

RÈGLEMENT 2023

COURSES SUR SABLE



MOTO
FÉDÉRATION
FRANÇAISE

CHAMPIONNAT DE FRANCE DES COURSES SUR SABLE 2023/2024

PREAMBULE

La F.F.M. met en compétition pour la période **d'octobre 2023 à février 2024**, dite « saison **2023/2024** » un Championnat composé de différents types d'épreuves, à savoir des durées tout terrain sable et des cross-sable.

Ces épreuves seront organisées conformément aux prescriptions du Code Sportif de la FFM, des Règles Techniques et de Sécurité et du présent règlement F.F.M. (tous ces règlements sont disponibles sur le site internet FFM (www.ffmoto.org – Rubrique Compétition – Réglementation)).

Les informations et résultats du Championnat de France des Sables seront disponibles sur le site Internet : www.courses-sur-sable.fr

ARTICLE 1 - CALENDRIER

Tous les clubs affiliés à la F.F.M. peuvent prétendre organiser une épreuve du Championnat de France des Sables. Il convient d'en faire la demande **avant la fin de la saison précédente**.

Le calendrier est disponible sur le site : <https://www.courses-sur-sable.fr/>

ARTICLE 2 – FORMAT DES COURSES

Le championnat de France des Courses sur sable est composé de deux types d'épreuves : l'endurance et le cross-sable.

2.1 – L'endurance tout terrain sable

2.1.1 – Motos

L'épreuve moto a une durée de 2 heures 30 minimum et 3 heures maximum sauf dérogation accordée par la Commission Nationale des Courses sur sable.

L'épreuve Juniors a une durée de 1 heure 30 sauf dérogation accordée par la Commission Nationale des Courses sur sable.

L'épreuve Espoirs a une durée de 1 sauf dérogation accordée par la Commission Nationale des Courses sur sable.

L'épreuve Vintage a une durée de 1 heure.

Il ne peut y avoir qu'un seul pilote par moto sur une manche.

2.1.2 Quads

L'épreuve quad a une durée de 2 heures minimum et 2 heures 30 maximum sauf dérogation accordée par la Commission Nationale des Courses sur sable.

Il ne peut y avoir qu'un seul pilote par quad sur une manche.

2.2 – Le cross-sable

2.2.1 Motos

L'épreuve débute par des essais chronométrés pilotes déterminant l'entrée en grille. Elle comporte deux à trois manches d'une durée minimum de 20 minutes par manche. Le cumul des trois manches ne saurait excéder trois heures.

L'épreuve Juniors comporte trois manches de 15 à 20 minutes par manche selon l'organisateur.
L'épreuve Espoirs comporte trois manches de 12 à 15 minutes par manche selon l'organisateur.

L'épreuve Vintage comporte a minima 2 manches de 30 minutes.

2.2.2 Quads

L'épreuve quad comporte une à trois manches d'une durée minimum de 20 minutes par manche. Le cumul de ces trois manches ne saurait excéder deux heures et trente minutes.

ARTICLE 3 – ENGAGEMENTS

Les épreuves sont ouvertes à tous les pilotes titulaires d'une licence compétition. Les licenciés une épreuve sont admis dans la limite des places disponibles, mais ne peuvent pas figurer au classement du Championnat.

Les engagements se font sur le site : <http://ffm.engage-sports.com> (accessible aussi à partir du site des courses sur sable ou des sites des moto-clubs organisateurs) :

- A l'intégralité du Championnat :

Ouverture : **Mardi 18 Juillet 2023 à 10h au Jeudi 20 Juillet 12h** – pour les **100** premiers pilotes au classement du championnat précédent

Vendredi 21 Juillet 2023 – 10 heures pour les autres pilotes souhaitant s'engager à l'année

Clôture : Dès que le nombre de **270** pilotes engagés à l'année est atteint ;
A défaut, les engagements seront clôturés le **16 août 2023**.

Attention : les places sont limitées à 270 pilotes en moto, 50 pilotes en vintage et à 120 pilotes en quads.

- A l'épreuve :

Ouverture : **Jeudi 17 Août 2023** – 10 heures, dans la limite des places disponibles sur chaque épreuve et pour chaque catégorie ;

Sauf pour L'Enduropale du Touquet : octobre ou novembre 2023

Le montant **minimum** de l'engagement par épreuve est fixé à :

- **160 euros** pour les catégories Motos et Quads,
- **120 euros** pour la catégorie Juniors,
- **85 euros** pour la catégorie Espoirs,
- **110 euros pour la catégorie Vintage.**

Les clubs organisateurs fixent librement le montant des engagements en respectant ce minima.

Une majoration de droit d'engagement de 30 euros est appliquée en cas d'inscription dans les 15 jours précédant la manifestation.

Pour les pilotes s'engageant à l'intégralité du Championnat, le droit d'engagement de la première course est encaissé dès l'inscription. Pour les épreuves suivantes, le droit d'engagement de chaque épreuve est encaissé **45 jours** avant la manifestation.

Toute demande de forfait, que le pilote soit engagé à l'intégralité du Championnat ou engagé à l'épreuve, doit se faire via le site d'inscription ffm.engage-sports.com.

Pour tout forfait, les frais administratifs suivants sont retenus :

- jusqu'à 9 jours avant l'épreuve : 100 euros pour les catégories Motos, Quads **et Vintage**, 75 euros pour les Juniors et 50 euros pour les Espoirs,
- dans les 8 jours qui précèdent l'épreuve : aucun remboursement.

Les demandes de remboursement doivent être exclusivement adressées aux clubs organisateurs.

La Commission des courses sur sable se réserve le droit d'arbitrer d'éventuels litiges quant au remboursement des droits d'engagement.

ANNULATION D'UNE EPREUVE OU D'UNE JOURNEE DE COURSE

Toute annulation, quelle qu'en soit la cause, intervenant après l'ouverture des contrôles administratifs de la manifestation et prononcée par le Jury ou un représentant de l'Etat, permet au club organisateur de refuser aux participants le remboursement de tout ou d'une partie de leur droit d'engagement en concertation avec la Commission des courses sur sable.

Si dans les 30 jours qui précèdent la manifestation les autorités publiques viennent à décider de son interdiction, un forfait de 50 € est conservé par les organisateurs sur les droits d'engagement.

ARTICLE 4 – NUMEROS DE COURSE – DOSSARDS

Les pilotes souhaitant disposer d'un numéro à l'année doivent s'engager à l'intégralité du Championnat. Les pilotes s'engageant par épreuve ont leur numéro de course attribué par le club organisateur.

4.1 Numéros de course

Que ce soit pour les motos ou les quads, les numéros de course sont attribués de la manière suivante :

- N° 1 à 15 – dossard jaunes - : réservés aux 15 premiers du classement Scratch du championnat précédent et engagés à l'intégralité du Championnat ;
- N° 16 – dossard jaune - : réservé au premier Junior du classement du championnat précédent s'il monte. S'il ne monte pas, le numéro entrera dans la catégorie suivante.
- N°17 à 32 – dossards jaunes - : **réservés aux pilotes de notoriété sur attribution de la Commission** ;
- N°33 à 40 – dossards roses - : réservés aux féminines selon le classement du championnat précédent ;
- N°41 et 42 – dossards blancs - : réservés au deuxième et au troisième Junior du classement du championnat précédent, s'ils montent. S'ils ne montent pas, l'attribution des dossards blancs commencera au numéro 41.

En moto et en quad, tout pilote ayant intégré les dix premières places du classement sur une épreuve du championnat en cours se verra attribuer un dossard jaune pour le reste de la saison.

Les numéros suivants sont attribués aux pilotes engagés à l'année et en fonction de leur classement de l'année précédente.

Pour les pilotes engagés épreuve par épreuve, la numérotation se fait à la suite par les clubs organisateurs.

Si un pilote titulaire d'un numéro à l'année est forfait sur au moins deux courses, son numéro peut lui être retiré et attribué à un autre pilote par la Commission.

Pour les Juniors et les Espoirs, l'attribution des numéros de course est faite sur la base de leur classement du championnat précédent.

4.2 Dossards

Les clubs organisateurs sont chargés de fournir obligatoirement les dossards, à l'exception des dossards jaunes et roses.

Le port du dossard est obligatoire sauf pour les pilotes dont le numéro sera floqué (ou fixé) sur leur maillot et à condition qu'il respecte les critères de taille et d'inscriptions obligatoires fournis par l'organisateur.

La charte graphique des dossards est publiée, pour chaque épreuve, sur le site dédié du Championnat.

Le pilote vainqueur du Championnat Scratch Moto/Quad de l'année précédente doit porter un dossard et une plaque rouges à la première épreuve. Pour les épreuves suivantes, les leaders des classements Scratch des Championnats Motos, Quads, Juniors et Espoirs doivent porter un dossard et une plaque rouges.

A compter de la deuxième épreuve du Championnat, pour la catégorie moto, le leader du classement du meilleur jeune (moins de 21 ans) doit porter un dossard et une plaque bleus.

Pour les pilotes Motos et Quads, quinze dossards jaunes sont attribués aux quinze premiers pilotes du classement du championnat précédent engagés à l'année (n°1 à 15).

Les pilotes féminines Motos, Quads, Juniors et Espoirs qui sont engagées à l'intégralité du Championnat ont un dossard et une plaque roses. Les pilotes féminines motos et quads se voient attribuer un numéro compris entre 33 et 40 selon leur classement du championnat précédent.

Le premier Junior au classement du championnat précédent, s'il monte, a un dossard jaune et se voit attribuer le numéro 16. Les deuxième et troisième Junior au classement du championnat précédent, s'ils montent, se voient attribuer un dossard blanc et respectivement les numéros 41 et 42.

N.B. Il appartient aux leaders des classements Scratch des Championnats Motos, Quads, Juniors et Espoirs, ainsi qu'au meilleur jeune pour la catégorie moto, de fournir eux-mêmes leur plaque rouge ou bleue.

4.3 Plaques

Les pilotes sont tenus d'équiper leur machine de plaque de la couleur correspondante à leurs catégories, sauf dans le cas où l'organisateur les fournit.

Les numéros sont noirs pour les plaques à fond jaunes ou blanches. Les numéros sont blancs pour les plaques à fond roses, bleues ou rouges.

Les motos doivent être équipées de 3 plaques (1 frontale et 2 latérales).

Les Quads doivent être équipés de 2 plaques (1 frontale et 1 sur support arrière - type bavette -).

La charte graphique des plaques sera publiée, pour chaque épreuve, sur le site dédié du Championnat. **Les pilotes doivent obligatoirement respecter cette charte sous peine de sanction.**

ARTICLE 5 – CATEGORIES ET CLASSES DE MACHINES**5.1 Motos**

CFS - MOTOS		
CATEGORIE	AGE	CYLINDREE
CFS-1	A partir de 18 ans	251 à 650 cc 4 T
CFS-2	A partir de 18 ans	175 à 500 cc 2 T
CFS-3	A partir de 18 ans	100 à 150 cc 2 T - 100 à 250 cc 4 T
CFS-F (Féminines)	A partir de 18 ans	100 à 500 cc 2 T - 100 à 650 cc 4 T
CFS-V (Vétérans)	A partir de 38 ans	100 à 500 cc 2 T - 100 à 650 cc 4 T

CFS - JUNIORS		
CATEGORIE	AGE	CYLINDREE
125 2T	de 13 à 17 ans	de 100 à 125cc 2T
250 4T	de 15 à 17 ans	De 100 à 250cc 4T

CFS - ESPOIRS		
CATEGORIE	AGE	CYLINDREE
85cc 2T	De 11 à 16 ans	85cc 2T maxi

Des dérogations à ces différentes catégories d'âges peuvent exceptionnellement être accordées par la Commission des Courses sur Sable aux pilotes qui en font la demande. La Commission se réserve la possibilité d'accorder cette dérogation en excluant le pilote du bénéfice des points au Championnat.

5.2 Quads

CFS-QUADS		
CATEGORIE	AGE	CYLINDREE
Scratch	De 15 à 17 ans	550cc 2T et 4T maxi
	A partir de 18 ans	Cylindrée libre
Féminines	De 15 à 17 ans	550cc 2T et 4T maxi
	A partir de 18 ans	Cylindrée libre
Vétérans	A partir de 38 ans	Cylindrée libre
Juniors	De 15 à 17 ans	550cc 2T et 4T maxi
Vintage	A partir de 18 ans	Cylindrée libre

La catégorie Vintage Quad est ouverte :

- Aux quads de grande série produits et de millésime avant 2004
- Aux quads de petite série dit « Prototypes » fabriqués avec un moteur datant d'avant 1998
- Aux quads Yamaha 350 banshee toutes années

5.3 Vintage

CFS - VINTAGE		
CATEGORIE		AGE
V1	Mono amortisseur	A partir de 18 ans
V2	Double amortisseur ou cantilever	A partir de 18 ans

Les machines admises sont datées de 1996 (inclus) et doivent être équipées d'un cadre en acier.

5.4 Dispositions générales

La limite d'âge minimum débute à la date anniversaire du coureur.

Pour la limite d'âge maximum, les pilotes ne doivent pas avoir dépassé l'âge maximum indiqué dans chaque tableau le vendredi précédant la première épreuve du Championnat.

Exemples : Pour les juniors : ne pas avoir 18 ans le vendredi précédant la première épreuve, etc...

Pour les vétérans : avoir 38 ans le vendredi précédant la première épreuve

Pour la catégorie CFS-J, ne pas avoir 21 ans le vendredi précédant la première épreuve.

ARTICLE 6 – TITRES ET RECOMPENSES

6.1 Titres

Les titres de vainqueurs du Championnat qui sont décernés sont les suivants :

- Pour les motos :
 - Pour la catégorie Scratch,
 - Pour le CFS-2,
 - Pour le CFS-3,
 - Pour le CFS-F – Féminines,
 - Pour le CFS- J – Jeunes (moins de 21 ans),
 - Pour le CFS-V – Vétérans,
 - Pour les constructeurs
- Pour les Juniors :
 - Pour la catégorie Scratch,
 - Pour la catégorie 125cc 2T,
 - Pour la catégorie Féminines
- Pour les Espoirs :
 - Pour la catégorie Scratch,
 - Pour la catégorie Féminines,
- Pour les Quads :
 - Pour la catégorie Scratch,
 - Pour la catégorie Féminines,
 - Pour la catégorie Vétérans,
 - Pour la catégorie Juniors,
 - Pour la catégorie Vintage

- Pour le Vintage :
 - Pour la catégorie Scratch,
 - Pour la catégorie V2,
 - Pour la catégorie Féminines

6.2 Récompenses

Sont récompensés pour les motos :

- Les 7 premiers du Scratch,
- Les 3 premiers du CFS-2, CFS-3 et Vétérans,
- Les 3 premières Féminines,
- Le meilleur jeune au classement scratch CFS-J (moins de 21 ans),
- Le vainqueur du classement « Constructeurs ».

Pour les Juniors :

- Les 3 premiers du Scratch
- Les 3 premiers 125cc 2T et Féminines.

Pour les Espoirs :

- Les 3 premiers Scratch et Féminines.

Pour les Quads :

- Les 5 premiers du Scratch,
- Les 3 premières Féminines,
- Les 3 premiers Vétérans et Juniors,
- Les 3 premiers Vintage.

Pour le Vintage :

- Les 3 premiers du Scratch,
- Les 3 premiers V2,
- Les 3 premières Féminines.

ARTICLE 7 – CONTROLES ADMINISTRATIFS

Les horaires des contrôles administratifs pour les pilotes peuvent être imposés. Ces horaires sont indiqués dans le règlement particulier de chaque manifestation ou dans un mail adressé aux pilotes.
En cas de non-respect de ces horaires, les pilotes concernés peuvent être **refusés**.

Les pilotes doivent présenter leur licence de l'année en cours (*). Lors des contrôles administratifs, le pilote doit vérifier à l'écran l'exactitude des informations le concernant et les valider (il est notamment responsable de la vérification de la catégorie dans laquelle il s'est engagé).

Une fois le contrôle administratif validé, plus aucun changement de catégorie ne sera admis.

(*). Pour les épreuves 2023 du Championnat, les pilotes doivent posséder la licence 2023 et pour les épreuves 2024 du Championnat, ils doivent être titulaires de la licence 2024.

ARTICLE 8 – CONTROLE DES MACHINES

Un Responsable Technique est désigné sur chaque épreuve par la Commission des Courses sur Sable.

8.1 - Obligations du club

Le club organisateur doit prévoir un espace clôturé, suffisamment vaste, disposant d'une entrée aménagée en couloir permettant le passage des machines une à une pour éviter la bousculade. Il y aura un abri couvert pour permettre les vérifications par mauvais temps.

Les organisateurs ne sont pas tenus de fournir les plaques numéros aux pilotes. Libre à chacun d'eux de les fournir sous réserve de respecter les dimensions et couleurs des numéros et fonds de plaque.

Sont admises les machines répondant aux Règles Techniques et de Sécurité (RTS) de la discipline « Endurance course sable ». Les machines de cross, d'enduro ou trail sont admises.

Avant de prendre le départ, les machines sont présentées au contrôle technique et peuvent être, selon le choix de l'organisateur, mises en parc fermé. Afin que le gardiennage se fasse dans les meilleures conditions, le parc fermé doit être entièrement clôturé (de préférence avec un double barrièrage) et être surveillé si possible par une société de gardiennage. Chaque pilote doit sécuriser sa moto au moyen d'un antivol et quitter immédiatement le parc.

8.2 - Contrôle technique des machines

Avant le départ, les machines non conformes aux normes F.F.M. et au présent règlement sont refusées. Une marque de peinture est apposée sur le cadre, le ou les silencieux et le bloc moteur. Tous les silencieux doivent être montés et contrôlés sur la machine pour un usage en course.

Pour les courses de Cross-sable, les pilotes ont la possibilité de passer au contrôle deux machines. Un marquage à la peinture est apposé avec un signe distinctif sur la douille de direction de cette deuxième machine. Le changement de machine pendant une manche est strictement interdit sous peine de disqualification.

Niveau sonore des machines : 112 dB/A

Toutefois, compte tenu de la précision des sonomètres utilisés (classe 2), il est admis une tolérance de 2 dB/A sur la valeur relevée, soit 114 dB/A (112 dB/A + 2 dB/A) lors des contrôles techniques préliminaires (d'avant course).

Une tolérance supplémentaire de 1 dB/A est prévue en fin de course du fait de la dégradation des silencieux. A ce titre, toute machine présentant un niveau sonore inférieur ou égal à 115 dB/A (112 dB/A + 3 dB/A) sera déclarée conforme.

En tout état de cause, la circonstance que les pilotes n'aient pas à passer leur machine au contrôle sonométrique préliminaire ne les exonère pas de leur responsabilité d'être en possession d'une machine conforme aux normes sonométrique en vigueur.

Tout pilote dont la machine dépasse les normes sonores lors des vérifications techniques sera refusé au départ. Toute non-conformité après l'arrivée sera pénalisée (voir tableau des pénalités).

Dans le cas où le régime moteur maximum ne peut être obtenu sans enclencher une vitesse et afin de pouvoir effectuer la mesure, celle-ci se fait avec une vitesse enclenchée : un dispositif stable et sécurisé décollant la roue arrière du sol devra être fourni par le pilote.

Si cette mesure s'avère insuffisante et que le régime moteur obtenu présente un écart significatif avec le régime moteur maximum annoncé par le constructeur dans le descriptif technique de la machine, le commissaire technique peut refuser la machine.

Si le contrôle n'est pas possible ou si un écart significatif est constaté lors des contrôles d'après course avec le régime moteur maximum, le pilote est sanctionné (voir tableau pénalité vérifications techniques).

Pendant l'épreuve, toute machine dont le pot d'échappement est devenu défectueux peut être arrêtée. L'échappement doit être remis en état (ou remplacé par un autre échappement validé lors des contrôles techniques d'avant épreuve) au parc d'assistance avant que le pilote n'entame un nouveau tour. En cas de réparation impossible, la machine ne sera pas autorisée à continuer la course. L'échappement libre est rigoureusement interdit.

Au parc fermé, les machines devront être posées sur un support stable, le pilote étant responsable de la stabilité de sa machine.

Contenance des réservoirs :

Les machines doivent être équipées de réservoirs respectant les contenances maximales suivantes :

- 12 litres pour les machines des catégories « CFS-Motos » et « CFS-Juniors » et « CFS-Vintage » ;
- 9 litres pour les machines de la catégorie « CFS-Espoirs » ;
- 22 litres (5,8 gal.) pour les machines de la catégorie « CFS-Quads »

Les réservoirs ne doivent posséder qu'un seul orifice de remplissage et qu'un seul orifice de sortie d'alimentation. Les réservoirs d'une capacité supérieure au volume rappelé ci-dessus peuvent être réduits par l'introduction d'une boule ou plusieurs en son sein.

Des contrôles de contenance peuvent être effectués en pré-saison dans des zones de tests pour les pilotes les mieux classés. Des contrôles de contenance peuvent être effectués également le jour de l'épreuve aléatoirement. En cas de non-conformité avant le départ la machine peut être refusée et après le départ la machine sera déclassée.

Le transport de récipients de carburant sur le pilote ou dans un récipient autre que le réservoir est formellement interdit sous peine de disqualification.

Les quads sportifs et les quads loisirs répondant aux caractéristiques techniques décrites dans les Règles techniques et de sécurité (RTS) de la discipline Courses sur sable sont autorisés.

8.3 - Equipement de protection du pilote

Pour les casques, seules les normes ECE 22/05, ECE 22/06, SNELL M 2010 ou JIS T81-33 2007 sont reconnues.

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 ouverts (jet) sont interdits.

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

Le port de protection dorsale est obligatoire. Pour les protections ne bénéficiant pas du label FFM, celles-ci devront être conformes aux normes suivantes :

- pectorale : norme EN.14021 ou EN.1621-3,
- dorsale : norme EN.1621-2,
- gilet intégral : normes EN.14021 ou EN.1621-3 pour la pectorale et EN.1621-2 pour la dorsale.

ARTICLE 9 – PRE-PARC ET PARC FERME

9.1 - Pré-parc (ou pré-grille)

La mise en place d'un parc fermé d'avant épreuve est laissée à l'appréciation des clubs. Toutefois, en l'absence de parc fermé, un pré-parc doit être prévu le jour de l'épreuve pour la mise en grille des machines. Tout pilote ne respectant pas l'ordre d'entrée en grille qui lui est attribué est passible de sanctions sportives.

9.2 - Parc fermé d'arrivée

A la fin de l'épreuve, les motos des trois premiers au classement scratch de l'épreuve (au minimum) sont placées en parc fermé par le pilote ou un accompagnateur afin de procéder à un contrôle technique. Les motos non rentrées immédiatement en parc fermé sont pénalisées.

ARTICLE 10 – PARC D'ASSISTANCE

10.1 – Dispositions générales

Un parc d'assistance est mis en place ; un second parc d'assistance peut être parallèlement mis en place pour des raisons d'espace. Ils sont rigoureusement interdits au public.

Les dossards jaunes et roses sont regroupés dans le parc d'assistance dans une zone qui leur est réservée. Une procédure et des horaires d'installation sont transmis aux teams ou pilotes concernés avant chaque épreuve.

Chaque pilote/team a droit à un emplacement (dont le numéro correspondra au numéro de course du pilote) pour son assistance. Les pilotes ont l'obligation d'inscrire leur numéro sur leur stand, barnum ou emplacement de façon visible depuis les allées du parc.

Le nombre maximum d'assistants et panneauteurs autorisés par pilote est de trois. Les clubs organisateurs pourront obliger les assistants ou panneauteurs à être titulaires d'une licence (*a minima* LAP). L'accès au parc d'assistance est interdit aux jeunes de moins de 16 ans, hormis aux pilotes participant à la course en cours. Tout outillage à moteur thermique est interdit dans le parc d'assistance.

Le parc d'assistance dispose d'une entrée et d'une sortie distincte. Par mesure de sécurité, la circulation dans le parc se fait en sens unique. Tout concurrent surpris à créer le désordre, à couper ou à prendre le parc dans le mauvais sens se verra infliger une sanction (voir tableau). Tout assistant qui ne respecte pas la discipline du parc et crée des désordres entraîne la pénalisation du concurrent dont il assure l'assistance. A la sortie du parc, les concurrents reprennent obligatoirement le parcours au point de sortie et doivent se faire identifier auprès du contrôleur sous peine d'être disqualifiés.

Le contrôle de la sortie du parc de ravitaillement est sous la responsabilité d'un contrôleur technique ou d'un officiel nommé par la Ligue ou d'un membre du club organisateur. La configuration de cette sortie du parc ne doit permettre le passage que d'une machine à la fois.

10.2 – Stands

Les stands de ravitaillement doivent être séparés du parc coureur. Les allées de circulation doivent avoir une largeur minimum de 2 mètres.

Un stand par équipe d'une surface d'environ 9 mètres carrés doit être prévu pour accueillir les pilotes, les mécaniciens et le matériel. Chaque concurrent doit y transporter ses jerricans et autres matériels (caisse à outils, etc.) et obligatoirement un extincteur **pour feu d'hydrocarbure** en état de fonctionnement. L'extincteur doit être placé d'une manière judicieuse et facilement vérifiable par les commissaires. En dehors des concurrents, il est strictement interdit de pénétrer et circuler dans la zone des stands avec un engin à moteur quel qu'il soit.

Il est strictement interdit de fumer dans la zone des stands.

Tout système de nettoyage à haute pression est interdit dans le parc de ravitaillement.

Les concurrents doivent diminuer leur vitesse dans le couloir de décélération. Il est interdit d'y effectuer des dépassements. Dans la zone de ravitaillement, la circulation doit s'y faire en sens unique. La vitesse est limitée dans le parc et fera l'objet de contrôles radars et/ou de sanctions par les officiels. Un commissaire est positionné à l'entrée du parc ravitaillement et fera observer un arrêt au pilote avant son entrée dans le stand.

10.3 – Assistance – Réparations

La machine peut être réparée par l'assistance et le pilote. Les réparations doivent être effectuées aux stands.

Toutes les pièces peuvent être changées, sauf celles marquées par le Commissaire Technique, à l'exception d'un autre silencieux marqué. Les soudures sont interdites dans les stands.

En dehors des stands, sur la piste, seules sont admises les petites réparations (bougie, chaîne, levier, etc). Les réparations et le changement de gants et/ou de lunettes doivent être effectués par le pilote avec les outils ou le matériel qu'il porte sur lui, sur le bord de la piste à condition que la machine soit bien rangée et ne présente aucun danger pour la sécurité des concurrents. Toute aide extérieure, **sauf en cas d'aide extérieure fournie par un autre pilote sur l'épreuve**, est interdite sous peine de sanction (voir le tableau des sanctions).

Un pilote qui franchit la ligne d'entrée du parc d'assistance en panne peut être aidé à partir de cette zone pour acheminer sa machine jusqu'à son stand pour réparation.

La communication radio du pilote avec son manager, son mécanicien ou toute autre personne est strictement interdite sous peine de sanction.

Tout déplacement dans le parc pilotes et ses alentours devra se faire moteur éteint en poussant le motorcycle. Tout manquement à cette règle sera passible de sanctions sportives.

ARTICLE 11 – RAVITAILLEMENT

Toutes les machines doivent être alimentées par du carburant sans plomb, conforme **aux spécifications suivantes** :

Propriété	Unités	Min	Max
RON		95.0	102.0
MON		85.0	90.0
Oxygène	% m/m		4
Benzene	% v/v		1.0
Plomb	G/l		0.005
Densité à 15°C	Kg/m3	690.0	780.0

Air :

En tant qu'oxydant seul de l'a10ir ambiant peut être mélangé au carburant.

Les ravitaillements s'effectueront obligatoirement dans le parc d'assistance, pilote à côté de la machine, moteur arrêté, sur un tapis environnemental conformément à l'article 5.1 du Code Environnemental et d'une dimension au moins égale au gabarit hors tout de la machine.

Les jerricans ne doivent pas contenir plus de 22 litres.

Leur remplissage doit se faire sur un tapis environnemental.

Toute installation fixe de type « derrick » ou similaire est interdite. Les bidons mobiles de remplissage « rapide » sont autorisés.

ARTICLE 12 – PROCEDURE DE DEPART

Lors de la première épreuve du championnat, toutes les catégories disposent d'une séance d'essais chronométrés à laquelle les pilotes doivent participer pour pouvoir prendre le départ de la course.

Le départ peut être donné « à l'élastique » (en pareil cas, l'utilisation du mécanisme développé par la Commission est fortement recommandée), à l'aide d'une grille de départ type « Motocross » suffisamment large ou par tout autre dispositif approuvé par la Commission des Courses sur sable.

Pour ces essais, lors de la première épreuve, l'entrée en piste se fait par ordre de numéro pour toutes les catégories.

Pour la première épreuve et ce pour toutes les catégories, la mise en grille des pilotes est effectuée en fonction des résultats obtenus lors des essais chronométrés (entrera en premier le pilote ayant réalisé le meilleur temps des essais, puis le second et ainsi de suite jusqu'au dernier pilote qualifié).

Après la première épreuve (sauf épreuve avec convoi), le placement sur la ligne de départ se fait de la manière suivante (ne concerne pas les catégories Juniors et Espoirs) :

- 1) **Les 30 premiers pilotes du classement dans l'ordre du classement Scratch provisoire ;**
- 2) Les pilotes (inscrits à l'année où à la manifestation) disposant d'un dossard jaune ou rose dans l'ordre du classement Scratch provisoire **qui ne figureraient pas parmi les 30 premiers du classement Scratch provisoire ;**
- 3) Les pilotes (inscrits à l'année ou à la manifestation ne disposant pas de dossards jaunes ou roses dans l'ordre du classement Scratch provisoire ;
- 4) Les autres pilotes engagés à l'épreuve ;

Les catégories Espoirs et Juniors sont placées en grille dans l'ordre du classement Scratch provisoire puis dans l'ordre de leur numéro de course puis en fonction de leur date d'engagement.

La ligne de départ devra pouvoir accueillir au minimum 30 pilotes moto et 20 pilotes quad (sauf disposition contraire prévue dans l'arrêté d'homologation du circuit).

Des panneaux « couper les moteurs », « 15 secondes » et « 5 secondes » doivent être prévus.

Deux types de départ sont autorisés :

- le départ collectif en ligne,
- le départ en vagues.

Pour de plus amples renseignements, se référer à l'article 15.b des RTS « Courses sur sable ».

ARTICLE 13 – PROCEDURE « STOP AND GO »

En cas de non-respect de certains points du règlement, la procédure « stop and go » peut être appliquée selon décision du Jury.

Afin d'appliquer cette procédure, une zone est mise en place juste avant la ligne d'arrivée. Cette zone est signalée par un affichage situé en amont de la zone d'arrêt et tenue par un officiel désigné par la Commission des Courses sur Sable.

Sur ordre du Directeur de Course, le responsable du « stop and go » affiche le numéro du pilote sanctionné qui a alors un nombre de 3 tours maximum pour s'arrêter au « stop and go ». Si le « stop and go » est présenté dans les 3 derniers tours, le pilote devra effectuer son arrêt avant la présentation du drapeau à damier. A défaut, le Jury peut prendre une décision pouvant aller jusqu'à la disqualification.

ARTICLE 14 – PROCEDURE D'ARRIVEE

La course est considérée comme terminée à l'abaissement du drapeau à damier sur la moto classée première au classement Scratch une fois le temps réglementaire écoulé.

Sont classés, les pilotes ayant franchi la ligne d'arrivée dans les 30 minutes qui suivent l'arrivée du premier lorsque le circuit fait jusqu'à 10 kms et 45 minutes lorsque le circuit fait plus de 10 kms.

Pour des raisons de sécurité, le Directeur de Course peut moduler la durée de l'épreuve en concertation avec le jury de l'épreuve et l'organisateur.

Sur drapeau à damier :

En cas de force majeure ne nécessitant pas un arrêt de la course immédiat (exemple : montée de la marée plus rapidement que prévue), la Direction de Course peut réduire la durée de l'épreuve en présentant aux pilotes un panneau 1 tour. La présentation de ce panneau aux pilotes a pour objet de leur signifier un arrêt prématuré de l'épreuve. Le drapeau à damier est abaissé sur le premier pilote franchissant la ligne d'arrivée après avoir réalisé un tour complet.

Sur drapeau rouge :

S'il est nécessaire d'interrompre immédiatement une course en raison d'un accident ou d'un incident qui rend dangereux son déroulement, un drapeau rouge est présenté par le Directeur de Course ou son (ses) adjoint(s). La décision d'arrêter la course ne peut être prise que par le Directeur de Course. A la présentation de ce drapeau, les pilotes doivent immédiatement réduire leur vitesse et rejoindre le parc de ravitaillement à allure modérée. Après avoir eu la certitude que tout danger ait été écarté, le Directeur de course se réserve la possibilité de faire reprendre la course.

En cas d'interruption de la course, le classement de l'épreuve est établi suivant l'ordre de passage des pilotes sur la ligne d'arrivée au tour précédent l'arrêt de la course, à la condition toutefois qu'au moins 5 pilotes soient classés dans le même tour. A défaut, il faudra se référer au tour précédent où au moins 5 pilotes étaient classés.

Ex : la direction de course présente le drapeau rouge alors que le leader est seul dans son 10ème tour, le classement ne pourra être établi sur la base du 9ème tour, mais sur la base du 8ème tour si 5 pilotes étaient classés dans ce tour.

A l'inverse, si le leader et au moins 4 autres pilotes étaient dans leur 10ème tour lorsque la direction de course présente le drapeau rouge, alors le classement peut être établi suivant l'ordre de passage des pilotes sur la ligne d'arrivée du 9ème tour.

Dans le cas où le drapeau rouge est présenté après l'abaissement du drapeau à damiers, le classement de l'épreuve est établi comme suit :

- 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.

ARTICLE 15 – CLASSEMENT

15.1 - Dans les épreuves de Cross-sable :

Le classement des motos est effectué sur la base du classement des finales CFS-1/CFS-2/CFS-3, Vétérans et Féminines.

Le classement pour les Quads, Juniors, Espoirs et **Vintage** est effectué sur le classement de l'épreuve (cumul des résultats sur les 3 manches). En cas d'égalité, le résultat obtenu lors de la dernière manche sert de règle de départage.

15.2 - Dans les épreuves d'Endurance :

Le classement est effectué selon l'ordre d'arrivée des pilotes à la présentation du drapeau à damier :

- au nombre de tours, le premier passage d'un concurrent sur la ligne d'arrivée est comptabilisé comme la fin de son premier tour. Le premier tour de chaque concurrent ne peut pas être comptabilisé comme meilleur tour.
- au temps passé.

Les résultats sont affichés conformément au code sportif (dans un lieu identifié sur le règlement particulier et/ou signalé au briefing des pilotes). Les réclamations sont recevables dans les 30 minutes après leur publication.

15.3 - Du Championnat :

PI	Points	PI	Points	PI	Points	PI	Points	PI	Points	PI	Points
1	600 Pts	11	360 Pts	21	290 Pts	31	250 Pts	41	220 Pts	51	201 Pts
2	550 Pts	12	350 Pts	22	286 Pts	32	247 Pts	42	218 Pts	52	200 Pts
3	510 Pts	13	340 Pts	23	282 Pts	33	244 Pts	43	216 Pts	53	199 Pts
4	480 Pts	14	330 Pts	24	278 Pts	34	241 Pts	44	214 Pts	de 54 à 249	
5	455 Pts	15	320 Pts	25	274 Pts	35	238 Pts	45	212 Pts	moins 1 Pts	
6	435 Pts	16	315 Pts	26	270 Pts	36	235 Pts	46	210 Pts	250	2 Pts
7	415 Pts	17	310 Pts	27	266 Pts	37	232 Pts	47	208 Pts	251 & +	1 Pts
8	400 Pts	18	305 Pts	28	262 Pts	38	229 Pts	48	206 Pts		
9	385 Pts	19	300 Pts	29	258 Pts	39	226 Pts	49	204 Pts		
10	370 Pts	20	295 Pts	30	254 Pts	40	223 Pts	50	202 Pts		

En cas d'ex-æquo, les concurrents sont départagés en fonction du nombre de places de premier, de deuxième, etc. S'il y a égalité parfaite, c'est le résultat de la dernière course qui prime.

En cas de changement de catégorie en cours de saison, aucun report de points n'est effectué d'une catégorie à l'autre.

Un classement « Constructeurs » est établi en additionnant les points inscrits par les 2 meilleurs pilotes de la marque au classement Scratch.

ARTICLE 16 – REGLEMENTATION

Ces épreuves seront organisées conformément aux règlements édictés par la FFM et les règles techniques et de sécurité (disponibles sur le site internet FFM (www.ffmoto.org – Compétition – Réglementation).

Tous les cas non expressément prévus dans le présent règlement seront étudiés par la Commission des Courses sur Sable qui décidera des suites à donner.

ARTICLE 17 – MARSHALLS

Si la totalité du parcours ne peut être visualisé en continuité par les commissaires, la présence de marshalls est obligatoire sur la piste. Les marshalls proposés par l'organisateur devront être licenciés, avoir une bonne expérience du pilotage sur sable et rouler sur des véhicules conformes au présent règlement, ainsi qu'aux RTS. L'organisateur doit veiller à ce que les marshalls assurent leur mission de sécurité sans gêner le bon déroulement des courses.

ARTICLE 18 – 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 €.

Lorsqu'elle entraîne un démontage du moteur, elle doit être assortie d'une caution de 75 € pour les moteurs 2T et de 150 € pour les moteurs 4T. Cette somme est remboursée au demandeur si la machine démontée s'avère non conforme et versée au pilote contraint au démontage si la conformité est reconnue.

ARTICLE 19 – OFFICIELS

Le Jury est composé d'un président de Jury, d'un commissaire sportif CFS 2^{ème} degré désigné par la Commission et d'un commissaire sportif CFS 2^{ème} degré désigné par le moto-club organisateur. Ce jury détient tous les pouvoirs pour contrôler l'application des règles sportives et de sécurité et doit s'assurer que tous les règlements sont respectés. Le Jury doit être titulaire du spécifique 2^{ème} degré Sable

Le Directeur de Course, titulaire du spécifique 2^{ème} degré Sable, a tout pouvoir pour assurer la bonne gestion des courses et faire appliquer les décisions du jury dans le respect des règlements. Il est nommé par la Commission des Courses sur Sable. Un ou plusieurs adjoints peuvent être nommés selon l'importance de la manifestation.

Un Responsable Technique licencié et membre de la Commission est désigné pour chaque épreuve par la FFM. La Commission désigne en complément six autres Commissaires Techniques 1er ou 2^{ème} degré.

Une personne est désignée par la Commission pour contrôler la conformité du circuit, sous la direction du Jury et des Directeurs de course, un pilote expérimenté et un représentant du club. L'ensemble de ces personnes doit vérifier le circuit avant l'épreuve afin de s'assurer que celui-ci ne présente pas de dangerosité particulière. Cette vérification se fait le plus tôt possible afin que les informations de sécurité puissent être diffusées lors du briefing.

Conformément à l'article 2.2.3.7 du Code sportif, le Jury tient au minimum deux réunions.

Pendant ces réunions, la présence des personnes suivantes est nécessaire :

- le Directeur de course
- le responsable Technique de la FFM,
- 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 responsables du tracé du circuit.

Un secrétaire de réunion est désigné. Le Commissaire Technique FFM, ainsi que le Médecin chef, doivent avoir fait par écrit un rapport pour chaque réunion du Jury, ainsi que le responsable du contrôle administratif. Le club organisateur est chargé de la rédaction du rapport de clôture.

ARTICLE 20 – REGLES ENVIRONNEMENTALES

Ces règles doivent être prises en compte par les concurrents et les organisateurs.

- Les pilotes doivent respecter les règles environnementales mises en place par l'organisateur,
- Il est obligatoire d'utiliser le tapis environnemental,
- La dimension minimum du tapis sera conforme à l'article 5.1 du Code Environnemental et d'une dimension au moins égale au gabarit hors tout de la machine,
- Prévoir dans le parc d'assistance et de ravitaillement 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 **avec tri sélectif** 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 au site,
- Les programmes ou tout autre support promotionnel doivent inclure quelques lignes adressées au public sur le respect de l'environnement tel que : « des poubelles sont à votre disposition, utilisez-les » ou « ne piétinez pas les cultures », etc...,
- Tous les systèmes de tear off sont interdits. Seul le système roll off ou écran simple sont autorisés.

ARTICLE 21 – ACCOMPAGNEMENT DES PILOTES

L'ensemble des personnes faisant partie de l'équipe d'accompagnement ou d'assistance d'un pilote doivent respecter les zones du circuit pour lesquelles ils ont obtenu les autorisations d'accès de l'organisateur et/ou de la Commission des Courses sur Sable FFM.

En tout état de cause, durant les essais et les courses, l'accès à la piste est formellement interdit à toute personne étrangère à l'organisation ou aux officiels.

Tout contrevenant s'expose à des sanctions et le pilote assisté à des pénalités (voir tableau des sanctions)

ARTICLE 22 – PRIMES

A la fin du Championnat, des primes de résultat seront versées selon les modalités suivantes :

Pour les motos :

- 1^{er} Scratch : 3 500 euros
- 2^{ème} Scratch : 2 500 euros
- 3^{ème} Scratch : 1 500 euros
- 4^{ème} Scratch : 1 000 euros
- 5^{ème} Scratch : 750 euros
- 6^{ème} Scratch : 500 euros
- 7^{ème} Scratch : 300 euros
- 1^{ère} féminine : 600 euros
- 2^{ème} féminine : 400 euros
- 3^{ème} féminine : 300 euros
- 1^{er} CFS-2 : 300 euros
- 1^{er} CFS-3 : 300 euros
- 1^{er} moins de 21 ans : 300 euros

Pour les quads :

- 1^{er} Scratch : 1 500 euros
- 2^{ème} Scratch : 1 000 euros
- 3^{ème} Scratch : 700 euros
- 4^{ème} Scratch : 400 euros
- 5^{ème} Scratch : 300 euros
- 1^{ère} féminine : 500 euros
- 2^{ème} féminine : 300 euros
- 3^{ème} féminine : 200 euros
- 1^{er} Junior : 300 euros

Pour les juniors :

- 1^{er} : 500 euros
- 2^{ème} : 350 euros
- 3^{ème} : 200 euros
- 1^{ère} féminine : 250 euros
- 2^{ème} féminine : 150 euros
- 3^{ème} féminine : 100 euros

Pour les espoirs :

- 1^{er} : 300 euros
- 2^{ème} : 200 euros
- 3^{ème} : 150 euros
- 1^{ère} féminine : 150 euros
- 2^{ème} féminine : 100 euros
- 3^{ème} féminine : 50 euros

Attention, dans l'hypothèse où une ou plusieurs épreuves ne peuvent être organisées, les primes ci-dessus prévues seront automatiquement réduites au prorata du nombre d'épreuves effectivement disputées (ex : le vainqueur du championnat remporte une prime de 3.500€ pour 7 épreuves au calendrier, cette prime sera ramenée à 3.000€ pour 6 épreuves disputées, à 2.500€ pour 5 épreuves, etc...).

ARTICLE 23 – BAREME DES SANCTIONS

Ce barème énonce, à titre indicatif, les sanctions encourues par toute personne physique assujettie au présent règlement. Ce barème expose des infractions et leur sanction de référence mais n'est toutefois pas exhaustif. Chacune de ces sanctions peut être majorée ou minorée selon les circonstances à la libre appréciation du Jury de l'épreuve.

MANIFESTATION		
Non-respect du créneau horaire des contrôles administratifs et techniques		Placement au parc fermé en dernière position des dossards
Non-respect de l'ordre d'entrée pré grille ou pré parc		Stop and go ou 1 minute de pénalité
Non-respect de l'ordre d'entrée en grille		Stop and go ou 1 minute de pénalité
Conduite dangereuse dans le convoi		Décision du jury pouvant aller jusqu'à la disqualification
Retard sortie de pré grille ou pré parc		Décision direction de course
Rouler en sens inverse sur la piste		Disqualification
Couper le parc d'assistance pour rejoindre les stands		Décision du jury pouvant aller jusqu'à la disqualification
Circuler sans casque (piste, stands, parc coureur)		Décision du jury pouvant aller jusqu'à la disqualification
Non mise en place du coupe-circuit (quad)		Stop and go ou 1 minute de pénalité
Au départ machine non mise en route par le pilote		Stop and go ou 1 minute de pénalité
Démarrage à la poussette avant le signal du Directeur de Course		Stop and go ou 1 minute de pénalité
Départ anticipé		Stop and go de 3 minutes
Couper le circuit		Décision du jury pouvant aller jusqu'à la disqualification
Non-respect des drapeaux	1 ^{ère} infraction	Stop and Go
	Récidive	Décision du jury pouvant aller jusqu'à la disqualification
Non-respect du « Stop and go »		Décision du jury pouvant aller jusqu'à la disqualification
Aide extérieure	1 ^{ère} infraction	1 tour de pénalité
	Récidive	Décision du jury pouvant aller jusqu'à la disqualification
Réparation sur la piste par le pilote contraire au règlement	1 ^{ère} infraction	1 tour de pénalité
	Récidive	Décision du jury pouvant aller jusqu'à la disqualification
Toute intervention sur la machine dans le parc fermé sans avoir reçu au préalable l'autorisation des Officiels		Mise hors course
Transpondeur ou puce manquant(e) au départ de la course		Pilote non classé
Transport d'essence en dehors du réservoir		Disqualification
Communication radio du pilote avec son manager son mécanicien ou toute autre		Disqualification
Non-respect des consignes des commissaires en dehors du circuit		Décision du jury pouvant aller jusqu'à la disqualification
Déplacement dans le parc pilotes et ses alentours moteur allumé		Décision du jury pouvant aller jusqu'à la disqualification

VERIFICATIONS TECHNIQUES		
Usage d'une machine non passée au contrôle technique		Disqualification
Casque ou équipement non-conforme		Départ refusé
Usage d'un équipement et ou d'une machine non conforme		Décision du jury pouvant aller jusqu'à la disqualification
Réservoir et/ou capacité non-conforme	Avant le départ	Départ refusé
	Après le départ	Disqualification
Machine présentant un niveau sonore non-conforme :	Avant le départ	Départ refusé
	Pendant l'épreuve	Réparation immédiate sous peine de disqualification
	A l'arrivée	10 places
Machine ne pouvant être contrôlée correctement lors des vérifications techniques d'avant épreuve (régime moteur)		Départ refusé
Machine ne pouvant satisfaire aux contrôles techniques d'après		10 places
A l'arrivée, machine non présentée		Disqualification

RAVITAILLEMENT		
Installation de type derrick		Interdiction de départ du pilote assisté
Ravitaillement en dehors des stands		Exclusion
Non-respect de l'emplacement alloué au pilote	1 ^{ère} infraction	Stop and go ou 1 minute de pénalité
	Récidive	Décision du jury pouvant aller jusqu'à la disqualification
Ravitaillement dans les stands moteur en marche	1 ^{ère} infraction	Stop and go ou 1 minute de pénalité
	Récidive	Décision du jury pouvant aller jusqu'à la disqualification
Défaut d'extincteur dans le stand	1 ^{ère} infraction	Avertissement
	Récidive	Décision du jury pouvant aller jusqu'à la disqualification

Absence du (des) numéro(s) pilote(s) sur le stand	1^{ère} infraction	Stop and go ou 1 minute de pénalité
	Récidive	1 tour de pénalité
Vitesse excessive dans les stands	1 ^{ère} infraction	Avertissement
	Récidive	Stop and go ou 1 minute de pénalité
Soudure faite dans les stands		Disqualification
Rouler à l'envers dans les stands		Décision du jury pouvant aller jusqu'à la disqualification
Usage d'un matériel à moteur thermique	1 ^{ère} infraction	Avertissement et évacuation du matériel
	Récidive	Décision du jury pouvant aller jusqu'à la disqualification

ENVIRONNEMENT

Non utilisation du tapis environnemental Constitué d'une semelle imperméable et textile absorbant Dimension minimum : 160 x 100cm.		Exclusion
Utilisation de Tear-off (Quel que soit le système)		Exclusion
Non dépôt des huiles et liquides dans les bacs prévus à cet effet	1^{ère} infraction	Avertissement
	Récidive	Décision du jury pouvant aller jusqu'à la disqualification