

DISCIPLINE ENDURO

Les présentes règles techniques et de sécurité discipline enduro sont édictées par la Fédération Française de Motocyclisme en application de l'article L 131-16 du code du sport relatif à l'organisation et à la promotion des activités physiques et sportives et conformément aux articles R.331-18 à R.331-45 de ce même Code.

Elles ont vocation à s'appliquer à l'ensemble des manifestations d'enduro organisées sur le territoire français par tout organisateur relevant ou non de la fédération délégataire.

Au cas où un organisateur ferait une demande pour organiser une épreuve ou manifestation dans une discipline non répertoriée, il conviendra de se référer aux règles techniques et de sécurité de la spécialité la plus voisine pour apprécier les règles techniques et de sécurité applicables.

ARTICLE 1 : DEFINITION

L'enduro est une épreuve motocycliste de régularité qui a pour but de mettre en valeur la régularité et l'endurance des pilotes ainsi que la résistance des machines. Elle peut être organisée sur une ou plusieurs journées.

Une manifestation d'enduro est composée de parcours de liaison et de secteurs sélectifs appelés "spéciales". Elle se déroule sur un itinéraire qui peut être composé :

- des voies normalement ouvertes à la circulation publique, de chemins publics et / ou et privés faisant l'objet, le jour de la manifestation, d'un arrêté préfectoral d'usage privatif.
- des parcours tracés dans un domaine privé interdit à la circulation publique Les "spéciales" devront être clairement définies, balisées et particulièrement sécurisées.

La moyenne horaire sur le parcours de liaison ou sur les épreuves de "spéciale" ne devra pas dépasser la moyenne de 50 km/h.

Les machines seront placées en régime de Parc Fermé en dehors du temps passé sur le parcours et du temps prévu chaque jour avant le départ pour l'assistance technique.

ARTICLE 2 : AUTORISATION DES MANIFESTATIONS

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 :

- L'organisation d'une manifestation d'enduro est soumise à autorisation préfectorale.

ARTICLE 3 : AMENAGEMENTS DES PARCOURS ET PARCOURS DE LIAISON

Le jour de la manifestation, le Directeur de Course devra vérifier que tous les points de l'arrêté préfectoral et des règles techniques et de sécurité enduro sont respectés.

Dans le cadre d'une compétition, l'organisateur doit prévoir :

- Un parc coureurs réservé aux pilotes et à leurs accompagnateurs, pouvant accueillir les véhicules ateliers et d'habitations.
- Une zone pour les contrôles techniques et administratifs,
- Un parc dit "fermé" permettant le stationnement des tous les motocycles avant le départ et après l'arrivée de la manifestation. Cette zone sera clairement délimitée par des barrières ou par tout autre moyen. L'accès sera interdit à toute personne non autorisée par l'organisateur.
- Une zone contigüe au parc de travail et clairement délimitée, réservée à l'assistance avant le départ.
- Une zone de départ clairement identifiée par un marquage au sol ou pouvant être un podium. Dans tous les cas, sa largeur permettra le départ de 4 motocycles maximum ou de 2 x 3 motocycles partant de minute en minute. Des barrières de chaque côté de la zone de départ interdiront l'accès ou la traversée de la zone. Le sens de marche et la signalisation utilisée sur le tracé devront être indiqués à proximité de la zone de départs.
- Un panneau d'affichage officiel, facilement reconnaissable et accessible par tous à proximité de la zone de départ pour afficher les classements, les notes d'informations aux concurrents, etc.

a) Aménagement des parcours de liaison

Le parcours de liaison est constitué de voies publiques, goudronnées ou non (chemins, sentiers, etc.) et éventuellement de voies privées.

Le "hors piste" est interdit sauf si les propriétaires des voies privées empruntées donnent leur autorisation.

Le parcours de liaison doit être tracé de façon à éviter au maximum les routes goudronnées qui ne doivent représenter, au maximum, que 20 % du kilométrage total.

D'une manière générale, le parcours de liaison doit emprunter des sentiers, pistes ou chemins.

Le parcours de liaison pourra être constitué d'une ou plusieurs boucles, pouvant être effectuées plusieurs fois ou aller d'un point de départ à un point d'arrivée.

Le parcours de liaison comportera plusieurs contrôles horaires (CH). Chaque contrôle horaire devant être effectué dans un temps déterminé, sans jamais dépasser la moyenne de 50 km/h.

Le tracé du parcours de liaison sera indiqué au moyen d'un fléchage temporaire constitué de flèches et de panneaux de signalisation (stop, panneau sens interdit, etc.). Dans les zones "hors piste" des "couloirs" délimités par de la rubalise devront délimiter le parcours.

b) Aménagement des parcours

La distance journalière imposée aux concurrents ne peut être inférieure à 60 km, ni supérieure à 400 km.

Dans le cas de boucles, il est souhaitable que la longueur d'une boucle ne soit pas inférieure à 30 km, ni parcourue plus de 4 fois dans la même journée. Les parcours seront fléchés ou repérés.

Il est interdit de quitter le parcours pour quelque raison que ce soit sous peine de disqualification. Le parcours sera balisé par des flèches, les accès aux routes seront signalés par des panneaux stop et danger, de la banderole sera posée afin de délimiter des endroits bien définis (cultures, prairies, etc.).

Les pilotes sont tenus de se conformer au Code de la Route sur les parcours de liaison.

ARTICLE 4 : PROTECTION INCENDIE

Dans le cadre d'une compétition, du matériel de lutte contre les incendies (extincteur) doit être prévu dans les zones d'assistance (dans le parc coureurs, dans la zone d'attente, dans l'aire de départ et dans la (les) zone(s) de réparation et de signalisation). De plus, il est interdit de fumer dans chaque zone de ravitaillement.

ARTICLE 5 : PROTECTION DU PUBLIC ET DES PARTICIPANTS

a) Protection du public

Des zones seront réservées pour l'accueil du public. Elles seront définies par l'organisateur en relation avec la commission de sécurité.

b) Protection des participants

Sur les parcours de liaison, la protection des participants est fondée sur le respect des dispositions du code de la route et sur les zones dangereuses (ex. : carrefour) par une signalisation renforcée.

Les tracés devront être élaborés de façon à éviter, autant que faire se peut, tout obstacle dangereux principalement dans les spéciales. Si des obstacles naturels subsistent, des protections doivent être installées afin de protéger les pilotes de tous risques. Ces protections peuvent être constituées de bottes de paille dans les lieux où ceux-ci s'avèrent nécessaires.

ARTICLE 6 : ENCADREMENT DES MANIFESTATIONS

Pour fonctionner, une épreuve doit obligatoirement être encadrée par des personnes reconnues par la fédération délégataire (FFM) ou par une fédération agréée ayant une convention avec celle-ci, pour les fonctions suivantes :

- 1 Directeur de Course,
- 1 Commissaire Technique,
- Des Commissaires de Piste en nombre suffisant.

ARTICLE 7 : LES DRAPEAUX

Les drapeaux suivants sont utilisés lors des spéciales.

Drapeau national : Signal du départ d'une course.

Drapeau rouge : Arrêt immédiat

Drapeau jaune (en spéciale) : 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.

Drapeau blanc : Entrée de zone contrôle horaire (CH) placé 200m avant le poste de pointage

Drapeau blanc barré noir : Contrôle Horaire (CH) sans assistance

Drapeau jaune (sur le parcours) : .. Zone de pointage

Drapeau bleu : Contrôle de Passage (CP) à 150 mètres

Drapeau rouge : Contrôle de Passage (CP)

Les dimensions des drapeaux doivent être d'environ 500 x 500mm.

ARTICLE 8 : LES PANNEAUX

Des panneaux indiquant le départ et l'arrivée pourront être utilisés sur les spéciales.

ARTICLE 9 : MEDICALISATION DES COMPETITIONS

Sur tous les tests chronométrés, il faut un médecin titulaire d'une thèse en doctorat en médecine, inscrit au Conseil de l'Ordre des médecins, responsable médical de la manifestation. En tant que chef du service médical (CSM), il supervisera l'ensemble des secours médicaux mis à sa disposition.

L'organisateur devra également prévoir :

Une ambulance permettant le transport d'un blessé dans de bonnes conditions.

ARTICLE 10 : AGES, CYLINDREES ET DUREES DE CONDUITE DES PARTICIPANTS

Il est interdit de faire participer simultanément dans une compétition et à l'entraînement des motocycles solos avec des véhicules à trois ou quatre roues, à l'exception des épreuves dites "Bajas" disputées sur des parcours.

AGE	CYLINDREE	DUREE DE PRATIQUE PAR JOUR	ACCOMPAGNEMENT DES PILOTES
A partir de 7 ans	65cc maximum	Activités de compétition sur la base d'un référentiel défini par la Fédération Délégitaire.	
		Durée de l'épreuve : Pas plus de 4 spéciales par jour, chacune d'elles ne pouvant excéder 10 mn de pilotage consécutif.	
		Le temps de liaison entre chaque spéciale ne pourra pas être supérieur à 45 minutes.	Le parcours devra être fermé à la circulation sur sa totalité.
A partir de 9 ans	90cc maximum	Le pilote devra au minimum marquer une pause de 5 minutes entre la fin de la liaison et son entrée en spéciale.	Sur les parcours de liaison, les pilotes rouleront par groupe de 10 maximum et seront encadrés, en tête et fin de peloton, par deux pilotes majeurs licenciés FFM.
		Le pilote devra également marquer une pause de 45 minutes entre la fin d'un tour et le départ du suivant.	
		Sont autorisées les motos de cross et les pneus de cross (sans plaque phare ni éclairage, ni immatriculation, ni béquille, etc...)	
A partir de 11 ans	90cc 2T maximum 150cc 4T maximum	Durée de l'épreuve : Pas plus de 5 spéciales par jour, chacune d'elles ne pouvant excéder 15 mn de pilotage consécutif.	
		Le temps de liaison entre chaque spéciale ne pourra pas être supérieur à 45 minutes.	Le parcours devra être fermé à la circulation sur sa totalité.
		Le pilote devra au minimum marquer une pause de 5 minutes entre la fin de la liaison et son entrée en spéciale.	Sur les parcours de liaison, les pilotes rouleront par groupe de 12 maximum et seront encadrés par un pilote majeur licencié FFM en tête de peloton.
		Le pilote devra également marquer une pause de 45 minutes entre la fin d'un tour et le départ du suivant.	
		Sont autorisées les motos de cross et les pneus de cross (sans plaque phare ni éclairage, ni immatriculation, ni béquille, etc...)	
A partir de 13 ans	125cc 2T maximum 150cc 4T maximum	Durée de l'épreuve : Pas plus de 6 spéciales par jour, chacune d'elles ne pouvant excéder 15 mn de pilotage consécutif.	
		Le temps de liaison entre chaque spéciale ne pourra pas être supérieur à 60 minutes.	Le parcours devra être fermé à la circulation sur sa totalité.
		Le pilote devra également marquer une pause de 30 minutes entre la fin d'un tour et le départ du suivant.	Sur les parcours de liaison, les pilotes rouleront par groupe de 12 maximum et seront encadrés par un pilote majeur licencié FFM en tête de peloton.
		Sont autorisées les motos de cross et les pneus de cross (sans plaque phare ni éclairage, ni immatriculation, ni béquille, etc...)	
A partir de 14 ans	Libre suivant le code de la route	Durée de l'épreuve : nombre de spéciales illimité - toutefois, le temps cumulé des spéciales ne pourra être supérieur à la moitié du temps total de pilotage.	Parcours libre sans accompagnateurs.

ARTICLE 11 : SPECIFICATIONS GENERALES DES MACHINES *

Les différents éléments composant le motocycle, seront ceux qui ont été homologués par le constructeur et les services d'états pour l'homologation des véhicules. Les pièces de rechange ou de substitution devront elles aussi être homologuées.

Les motocycles devront également respecter les prescriptions suivantes :

a) 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.

b) Papillon des gaz

Les papillons de gaz doivent se fermer d'eux-mêmes dès que le pilote lâche la poignée de gaz.

c) Garde chaîne

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

Un garde 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 inférieure et la couronne arrière.

d) 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

e) Niveau sonore (Mesure statique)

Durant les vérifications techniques d'avant course, un contrôle du niveau sonore des motorcycles (à l'exception des machines classiques et historiques) sera réalisé selon la méthode " 2 Mètres Max " (détaillée dans la partie "règles générales d'un contrôle technique").

Le niveau sonore maximum autorisé est de :

- 78* dB/A pour les épreuves d'enduro et X-Trem ;
- 81* dB/A pour les épreuves de cross country, de courses sur sable et de Sprint T.T.

** valeur théorique perçue à 100 mètres.*

Pour ce test, les entrées du boîtier du filtre à air de la machine ne doivent pas être obstruées. De même, aucune matière (éponge, chiffon, etc..) ne doit être placée à l'intérieur du boîtier, à l'exception de l'élément de filtration. Tout système de clapet installé sur le silencieux est interdit.

L'ouverture du boîtier de filtre à air pourra être demandée par le Commissaire technique.

Les silencieux doivent passer les contrôles du niveau sonore pendant les inspections préliminaires et être marqués par l'organisateur.

f) 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 protèges 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 par soudure est interdite.

g) Leviers

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.

h) 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 du repose-pied.

i) Garde-boue

Les motorcycles doivent être munis de garde boue. 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 20°, 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 aux normes édictés ci-après.

j) Pneumatiques

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).

k) Contrôle de l'éclairage

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.

Avec le moteur en marche, tous les équipements électriques/consommateurs d'électricité doivent être alimentés simultanément en électricité produite par un générateur.

l) Béquille

Pour l'enduro et l'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.

Pour les autres types d'épreuves la béquille peut être retirée.

m) Autres

Pour des raisons de sécurité et conformément à l'instruction DGPN n°99-4268 du 14/06/99, les rétroviseurs ainsi que les clignotants pourront être démontés provisoirement et le numéro d'immatriculation pourra figurer sur une plaque solidement fixée au garde-boue arrière de la machine (pas écrit à la main directement sur le garde-boue). La plaque d'immatriculation doit être en matière souple, non coupante et ne doit pas dépasser la largeur du garde-boue arrière.

Les W garage et WW ne sont pas autorisés à participer. Les motocycles immatriculés dans la CEE sont admis sous réserve d'être conformes à la législation française et aux dispositions des présentes règles techniques et de sécurité.

Les garde-boues seront bordés, les poignées et manettes boulées, les repose-pieds ne devront pas présenter d'aspérités dangereuses, la tige de frein de la roue arrière ne devra pas dépasser de plus de 20 mm de l'écrou de réglage et comporter une protection à son extrémité. Les plaques numérotées seront au nombre de trois : une à l'avant et une de chaque côté du motocycle placées latéralement à l'aplomb de la roue arrière. Les plaques métalliques seront bordées.

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

n) Motocycles classiques et historiques

Sont considérés comme motocycles classiques et historiques et éligibles pour participer aux activités dites de « motos anciennes » les motocycles ayant plus de 20 ans d'homologation type carte grise ou année modèle (machines répliquas comprises). On entend par « répliqua » toute machine qui présente une esthétique similaire au modèle original.

** Toutefois et par dérogation à ce qui a précédemment été exposé, dans le cas où une épreuve se déroulerait exclusivement en dehors des voies non ouvertes à la circulation, la participation de motocycles non réceptionnés pourra être acceptée.*

ARTICLE 12 : CARBURANTS

Tout carburant vendu dans le commerce est autorisé.

ARTICLE 13 : PROTECTION ENVIRONNEMENT

Pour protéger le sol, les pilotes doivent installer un tapis étanche et absorbant conforme aux normes FIM sous leur machine pour tout ravitaillement en carburant ou toute séance de mécanique.

ARTICLE 14 : EQUIPEMENTS ET VETEMENTS DE PROTECTION DES PARTICIPANTS

Les pilotes doivent être équipés :

- d'un casque en bon état répondant aux exigences FIM : Europe / ECE 22/05, USA SNELL M2010 ou Japon JIS. T81-33 : 2007. Il est recommandé d'utiliser un casque datant de moins de 5 ans,
- d'un vêtement en cuir ou matériaux équivalents,
- de gants en cuir ou matière équivalente,
- de Bottes

L'utilisation d'une protection dorsale et pectorale est hautement recommandée.

ARTICLE 15 : ACCUEIL ADMINISTRATIF

Les pilotes devront se présenter à l'heure indiquée sur la confirmation d'engagement au contrôle administratif avec les documents originaux suivants (photocopies interdites) :

- l'attestation d'assurance du motocycle,
- le permis de conduire, ou le BSR accompagné du CASM
- le certificat d'immatriculation du véhicule (carte grise), accompagné du certificat de conformité à la notice descriptive, modèle 7 (motocycles réceptionnés à titre isolé).

En contrepartie, l'organisateur remettra aux pilotes :

- un plan de l'itinéraire ou un diagramme de la course,
- les emplacements des contrôles horaires (éventuellement des contrôles de passage),
- l'heure de départ et les temps impartis entre chaque contrôle horaire,
- l'emplacement de la ou des spéciales, des points de ravitaillement,
- et tous renseignements utiles pour la sécurité,

ARTICLE 16 : CONTROLE TECHNIQUE

Lors du contrôle technique, les motocycles devront être en conformité avec les dispositions des présentes règles techniques et de sécurité ainsi que celles du Code de la Route. Les formalités de contrôle s'étendront notamment aux points suivants :

- Vérification et cohérence du numéro de série avec la carte grise.
- Contrôle de la lumière avant et arrière, pour les épreuves se déroulant sur la voie publique.
- Contrôle du bruit tel que définis à l'article 11 (94 dB à 11 m/s pour 2006).
- Contrôle des pneumatiques qui doivent être homologués pour un usage sur voie publique, pour les épreuves se déroulant sur celle-ci, et en particulier devront porter la marque DOT et avoir une description d'utilisation minimum de 45M.
- Contrôle des différents organes du motocycle tel que définis à l'article 11.

a) Eclairage

L'éclairage avant (feu de croisement) et arrière est obligatoire. Il devra fonctionner simultanément pendant toute la durée de la manifestation. Le départ sera donné phare allumé, afin de contrôler le bon fonctionnement du phare et du feu arrière. Tout concurrent dont l'éclairage ne fonctionnerait pas sera refusé au départ s'il ne peut procéder à la réparation.

b) Marquage

Les machines devront être propres, les marques de peinture des épreuves antérieures effacées.

Certaines pièces peuvent être marquées par touche de peinture (cadre, moteur, roues).

Pendant l'épreuve, les motocycles pourront être examinés à n'importe quel moment pour s'assurer qu'aucun motocycle ou pièce marquée n'a été changé.

Une fois les machines contrôlées, elles recevront différentes marques permettant lors de la compétition, et ce à n'importe quel moment de la manifestation, de vérifier qu'il n'y a pas eu de substitution.

Au minimum le cadre, le moteur, les 2 roues et le silencieux seront marqués, ainsi que le casque.

Une fois le motocycle contrôlé il devra être mis directement en "parc fermé".

Les machines non présentées au contrôle technique ne seront pas admises au départ.

ARTICLE 17 : LE PARC FERME

Un "parc fermé" pourra être prévu par l'organisateur. En pareille circonstance, le contrôle technique terminé, les motocycles devront être présentés par le pilote ou son représentant à l'entrée du "parc fermé". Le pilote ou son représentant doit ranger sa machine immédiatement dans le "parc fermé" et l'équiper, en complément d'un éventuel système d'origine, d'un système antivol individualisé (chaîne cadénassée, bloc-disque ou U), puis ressortir aussitôt.

Le "parc fermé", ainsi que les motocycles, sont sous la surveillance et la responsabilité de l'organisateur.

ARTICLE 18 : PROCEDURE DE DEPART

Avant son heure de départ, le pilote devra se présenter à l'entrée du parc fermé en tenue d'enduriste et amener sa machine vers la ligne de départ moteur arrêté, en poussant sa machine. Les départs s'échelonnent toutes les minutes par groupe de quatre pilotes au maximum.

Le règlement particulier de l'épreuve pourra définir une procédure plus élaborée.

Test de départ :

Dans la minute fixée pour son départ, le pilote doit mettre son moteur en marche sur la ligne de départ par démarreur mécanique ou électrique et franchir sous la seule impulsion du moteur une autre ligne située à 20 mètres. Si le moteur cale avant d'atteindre cette ligne, il devra être remis en fonctionnement dans les mêmes conditions.

Le départ doit être pris "phare allumé" afin d'en contrôler son bon fonctionnement. Tout concurrent dont l'éclairage ne fonctionne pas sur la ligne de départ devra en montrer le fonctionnement au plus tard après avoir franchi la ligne des 20 mètres.

Affichage dans la zone de départ :

Le fléchage utilisé et les panneaux de sécurité et de signalisation (stop, danger, sens interdit, etc.) utilisés sur le parcours seront présentés au départ afin que les pilotes en prennent connaissance.

ARTICLE 19 : LES PARCOURS DE LIAISON

Sur les voies ouvertes à la circulation publique, les règles de circulation telles définies dans le code de la route, devront être appliquées et en particulier : limitation de vitesse, règles de priorités, signalisation vertical et horizontal et arrêtés temporaire.

a) Le tracé

Le tracé doit être obligatoirement fléché. Il est interdit de quitter l'itinéraire pour quelque raison que ce soit sous peine de disqualification.

Si une partie du parcours devient impraticable, elle doit être neutralisée.

Si pour des raisons de force majeure (éboulement, inondation, etc.) une section devient impraticable, le Directeur de course pourra pour des raisons de sécurité dévier le tracé et emprunter d'autres voies ouvertes à la circulation publique condition que la modification concerne tous les pilotes d'une même catégorie. Tous les concurrents devront être prévenus au contrôle horaire de départ qu'une portion est modifiée ou annulée.

L'itinéraire doit être tracé de façon à éviter au maximum les routes goudronnées qui ne doivent pas représenter plus de 20 % du kilométrage total.

D'une manière générale, le parcours doit emprunter des sentiers, pistes ou chemins.

b) Signalisation

Les accès aux routes seront signalés par des panneaux stop et danger, de la banderole sera posée afin de délimiter des endroits bien définis (cultures, prairies, etc.).

Les pilotes sont tenus de se conformer au Code de la Route dans les localités traversées et sur les routes ouvertes à la circulation ainsi qu'aux panneaux utilisés sur l'épreuve et qui leur ont été présentés dans la zone de départ.

c) Concurrents

Le nombre de concurrents admis à prendre le départ ne devra pas être supérieur à 7 par kilomètre de parcours

(ex : soit une boucle de 60 kms x 7 = 420 concurrents maximum).

Pour les épreuves où les parcours de liaisons sont réalisés en convoi, la règle précitée n'est pas applicable.

d) Moyenne

Les moyennes entre chaque contrôle horaire ne pourront être supérieures à 50 km/h.

En général, les temps impartis doivent être réalisables par la majorité des concurrents classés.

Les temps de course pourront être différents selon les catégories engagées.

ARTICLE 20 : LES SPECIALES

Une ou plusieurs épreuves de "spéciales" sont destinées à départager les ex- aequo.

Elles pourront être des types suivants :

- type banderolée (motocross)
- type enduro (en ligne)
- X-Trem (franchissement)

Elles doivent avoir lieu sur un parcours de 2 à 10 kilomètres, ne comportant pas d'endroits difficilement praticables et se situer si possible à proximité d'un contrôle. Dans les "spéciales" de type banderole, leur tracé devra être délimité par des banderoles installées de chaque côté du tracé.

La piste devra être entièrement balisée, le début, le sens et la fin clairement précisés par des banderoles et panneaux.

Leur installation devra être terminée au plus tard la veille de l'épreuve, afin que les concurrents puissent, uniquement à pieds, en reconnaître le tracé. Dans la mesure du possible, le départ et l'arrivée devront être le plus près possible l'un de l'autre afin de faciliter le chronométrage. Le départ en "spéciale" est donné individuellement à chaque coureur dont les temps seront relevés au 1/100ème de seconde. La ou les spéciales effectuées lors du 1er tour ne sera(ont) pas forcément chronométrée(s). Le règlement particulier de l'épreuve précise ce point.

DEPART EN GROUPE

Un seul et unique départ de spécial pourra être donné par journée de course. Les règles du départ devront être définies dans le règlement particulier et devront respecter les règles des départs de l'endurance TT.

Un service de secours sera présent sur chaque épreuve spéciale, ainsi qu'un nombre suffisant de Commissaires de Piste afin de contrôler leur bon déroulement.

ARTICLE 21 : CONTROLE HORAIRE

Les contrôles horaires (CH) seront installés au début et à la fin de l'itinéraire et à certains points intermédiaires choisis par l'organisateur. Les concurrents peuvent y recevoir certaines aides extérieures. La distance entre deux contrôles horaires doit être comprise entre 10 et 60 kilomètres.

Les contrôles horaires seront signalés au moyen de drapeaux blancs et jaunes respectivement placés à 200 et 20 mètres de part et d'autre du chemin avant la table de contrôle situé à proximité immédiate.

Le ravitaillement et la mécanique seront effectués entre les deux drapeaux blanc et jaune.

Un coureur en retard pourra pointer immédiatement.

ARTICLE 22 : CONTROLE DE PASSAGE

Les contrôles de passage (CP) seront placés sur l'itinéraire. Ils peuvent être ou non indiqués sur le plan et permettent de contrôler si le concurrent emprunte correctement le parcours.

Ils seront signalés par des drapeaux bleus de part et d'autre de la route 200 mètres avant le poste de contrôle et au niveau du poste de contrôle par un drapeau rouge.

ARTICLE 23 : LE PARC DE TRAVAIL

Il y a lieu éventuellement de prévoir un parc de travail dans lequel les interventions mécaniques seront effectuées.

ARTICLE 24 : FIN DE COURSE

Chaque coureur peut pointer en avance sans pour cela encourir de pénalité.

Après le dernier contrôle horaire de l'épreuve, la moto sera mise en parc fermé, moteur arrêté.

Un contrôle particulier pourra être effectué sur les motocycles. Cette possibilité devra être stipulée dans le règlement particulier de la manifestation.

ARTICLE 25 : CLASSEMENTS

Le classement sera effectué en faisant l'addition des temps concédés par les concurrents au cours :

- du test de départ,
- des pénalités sur le parcours,
- des spéciales,
- des sanctions diverses.

Les organisateurs pourront établir des classements Scratch, par catégorie, par classes, par équipes...

ARTICLE 26 : DISPOSITIONS SPECIFIQUES AUX BAJAS

Une Baja est une manifestation sportive en terrain varié qui a pour but de mettre en valeur l'habileté et l'endurance des coureurs ainsi que la fiabilité des machines.

L'ensemble des règles techniques et de sécurité définies, ci-dessus, pour l'Enduro sont transposables et applicables aux épreuves dites "Baja", à l'exception des règles suivantes :

1) Aménagements du parcours :

La durée maximum est de trois jours de course et la distance maximum effectuée durant la course est de 1500 km.

La course peut être divisée en étapes et les étapes en une ou plusieurs Spéciales. Le nombre et la longueur des étapes et des Spéciales doivent être adaptés aux difficultés du tracé, de telle façon que la course se déroule de jour pour tous les coureurs. La longueur maximum recommandée est de 800 km pour chaque jour de course. L'épreuve peut se dérouler sur un circuit fermé, à la condition que celui-ci développe une longueur minimum de 20 kilomètres.

Il est interdit de quitter le parcours pour quelque raison que ce soit sous peine de disqualification. Le parcours sera balisé par des flèches, les accès aux routes seront signalés par des panneaux stop et danger, de la banderole (ou rubalise) sera posée afin de délimiter des endroits bien définis (cultures, prairies, etc.).

Les pilotes sont tenus de se conformer au Code de la Route sur les parcours de liaison.

Des postes de ravitaillement d'essence seront prévus au moins tous les 125 kilomètres.

Le mélange motocycles solos et véhicules à trois ou quatre roues est autorisé sur les épreuves Bajas, à l'exception des épreuves disputées sur circuit fermé. Toutefois, il est interdit de les faire participer simultanément sur la même spéciale.

2) Médicalisation des compétitions :

Sur le parcours, l'organisateur doit assurer la présence de deux voitures médicalisées pilotées par des personnes expérimentées dans la conduite de véhicule tout-terrain. A leur bord, doivent être présents au moins un médecin et un infirmier. Les dits véhicules doivent être en liaison radio permanente avec le Directeur de Course et/ou le PC course.

Au PC course et/ou au bivouac, l'organisateur doit également prévoir la présence d'au moins une ambulance, la répartition des moyens de secours étant laissée à sa seule appréciation.

Dans le cas où la longueur d'une spéciale serait supérieure à 100 kilomètres mais n'excéderait pas 350 kilomètres, la présence d'un hélicoptère équipé d'une civière et d'un matériel de réanimation est obligatoire. Dans cet hélicoptère, la présence d'un médecin réanimateur est exigée.

Celui-ci interviendra en complément des moyens terrestres mis en œuvre par l'organisateur (voitures médicales avec médecins). Il devra également être en liaison permanente avec le Directeur de Course ou un PC.

Ce dispositif devra être porté à deux hélicoptères (équipés dans les mêmes conditions) pour deux spéciales proches et dépassant 250 kilomètres au cumul des deux.

ARTICLE 27 : DISPOSITIONS SPECIFIQUES " SPRINT T.T. "

La spécialité Sprint T.T. est une activité en terrain naturel varié qui a lieu sur un ou plusieurs parcours fermé à la circulation, présentant des dénivellations, des variations de pente, des changements de direction, des obstacles naturels ou artificiels qui ont pour but de mettre en valeur l'agilité et la dextérité des pilotes, ainsi que la résistance des machines.

L'ensemble des règles techniques et de sécurité définies, ci-dessus, pour l'Enduro sont transposables et applicables aux épreuves dites "Sprint T.T.", à l'exception des règles suivantes :

a/ Aménagement des parcours :

Une manifestation "Sprint T.T." est composée d'un ou plusieurs secteurs sélectifs appelés "spéciales" qui devront être parcourus à plusieurs reprises par les pilotes. En cas de pluralité de spéciales et par dérogation aux règles générales de la discipline, la présence d'un parcours de liaison n'est pas obligatoire. Entre chaque spéciale les machines devront être placées en parc fermé.

Les spéciales peuvent être des types suivants :

- Type banderolée (Motocross) ;
- Type Enduro (en ligne) ;
- X-Trem (franchissement).

Chaque spéciale doit être délimitée par des banderoles installées de chaque côté du tracé et devra être entièrement balisée. Le début, le sens et la fin de chaque secteur sélectif doivent être clairement précisés par des banderoles et panneaux.

S'agissant des difficultés présentes sur les spéciales X-Trem, celles faisant partie du relief naturel du terrain sont acceptées, pour les difficultés artificielles (par exemple : rondins de bois, talus, rochers, etc..), elles doivent figurer en nombre restreint et être facilement contournables par les participants.

Le départ et l'arrivée devront être le moins éloigné possible l'un de l'autre afin de faciliter le chronométrage de l'épreuve.

Longueur de chaque spéciale : 7 kilomètres maximum. Aucune distance journalière minimum n'est imposée aux concurrents.

Les moyennes de chaque spéciale ne pourront être supérieures à 70 km/h.

b) Départ :

Le départ est donné individuellement à intervalle régulier (par exemple, toutes les 30 secondes ou toutes les minutes). En tout état de cause, les départs doivent être espacés d'au moins 20 secondes entre chaque concurrent. Les concurrents devront se présenter au départ des spéciales à des horaires prédéfinis.

c/ Catégories et motocycles :

La spécialité "Sprint T.T." est ouverte aux motos de la catégorie 1, Groupe A (Motocycles solos de type Motocross et Enduro) et aux motocycles du Groupe G (Quads).

d) Médicalisation de la manifestation :

Sur tous les tests chronométrés, il faut un médecin titulaire d'une thèse en doctorat en médecine, inscrit au Conseil de l'Ordre des médecins, responsable médical de la manifestation. En tant que chef du service médical (CSM), il supervisera l'ensemble des secours médicaux mis à sa disposition.

L'organisateur devra également prévoir :

Une ambulance permettant le transport d'un blessé dans de bonnes conditions.

Toutefois, en cas de pluralité de spéciales situées à proximité les unes des autres, un seul médecin pourra être désigné, à charge pour le club organisateur de lui adjoindre une équipe de secouristes (2 à 3 personnes) par spéciale supplémentaire.

e) Classements :

Le classement final de l'épreuve sera effectué en faisant l'addition des temps réalisés par les concurrents sur l'ensemble des spéciales.

f) Nombre de participants :

Par dérogation à l'article 19 des présentes RTS, le nombre de participants est laissé à la libre appréciation de l'organisateur.