal
07-08/09	07 - Coteaux	Racing Auto Moto Passion
19-20/10	16 - Charentes	CORRC

## COURSES SUR PISTE

### LIGUE NATIONAL DE SPEEDWAY

16/02	47 - Marmande	MC Marmandais
03/03	33 - Lamothe Landeron	Dynamic MC Lamoithais
10/03	33 - Lamothe Landeron	Dynamic MC Lamoithais
16/03	47 - Marmande	MC Marmandais
24/03	33 - La Réole	MC Réolais
31/03	33 - Morizès	Morizès MC
14/04	33 - La Réole	MC Réolais
21/04	33 - Morizès	Morizès MC

# CALENDRIER DES CHAMPIONNATS COUPES ET TROPHÉES DE FRANCE F.F.M. 2019

## CHAMPIONNAT DE FRANCE LONG TRACK ÉLITE/ NATIONAL

05/05	33 - Morizès	Morizès MC
25/08	49 - Brissac Loire Aubance	MC Brissac
06/10	47 - Marmande	MC Marmandais

## CHAMPIONNAT DE FRANCE LONG TRACK ESPOIR

18/05	33 - Tayac	MC Tayac
15/06	33 - La Réole	MC Réolais
22/06	33 - St Macaire	SMC Macarien
13/07	47 - Marmande	MC Marmandais

## CHAMPIONNAT DE FRANCE GRASS TRACK SIDE CAR

05/05	33 - Morizès	Morizès MC
22/06	33 - St Macaire	SMC Macarien
25/08	49 - Brissac Loire Aubance	MC Brissac
06/10	47 - Marmande	MC Marmandais

## CHAMPIONNAT DE FRANCE LONG-TRACK 250cc

05/05	33 - Morizès	Morizès MC
06/10	47 - Marmande	MC Marmandais

## CHAMPIONNAT DE FRANCE GRASS-TRACK/ LONG TRACK 85cc-129cc

05/05	33 - Morizès	Morizès MC
18/05	33 - Tayac	MC Tayac
22/06	33 - St Macaire	SMC Macarien
06/07	33 - Tayac	MC Tayac
25/08	49 - Brissac Loire Aubance	MC Brissac
06/10	47 - Marmande	MC Marmandais

## CHAMPIONNAT DE FRANCE GRASS-TRACK LONG-TRACK KIDS

05/05	33 - Morizès	Morizès MC
18/05	33 - Tayac	MC Tayac
22/06	33 - St Macaire	SMC Macarien
06/07	33 - Tayac	MC Tayac
25/08	49 - Brissac Loire Aubance	MC Brissac
06/10	47 - Marmande	MC Marmandais

## CHAMPIONNAT DE FRANCE FLAT-TRACK

05/05	33 - Morizès	Morizès MC
18/05	33 - Tayac	MC Tayac
06/07	33 - Tayac	MC Tayac
25/08	49 - Brissac Loire Aubance	MC Brissac

## CHAMPIONNAT DE FRANCE SPEEDWAY 250

27/07	33 - Lamothe Landeron	Dynamic MC Lamothais
-------	-----------------------	----------------------

## CHAMPIONNAT DE FRANCE SPEEDWAY 500

20/07	71 - Mâcon	AMC Mâcon
27/07	33 - Lamothe Landeron	Dynamic MC Lamothais

## COURSES SUR SABLE

### CHAMPIONNAT DE FRANCE DES SABLES 24MX

20-21/10	62 - Beach Cross Berck	Le Touquet Auto Moto
27-28/10	59 - Loon Plage	MC Du Littoral
01-02/12	33 - St-Léger de Balson	MC Langonnais
08-09/12	40 - Hossegor Capbreton	MC des Plages
12-13/01	33 - Grayan et l'hôpital	MC des Estreys
1-2-3/02	62 - Enduropale Le Touquet	Enduropale Touquet Org.

## MOTOS CLASSIQUES & HISTORIQUES

### CHAMPIONNAT DE FRANCE DE VITESSE EN MOTOS ANCIENNES SOLO

23-24/03	30 - Alès	MC Motors Events
20-21/04	72 - Le Mans	ASM 24H ACO
<i>(catégorie Vintage et Classic seulement)</i>		
27-28/04	62 - Croix en Ternois	MC Accélération
18-19/05	Espagne - Navarra	Circuit de Navarra
22-23/06	93 - Carole	MC Motors Events
13-14/07	81 - Albi	Ultimate Cup Moto
28-29/09	64 - Pau Arnos	MC Pau Arnos

### CHAMPIONNAT DE FRANCE DE VITESSE EN MOTOS ANCIENNES ENDURANCE

23-24/03	30 - Alès	MC Motors Events
22-23/06	93 - Carole	MC Motors Events
13-14/07	81 - Albi	Ultimate Cup Moto
31/08-1/09	86 - Le Vigeant	MC Motors Events
28-29/09	64 - Pau Arnos	MC Pau Arnos

### CHAMPIONNAT DE FRANCE COURSES DE CÔTE DE MOTOS ANCIENNES

31/03	83 - Le Muy	Team Raph a toc
4-5/05	74 - Franc lens	MC de Arbusigny
9-10/06	73 - Chanaz	MC Chanaz
6-7/07	42 - Pannissière	AMR Pannissieroise
13-14/07	68 - Mulbach sur Munster	Nouveau MC de Munster
17-18/08	42 - Marthes	MC Picarloux

### CHAMPIONNAT DE FRANCE DE TRIAL MOTOS CLASSIQUES ET HISTORIQUES

#### 4 épreuves régionales :

17/03	13 - Barbentane	TL Club Barbentonais
Avril	49 - Chalonnes s/ Loire*	TC Chalonnais
Juin	64 - Itsaxou ou Lourdes*	
9/09*	38 - Susville*	Randonneurs T. de Fontaine
21-22/09	66 - La Châtre	Trial Club du Pays de la Châtre

Reste 1 épreuve centrale à déterminer

### CHAMPIONNAT DE FRANCE D'ENDURO A L'ANCIENNE

14/04	83 - Cabasse	MC du Var
5/05	23 - Champagnat	Les I-rondelles
19/05	13 - Châteauneuf s/Charente	AM Castenoviennne
1/06	03 - Le Mayet de Montagne	Team Saint Yorre Motos
23/06	27 - Brionne	Brionne Moto Verte
25/08	25 - Gonsans	MC Besancon-Gonsans
8/09	12 - Levezou	MC du Levezou
28-29/09	48 - Auroux	AM Chams Auroux

### CHAMPIONNAT DE FRANCE DE MOTOCROSS A L'ANCIENNE

7/04	25 - Etrabonne	MC Etrabonne
4-5/05	40 - Haut Maucou	Stade Montois MC
2/06	31 - Beaumont sur Lèze	Beaumont Moto Sport
21/07	23 - Ahun	AM Creusoise
8/09*	77 - Vincly-Manceuvre*	MC Nord Seine et Marnais
22/09	58 - St-Eloi	MC Nevers et de la Nièvre

### CHAMPIONNAT DE FRANCE DES RALLYES ROUTIERS MOTOS ANCIENNES

23-24/03	30 - Les Cévennes	MS Nimois
27-28/04	72 - La Sarthe	ASM ACO
11-12/06	69 - Le Beaujolais	CM Beaujolais

# CALENDRIER DES CHAMPIONNATS COUPES ET TROPHÉES DE FRANCE F.F.M. 2019

12-13/07 12 - Le Dourdou MC Villecomtal  
7-8/09 07 - Les Côteaux Racing AM Passion  
19-20/10 16 - Les Charentes CORRC

## TOURISME

### CHAMPIONNAT DE FRANCE DE TOURISME (à venir)

#### ÉTAPES INTERMÉDIAIRES (à venir)

## MOTO-BALL

### CHAMPIONNAT DE FRANCE ELITE 1

13 avril 1ère journée  
27 avril 2ème journée  
18 mai 3ème journée  
25 mai 4ème journée  
29 juin 5ème journée  
06 juillet 6ème journée  
20 juillet 7ème journée  
27 juillet 8ème journée  
17 août 9ème journée  
24 août 10ème journée  
31 août 11ème journée  
07 septembre 12ème journée  
21 septembre 13ème journée  
05 octobre 14ème journée

### CHAMPIONNAT DE FRANCE ELITE 2

13 avril 1ère journée  
27 avril 2ème journée  
18 mai 3ème journée  
25 mai 4ème journée  
29 juin 5ème journée  
06 juil 6ème journée  
20 juil 7ème journée  
27 juil 8ème journée  
17 août 9ème journée  
24 août 10ème journée  
31 août 11ème journée  
07 septembre 12ème journée  
21 septembre 13ème journée  
05 octobre 14ème journée

### COUPE DE FRANCE SENIORS

06 avril Quart de Finale Aller  
04 mai Quart de Finale Retour  
01 juin Demi Finale Aller  
13 juillet Demi Finale Retour  
14 septembre Finale

### TROPHEE DE FRANCE

07 avril Quart de Finale Aller  
05 mai Quart de Finale Retour  
02 juin Demi Finale Aller  
14 juil Demi Finale Retour  
15 septembre Finale

### TROPHÉE DES CHAMPIONS ELITE 1

19 octobre

### TROPHÉE DES CHAMPIONS ELITE 2

20 octobre

### CHAMPIONNAT DE FRANCE JUNIOR U18

Nord Aller

27 avril  
18 mai  
25 mai  
29 juin  
20 juil

### Nord Retour

17 août  
24 août  
31 août  
07 septembre  
05 octobre

### Sud Aller

24 avril  
18 mai  
25 mai  
29 juin  
20 juil

### Sud Retour

17 août  
24 août  
31 août  
07 septembre  
05 octobre

### Finale Nord/Sud

19 octobre

### Coupe de France Junior

Calendrier disponible sur [www.motoball.fr](http://www.motoball.fr)

## Calendrier 2019 des grands événements moto, side-car et quad en France\*

### FEVRIER

- 01-03/02** Enduropale / Quaduro du Touquet Pas-de-Calais (62).  
**09/02** AMV Cup - Paris - Stade de France (93).

### MARS

- 09/03** Championnat du Monde FIM X-Trial - Marseille (13).

### AVRIL

- 13/04** X-Trial des Nations - Vendéspace (85).  
**20-21/04** Championnat du Monde FIM d'Endurance - 24 Heures du Mans (72).

### MAI

- 04-05/05** Championnats d'Europe de Motocross (zone Sud & Ouest) EMX65/85 /  
 Championnat d'Europe de Motocross Féminin - Vesoul (70).  
**17-19/05** Championnat du Monde de Courses sur route, Grand Prix de France - Le Mans (72).  
**24-26/05** Championnat d'Europe Open d'Endurance (12 Heures de Magny-Cours)  
 Magny-Cours (58).  
**25-26/05** Championnat du Monde FIM de Motocross MXGP-MX2 / Championnat d'Europe de  
 Motocross EMX125/250 - Saint-Jean-d'Angély (17).

### JUIN

- 01-02/06** Championnat du Monde FIM de Side-car Cross - Plomion(02).  
**08/06** Round Qualificatif de Grand Prix de Speedway - Round 3 - Lamothe-Landerron (33).  
**14-16/06** Championnat du Monde FIM d'Enduro - Ajaccio (2A).  
**15/06** Championnat du Monde FIM de Long-Track - Finale 2 - La Réole (33).

### JUILLET

- 20-21/07** Championnat du Monde FIM de Trial - Auron (06).  
**20/07** Championnat d'Europe de Speedway U21 par équipe - Macôn (71).  
**20-21/07** Trophée Franco-Italien - Saint-Pierre-d'Albigny (73).

### AOUT

- 10-11/08** Championnat d'Europe de Trial Jeunes / Junior Cup / Plus de 40 ans / Féminin  
 Ancelle (05).  
**17-18/08** Championnat d'Europe de la Montagne - Marlhes (42).  
**23-25/08** 12h de Quad de Pont-de-Vaux (01).

### SEPTEMBRE

- 07-08/09** Championnat du Monde FIM de Sidecar Cross - Dardon-Gueugnon (71).  
**07/09** Championnat du Monde FIM de Long-Track - Finale 4 / Coupe du Monde FIM  
 de Flat-Track - Morizès (33).  
**20-22/09** Championnat du Monde FIM d'Endurance - Bol d'Or / Bol d'Argent / Bol Classic  
 Le Castellet (83).  
**21-22/09** Supermoto des Nations - Circuit Carole (93).  
**27-29/09** Championnat du Monde FIM Superbike / Supersport / Supersport 300cc /  
 Superstock 1000cc / Championnat d'Europe Supersport 600cc - Magny-Cours (58).  
**27-29/09** Championnat du Monde FIM d'Enduro - Ambert (63).  
**28-29/09** Champion d'Europe de Vitesse Vintage - Pau-Arnos (64).

### NOVEMBRE

- 09-10/11 Supercross de Paris (75).

\* Calendrier prévisionnel sous réserve de modifications

## NOTES

A series of horizontal dotted lines for writing notes.

**FRANCE**  
EQUIPEMENT



Made in France

**LE MADE IN FRANCE...**

Nos disques de freins, nos couronnes et nos pignons sont usinés dans nos ateliers à Nevers (58), meilleur moyen d'assurer une qualité de fabrication irréprochable.

**... ASSOCIÉ AU LEADER JAPONAIS**

Avec nos pignons et nos couronnes, les chaînes RK vous garantissent la meilleure qualité de kits chaînes disponible sur le marché.

**FORMULE GAGNANTE!**

Les teams GMT 94, S.R.C. Kawasaki, Gas-Gas France pour ne citer qu'eux, utilisent nos disques de freins et nos kits chaînes, prouvant ainsi la fiabilité de nos produits et vous assurant un niveau de sécurité maximal!

**QUALITÉ**  
**INDÉNIABLE**  
**SÉCURITÉ**  
**OPTIMALE**



**FRANCE**  
EQUIPEMENT

**RK**  
TAKASAGO CHAIN

**DISTRIBUTEUR EXCLUSIF DE LA MARQUE RK EN FRANCE**

[www.franceequipement.com](http://www.franceequipement.com)

L'indispensable pour routières | sportives | tout-terrain | scooters

tél. : 03 86 71 83 71 | [contact@franceequipement.com](mailto:contact@franceequipement.com)

France Équipement - SA au capital de 260 000 € - RCS Nevers - SIRET 337 688 212 000 30 - NAF 3091Z - TVA FR43 337 688 212

 /franceequipement

**FRANCE**  
EQUIPEMENT



TOUT L'ACCESSOIRE À PORTÉE DE CLIC  
[www.franceequipement.com](http://www.franceequipement.com)

**FFM**  
FEDERATION FRANCAISE DE MOTOCYCLISME

**+10%**  
**DE RÉDUCTION**  
pour tous les licenciés FFM\*

**+110 000**  
références pour toutes les  
marques dispo sur le site

Livraison  
**24H**

SPORTIVES  
CROSS  
OUTRÉS  
SCOOTERS QUADS/ATV

\* offre réservée aux licenciés FFM, uniquement valable sur la gamme Liqui Moly, les kits chaînes et disques de freins France Équipement.

[www.franceequipement.com](http://www.franceequipement.com)

L'indispensable pour routières | sportives | tout-terrain | scooters

tél. : 03 86 71 83 71 | [contact@franceequipement.com](mailto:contact@franceequipement.com)

France Équipement - SA au capital de 260 000 € - RCS Nevers - SIRET 337 688 212 000 30 - NAF 3091Z - TVA FR43 337 688 212

 /franceequipement