



DISCIPLINE ENDURO

Les présentes règles techniques et de sécurité complémentaires discipline enduro sont édictées par la Fédération Française de Motocyclisme en application de l'article L 131-16 du code du sport et conformément au décret n°2006-554 du 16 mai 2006.

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.

Les règles techniques et de sécurité enduro posent les règles applicables à la spécialité Enduro. Des règles techniques et de sécurité spécifiques à la spécialité Endurance Tout Terrain ont par ailleurs été édictées.

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 des circuits temporaires qui peuvent être :

- des voies normalement ouvertes à la circulation publique et de chemins, public 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 du décret n°2006-554 du 16 mai 2006 relatif 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 1er-II et articles 6 et suivants).

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 départs 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 :

- I Directeur de Course,
- I 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 : CATEGORIES DE MACHINE

<u>Classe 1 :</u>	De 100cc à 125cc 2T De 175cc à 250cc 4T
<u>Classe 2 :</u>	De 175cc à 250cc 2T De 290cc à 450cc 4T
<u>Classe 3 :</u>	De 290cc à 500cc 2T De 475cc à 650cc 4T

ARTICLE 11 : SPECIFICATIONS GENERALES DES MACHINES

Les différents éléments composant le motorcycle, 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 motorcycles devront également respecter les prescriptions suivantes :

a) Coupe contact

Les motorcycles 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, la mesure du niveau sonore se fera à l'aide d'un sonomètre situé à 50 centimètres et à 45 degrés de la sortie du silencieux.

A la vitesse du piston de 11 m/s, le maximum du niveau sonore autorisé ne devra pas dépasser 94 Db pour les épreuves d'enduro et X-Trem.

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.

Les mesures de bruit seront effectuées même par temps humide ou de pluie avec une tolérance de + 2 dB.

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 motocycles 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 motorcycles 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 motorcycle 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.

ARTICLE 12 : CARBURANTS

Tout carburant vendu dans le commerce est autorisé.



ARTICLE 13 : CONDUCTEURS

Pour participer à un enduro, les pilotes doivent présenter, lors du contrôle administratif, leur permis de conduire ou BSR correspondant à la catégorie de machine qu'ils pilotent. Le Certificat d'Aptitude au Sport Motocycliste (CASM) est requis pour les pilotes ne possédant pas de permis de conduire et pilotant une machine de moins de 50cc sur la voie publique ou autre cylindrée sur un parcours fermé à la circulation public. Pour les mineurs, une autorisation parentale doit être fournie.

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, Grande Bretagne BSA et B, USA SNELL M2005 ou Japon JIS. T81-33 : 2000. 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
- d'une protection dorsale (sauf en X-Trem)

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 motorcycle,
- 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 (motorcycles 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 motorcycles 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 motorcycle 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 motorcycles pourront être examinés à n'importe quel moment pour s'assurer qu'aucun motorcycle 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 motorcycle 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

Le contrôle technique terminé, les motocycles devront être présentés par le pilote ou son représentant à l'entrée du "parc fermé" avec la carte grise. Le pilote ou son représentant doit ranger sa machine immédiatement dans le "parc fermé", la laisser et ressortir aussitôt. Le "parc fermé", ainsi que les motocycles, sont sous la surveillance et la responsabilité de l'organisateur qui doit être assuré en conséquence.

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 ouverte 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 arrêts 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).

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...