



**REGLEMENT DU
CHAMPIONNAT DE FRANCE DES
COURSES SUR SABLE**

COURSES SUR SABLE 2020

CHAMPIONNAT DE FRANCE DES COURSES SUR SABLE 24MX 2019/2020

PREAMBULE

La F.F.M. met en compétition pour la période d'octobre 2019 à février 2020, dite « saison 2019/2020 » un Championnat composé de différents types d'épreuves : des endurance tout terrain sable et des cross-sable selon les formules suivantes :

Motos :

- Endurance :

Moto : 1 moto / 1 pilote sur une manche : durée minimum 2 h 30 mn, durée maximum 3 h,

Juniors : 1 moto / 1 pilote sur une manche : durée 1 h 30 mn,

Espoirs : 1 moto / 1 pilote sur une manche : durée 1 h.

- Cross-sable :

2 à 3 manches : durée minimum de 20 minutes par manche, le cumul des 3 manches ne saurait excéder la durée de 3 h.

Espoirs : 3 manches de 12 à 15 minutes selon l'organisateur.

Juniors : 3 manches de 15 à 20 minutes selon l'organisateur.

Quads :

- Endurance :

1 quad / 1 pilote sur une manche : durée minimum 2 h, durée maximum 2 h 30 mn.

- Cross-sable :

2 à 3 manches : durée minimum de 20 minutes par manche, le cumul des 3 manches ne saurait excéder la durée de 2 h 30 mn.

Format des courses Endurance sable (sauf dérogation accordée par la Commission des Sables) :

Samedi matin : course pour les Juniors	Dimanche matin : course pour les Espoirs
Samedi après-midi : course pour les Quads	Dimanche après-midi : course pour les Motos

Format des courses pour le Cross-sable :

L'entrée en grille s'effectuera selon les essais chronométrés.

Les courses motos se déroulent sur deux manches de qualification par catégorie avec une finale CFS 1, CFS 2 et CFS 3. Les points du Championnat seront attribués selon le classement de la finale. Une consolante sera organisée pour les non-qualifiés à la finale.

Les courses de Quads, Vétérans, Juniors et Espoirs se déroulent sur 3 manches.

Réglementation

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 – Compétition – Réglementation).

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

ART. 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 le 1^{er} septembre de l'année précédente.

Dates	Lieux	Nom de l'épreuve	Clubs organisateurs
19-20 octobre 2019	Berck/Mer (62)	Beach Cross	Le Touquet Auto Moto
26-27 octobre 2019	Loon-Plage (59)	Ronde des Sables	MC du Littoral 59
16-17 novembre 2019	Magescq (40)	Training Camp Sand Race	Bud Racing Training Camp
07-08 décembre 2019	Saint-Léger-de-Balson (33)	Endurance des Lagunes	MC Langonnais
14-15 décembre 2019	Hossegor (40)	Ronde des Sables	MC des Plages
11-12 janvier 2020	Grayan-et-L'Hôpital (33)	Gurp TT	MC des Esteys
01-02 février 2020	Le Touquet (62)	Enduropale	ETO

ART. 2 - ENGAGEMENTS

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

Les engagements se feront 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) :

- à l'intégralité du Championnat :

Ouverture : 9 juillet 2019

Clôture : 31 juillet 2019

Attention : les places sont limitées à 250 pilotes en moto et à 120 pilotes en quads.

- à l'épreuve :

Ouverture : 1^{er} août 2019, dans la limite des places disponibles de l'épreuve

Sauf pour Le Touquet : 1^{er} novembre 2019

Le montant de l'engagement par épreuve est fixé à **155 euros** minimum pour les catégories Motos et Quads, **115 euros** minimum pour la catégorie Juniors, **80 euros** minimum pour la catégorie Espoirs.

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

Pour les pilotes s'engageant à l'intégralité du Championnat, le droit d'engagement de la première course sera encaissé dès l'inscription. Pour les épreuves suivantes, le droit d'engagement de chaque épreuve sera encaissé 30 jours avant la manifestation.

Toute demande de forfait, que le pilote soit engagé à l'intégralité du Championnat ou engagé à l'épreuve, devra se faire via le site d'inscription Engage-sports

Pour tout forfait, les frais administratifs et techniques suivants seront retenus :

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

Attention : En cas de blessure grave avérée, des demandes de remboursement pourront exceptionnellement être adressées à la Commission des Courses sur Sable qui statuera au cas par cas.

ART. 3 - NUMEROS DE COURSE - DOSSARDS

Les pilotes souhaitant disposer d'un numéro à l'année devront s'engager à l'intégralité du Championnat du 9 au 31 juillet 2019, dernier délai. Les pilotes s'engageant par épreuve auront leur numéro de course attribué par le club organisateur.

3.1 Numéros de course

Motos :

Les pilotes de notoriété identifiés par la Commission auront la possibilité de choisir leur numéro de course avant l'ouverture des engagements sous réserve de leur disponibilité.

Les autres pilotes engagés à l'année choisiront leur numéro de course dans la grille des numéros disponibles au moment de leur inscription.

Pour les pilotes engagés épreuve par épreuve, la numérotation sera faite par les clubs organisateurs selon les numéros disponibles.

Si le champion de France en titre n'est pas inscrit au Championnat 2019/2020, le n°1 ne sera pas attribué.

Quads :

Les pilotes de notoriété identifiés par la Commission auront la possibilité de choisir leur numéro de course avant l'ouverture des engagements sous réserve de leur disponibilité.

Les autres pilotes engagés à l'année choisiront leur numéro de course dans la grille des numéros disponibles au moment de leur inscription.

Pour les pilotes engagés épreuve par épreuve, la numérotation sera faite par les clubs organisateurs selon les numéros disponibles.

Si le champion de France en titre n'est pas inscrit au Championnat 2019/2020, le n°1 ne sera pas attribué.

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

Pour les Juniors et les Espoirs, l'attribution des numéros de course sera faite sur la base de leur classement de l'année précédente dans leur catégorie respective.

3.2 Dossards

La fourniture et l'obligation du port des dossards sont à l'initiative des moto-clubs organisateurs.

Dans le cas où les moto-clubs ne le fournissent pas, chaque pilote devra porter son numéro de course, qui devra être lisible, *a minima* au dos de son maillot.

Dans le cas où les moto-clubs le fournissent, 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 sera publiée, pour chaque épreuve, sur le site dédié du Championnat.

Le pilote vainqueur du Championnat Scratch Moto/Quad de l'année précédente devra 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 devront porter un dossard et une plaque rouges.

A compter de la 2^{ème} épreuve du Championnat, pour la catégorie moto, le leader du classement du meilleur jeune (moins de 21 ans) devra porter un dossard et une plaque bleus.

Les pilotes féminines Motos, Quads, Juniors et Espoirs qui sont engagées à l'intégralité du Championnat 2019/2020 auront un dossard et une plaque roses.

Pour les pilotes Motos, les dossards jaunes seront attribués aux 25 premiers pilotes du classement Scratch de l'année précédente engagés à l'intégralité du Championnat, aux 3 premiers du classement Junior de la saison précédente s'ils sont engagés à l'année et aux pilotes de notoriété identifiés par la Commission des Courses sur Sable.

Pour les pilotes Quads, les dossards jaunes seront attribués aux 20 premiers pilotes du classement Scratch de l'année précédente engagés à l'intégralité du Championnat, aux 3 premiers du classement Junior de la saison précédente s'ils sont engagés à l'année et aux pilotes de notoriété identifiés par la Commission des Courses sur Sable.

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

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, ceci à compter de la 2^{ème} épreuve.

3.3 Plaques

Pour toutes les catégories, les plaques devront être blanches et numéros noirs ou autocollants avec numéros fournis par l'organisateur.

Toutefois, les pilotes ayant des dossards jaunes ou roses devront avoir des plaques jaunes ou roses et numéros noirs ou autocollants avec numéros fournis par l'organisateur. Pour les dossards et plaques rouges ou bleus, les numéros seront inscrits en blanc.

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

Les Quads devront 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.

ART. 4 - TITRES ET RECOMPENSES

4.1 Titres

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

Motos	Quads	Juniors	Espoirs
- Scratch - CFS-2 - CFS-3 - CFS-F Féminines - CFS-V Vétérans - CFS-J Jeunes (moins de 21 ans) - Constructeurs	- Scratch - Féminines - Vétérans - Juniors	- Scratch - 125cc 2 T - Féminines	- Scratch - Féminines

4.2 Récompenses

Seront récompensés pour les motos :

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

Pour les Quads :

- les 3 premiers du Scratch et Féminines,
- les 3 premiers Vétérans et Juniors.

Pour les Juniors :

- les 3 premiers Scratch, 125cc 2T et Féminines.

Pour les Espoirs :

- les 3 premiers Scratch et Féminines.

ART. 5 - CATEGORIES ET CLASSES DE MACHINES

CFS - MOTOS				
CFS-1	CFS-2	CFS-3	CFS-F	CFS-V
251 à 650 cc 4 T	175 à 500 cc 2 T	100 à 150 cc 2 T	100 à 500 cc 2 T	100 à 500 cc 2 T
		100 à 250 cc 4 T	100 à 650 cc 4 T	100 à 650 cc 4 T
A partir de 18 ans	A partir de 18 ans	A partir de 18 ans	A partir de 18 ans	A partir de 38 ans

Des dérogations à ces différentes catégories d'âges pourront exceptionnellement être accordées par la Commission des Courses sur Sable aux pilotes qui en feront la demande.

CFS-QUADS			
Scratch	Féminines	Vétérans	Juniors
A partir de 15 ans 550 cc 2T et 4T maxi	A partir de 15 ans 550 cc 2T et 4T maxi	A partir de 38 ans	De 15 à 17 ans
A partir de 18 ans cylindrée libre	A partir de 18 ans cylindrée libre	Libre	550 cc 2T et 4 T maxi

CFS - ESPOIRS
85cc 2T
De 11 à 16 ans

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

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

Pour la limite d'âge maximum, les pilotes ne devront pas avoir dépassé l'âge maximum indiqué dans chaque tableau le vendredi précédant la 1^{ère} 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 1^{ère} épreuve.

Les clubs qui le souhaitent pourront organiser une course réservée aux Motos Anciennes.

ART. 6 - CONTROLES ADMINISTRATIFS

Les horaires des contrôles administratifs pour les pilotes possédant des dossards jaunes, bleus et roses pourront être imposés. Ces horaires seront indiqués dans le règlement particulier de chaque manifestation. En cas de non-respect de ces horaires, les pilotes concernés pourront être placés en parc fermé après les autres pilotes ayant un dossard jaune, bleu ou rose

Les pilotes devront présenter leur licence de l'année en cours (*). Lors des contrôles administratifs, le pilote devra 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 2019 du Championnat, les pilotes doivent posséder la licence 2019 et pour les épreuves 2020 du Championnat, ils doivent être titulaires de la licence 2020.*

ART. 7 - CONTROLE DES MACHINES

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

Obligations du club :

Le club organisateur devra 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.

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

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

Contrôle technique des machines :

Avant le départ, les machines qui ne seront pas conformes aux normes F.F.M. et au présent règlement seront refusées. Une marque de peinture sera apposée sur le cadre, le ou les silencieux et le bloc moteur. Tous les silencieux devront être montés et contrôlés sur la machine pour un usage en course.

A l'arrivée, les machines qui ne seront pas conformes aux normes F.F.M. et au présent règlement seront passibles de sanctions sportives.

Pour les courses de Cross-sable, les pilotes auront la possibilité de passer au contrôle deux machines. Un marquage à la peinture sera 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.**

Compte tenu du nombre important de participants et afin d'accélérer les contrôles techniques, seules les machines présentant un diamètre de sortie d'échappement supérieure à 37 mm seront systématiquement contrôlées.

Ce diamètre sera contrôlé par les commissaires techniques à l'aide d'un gabarit.
Les machines dont le **diamètre de sortie d'échappement est inférieur ou égal à cette valeur n'auront pas à passer au contrôle sonométrique préliminaire, sauf à la demande de leur pilote ou des commissaires techniques.**

Par dérogation à ce qui précède, les machines équipées de plaques jaunes devront obligatoirement passer par le contrôle sonométrique préliminaire quel que soit leur diamètre de sortie d'échappement.

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 sonométriques 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 fera 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 pourra refuser la machine.

De même, si un écart significatif est constaté lors des contrôles d'après course avec le régime moteur maximum, une pénalité de 10 places sera prononcée à l'encontre du pilote concerné.

Il en sera de même pour toute machine ne pouvant satisfaire aux contrôles techniques d'après arrivée, dans les 30 minutes qui suivent son entrée au parc fermé.

Pendant l'épreuve, toute machine dont le pot d'échappement est devenu défectueux pourra être arrêtée. L'échappement devra 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.

Le réservoir doit avoir une contenance totale maximale de 15,151 litres (4 gal.) pour les motos, et de 22 litres (5,8 gal.) pour les Quads, et ne devra posséder qu'un seul orifice de remplissage et qu'un seul orifice de sortie d'alimentation.

Des contrôles de contenance pourront être effectués avant le départ ou après l'arrivée de chaque course. En cas de non-conformité, le départ pourra être refusé ou 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.

Seuls les quads sportifs sont autorisés : Quads dont les roues arrières sont montées sur un axe rigide horizontal assurant la propulsion. Un quad à roues indépendantes à l'arrière assurant la propulsion sans aucun différentiel à l'arrière et pont avant est interdit.

Equipement de protection du pilote :

Pour les casques, seules les normes ECE 22/05, 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,
- dorsale : norme EN.1621-2,
- gilet intégral (pectorale et dorsale intégrées) : normes EN.14021 et EN.1621-2.

ART. 8 – PRE-PARC ET PARC FERME

8.1 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 devra 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 sera passible de sanctions sportives.

8.2 Parc fermé d'arrivée

La mise en place d'un parc fermé d'arrivée est obligatoire. Ce parc fermé devra être au plus près de l'arrivée et clôturé pour qu'aucune personne non-autorisée ne puisse y accéder.

A la fin de l'épreuve, les motos des trois premiers au classement scratch de l'épreuve (au minimum) seront 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 seront pénalisées.

ART 9 - PARC D'ASSISTANCE

Un parc d'assistance sera mis en place ; un second parc d'assistance pourra être parallèlement mis en place pour des raisons d'espace ; ils seront rigoureusement interdits au public.

Les dossards jaunes et roses seront regroupés dans le parc d'assistance dans une zone qui leur est réservée. Une procédure et des horaires d'installation seront 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 disposera d'une entrée et d'une sortie distincte. Par mesure de sécurité, la circulation dans le parc se fera 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 respectera pas la discipline du parc et créera des désordres entraînera la pénalisation du concurrent dont il assure l'assistance. A la sortie du parc, les concurrents reprendront obligatoirement le parcours au point de sortie et devront se faire identifier auprès du contrôleur sous peine d'être disqualifiés.

Le contrôle de la sortie du parc de ravitaillement sera 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.

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 devra y transporter ses jerricans et autres matériels (caisse à outils, etc.) et obligatoirement un extincteur, *a minima* de 2kg, poudre A B C, en état de fonctionnement. L'extincteur devra 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 sera positionné à l'entrée du parc ravitaillement et fera observer un arrêt au pilote avant son entrée dans le stand.

Les pilotes devront obligatoirement effectuer, avec ou sans ravitaillement :

- pour la catégorie Espoirs : 1 passage aux stands.
- pour les catégories Juniors et Quads : 2 passages aux stands.
- pour les catégories motos : 3 passages aux stands.

Si l'épreuve est écourtée sur décision de la Direction de Course et ne fait donc pas la durée initialement prévue, l'obligation de passages aux stands est annulée.

Assistance - Réparations

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

Toutes les pièces pourront 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 devront 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 quelle qu'elle soit est interdite sous peine de sanction (voir le tableau des sanctions).

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 motocycle. Tout manquement à cette règle sera passible de sanctions sportives.

ART 10 - RAVITAILLEMENT

Toutes les machines doivent être alimentées par du carburant sans plomb, conforme aux spécifications de la FIM.

Les ravitaillements sont interdits en dehors du parc d'assistance.

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 devra se faire sur un tapis environnemental.

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

ART 11 - PROCEDURE DE DEPART

Lors de la 1^{ère} épreuve du championnat, toutes les catégories disposeront d'une séance d'essais chronométrés à laquelle les pilotes doivent participer pour pouvoir prendre le départ de la course.

Pour ces essais, les pilotes entreront en piste dans l'ordre suivant :

- Pour les motos :

- 1) les 25 premiers pilotes dans l'ordre du classement Scratch de l'année précédente engagés à l'intégralité du Championnat,
- 2) les autres dossards jaunes et roses,
- 3) les autres pilotes selon la date de leur engagement.

- Pour les quads :

- 1) les 20 premiers pilotes dans l'ordre du classement Scratch de l'année précédente engagés à l'intégralité du Championnat,
- 2) les autres dossards jaunes et roses,
- 3) les autres pilotes selon la date de leur engagement.

Pour les catégories Juniors et Espoirs, l'entrée en piste se fera dans l'ordre des numéros.

Pour la 1^{ère} épreuve et ce pour toutes les catégories, la mise en grille des pilotes sera effectuée en fonction des résultats obtenus lors des essais chronométrés (entrera en 1^{er} le pilote ayant réalisé le meilleur temps des essais, puis le second et ainsi de suite jusqu'au dernier pilote qualifié).

Après la 1^{ère} épreuve (sauf épreuve avec convoi), le placement sur la ligne de départ se fera de la manière suivante (ne concerne pas les catégories Juniors et Espoirs) :

- 1) les dossards jaunes et roses dans l'ordre du classement Scratch provisoire ;
- 2) les pilotes (inscrits à l'année où à la manifestation) ne disposant pas de dossards jaunes ou roses dans l'ordre du classement Scratch provisoire ;
- 3) les pilotes engagés à l'année en fonction de leur numéro de course ;
- 4) les autres pilotes 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 » devront 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 ».

ART 12 - PROCEDURE "STOP AND GO"

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

Afin d'appliquer cette procédure, une zone sera mise en place juste avant la ligne d'arrivée.

Cette zone sera 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 » affichera le numéro du pilote sanctionné qui aura alors un nombre de 3 tours maximum pour appliquer le « stop and go ». S'il ne reste pas suffisamment de tours, le pilote devra effectuer son arrêt dans le dernier tour, avant le drapeau à damier.

En cas de non-application du « stop and go » par le pilote avant le drapeau à damier, le pilote pourra être exclu de la course par la direction de course ou par décision du jury dans le cas où le « stop and go » a été présenté moins de 3 tours avant le drapeau à damier.

ART 13 - PROCEDURE D'ARRIVEE

La course sera considérée comme terminée à l'abaissement du drapeau à damier sur la moto classée 1^{ère} au classement Scratch une fois le temps réglementaire écoulé.

Seront 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, suivis des pilotes n'ayant pas franchi la ligne d'arrivée.

Pour des raisons de sécurité, le Directeur de Course pourra 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 pourra 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 sera 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 sera 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.

En cas d'interruption de la course, le classement de l'épreuve sera 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 pourra être établi suivant l'ordre de passage des pilotes sur la ligne d'arrivée du 9ème tour.

Dans le cas où le drapeau rouge serait présenté après l'abaissement du drapeau à damiers, le classement de l'épreuve serait 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.

ART 14 -CLASSEMENT

Dans les épreuves de Cross-sable :

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

Le classement pour les Quads, Juniors et Espoirs 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 servira de règle de départage.

Dans les épreuves d'Endurance :

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

- a) au nombre de tours,
- b) au temps passé.

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

Du Championnat :

Les points du classement Scratch et de chaque catégorie seront attribués **aux 100 premiers** sur la totalité des épreuves selon le barème suivant : **150, 135, 125, 115, 110, 105, 100, 95, 93, 91, 90, 89, ..., 1.**

En cas d'ex-æquo, les concurrents seront 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.

Les points pour le Championnat seront attribués aux concurrents français sans tenir compte, le cas échéant, des résultats des concurrents étrangers, conformément aux dispositions du titre 2.2.2.13 du Code Sportif FFM.

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

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

ART. 15 - 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.

ART. 16 - 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 devra veiller à ce que les marshalls assurent leur mission de sécurité sans gêner le bon déroulement des courses.

ART. 17 - 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 sera remboursée au demandeur si la machine démontée s'avère non conforme et versée au pilote contraint au démontage si la conformité est reconnue.

ART. 18 – OFFICIELS

A) Le Jury sera composé d'un Arbitre unique, lequel détient tous les pouvoirs pour contrôler l'application des règles sportives et de sécurité et doit s'assurer que tous les règlements sont respectés.

B) Le Directeur de Course 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 adjoint est nommé également. Il peut être désigné d'autres Directeurs de Course Adjointes selon l'importance de la manifestation.

C) Un Responsable Technique licencié et membre de la Commission est désigné pour chaque épreuve par la FFM. La LMR du lieu d'organisation devra obligatoirement désigner en complément six autres Commissaires Techniques 1^{er} ou 2^{ème} degré.

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

L'Arbitre tiendra au minimum deux réunions. Le Directeur de course devra assister aux réunions, mais n'aura pas le droit de vote. D'autres officiels pourront être admis avec voix consultative. Le club organisateur est chargé de la rédaction du rapport de clôture. Le Directeur de course et l'Arbitre devront être titulaires du spécifique 2^{ème} degré Sable, les adjoints pourront être titulaires du 2^{ème} degré Enduro ou motocross.

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

- 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 sera désigné. Le Commissaire Technique FFM, ainsi que le Médecin chef, devront avoir fait par écrit un rapport pour chaque réunion du Jury, ainsi que le responsable du contrôle administratif.

ART 19 - REGLES ENVIRONNEMENTALES

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

- Les pilotes devront respecter les règles environnementales mises en place par l'organisateur,
- Il est obligatoire d'utiliser le tapis environnemental,
La dimension 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 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 devront 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...,
- Les « Tear-off » ou écrans jetables sont interdits.

ART 20 – 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)

ART. 21 – PRIMES

A la fin du Championnat, les primes suivantes seront versées :

Motos :

1 ^{er} scratch :	3.500 euros	1 ^{ère} Féminine :	500 euros
2 ^{ème} scratch :	2.500 euros		
3 ^{ème} scratch :	1.500 euros		
4 ^{ème} scratch :	1.000 euros		
5 ^{ème} scratch :	500 euros		
1 ^{er} CFS 2 :	250 euros		
1 ^{er} CFS 3 :	250 euros		

Quads :

 1^{er} scratch : 1.500 euros

 2^{ème} scratch : 1.000 euros

 3^{ème} scratch: 500 euros

 1^{ère} Féminine : 500 euros

RECAPITULATIF DES SANCTIONS

MANIFESTATION		
Non-respect du créneau horaire des contrôles administratifs et techniques		Placement au parc fermé en dernière position des dossards de sa catégorie
Non-respect de l'ordre d'entrée en grille		1 tour de pénalité
Non-respect du nombre de passages obligatoires aux stands		1 tour de pénalité par passage manquant
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
Couper le circuit		Décision du jury pouvant aller jusqu'à la disqualification
Non-respect des drapeaux (procédure stop and go)	1 ^{ère} infraction	Stop and Go
	Récidive	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 personne		Disqualification
Non-respect des consignes des commissaires en dehors de la piste	1 ^{ère} infraction	Avertissement
	Récidive	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
Absence de marquage à l'arrivée sur : le cadre, le bloc moteur, le silencieux		Disqualification
Contenance du réservoir non-conforme		Disqualification
Machine présentant un niveau sonore non-conforme :	Avant l'épreuve	Départ refusé au-delà de 3 passages au sonomètre
	Pendant l'épreuve	Réparation immédiate sous peine de disqualification
	A la fin de l'épreuve	1 tour de pénalité
Machine ne pouvant être contrôlée correctement lors des vérifications techniques d'avant épreuve (régime moteur maximum non atteint par exemple)		Départ refusé
Machine ne pouvant satisfaire aux contrôles techniques d'après arrivée dans les 30 minutes qui suivent son entrée au parc fermé (régime moteur maximum non atteint ou redémarrage impossible par exemple)		Décision du jury pouvant aller jusqu'à la disqualification
A l'arrivée, motocycle non présenté rapidement au parc fermé		1 tour de pénalité

RAVITAILLEMENT		
Installation de type derrick		Interdiction de départ du pilote assisté
- Ravitaillement en dehors des stands - Ravitaillement moteur en marche - Fumer dans les stands		Disqualification
Non-respect de l'emplacement alloué au pilote	1 ^{ère} infraction	Avertissement
	Récidive	Décision du jury pouvant aller jusqu'à la disqualification
Ravitaillement assis sur la machine :	1 ^{ère} infraction	Avertissement
	Récidive	Décision du jury pouvant aller jusqu'à la disqualification
- Défaut d'extincteur dans le stand - Plus de 3 assistants dans les stands - Absence du (des) numéro(s) pilote(s)	1 ^{ère} infraction	Avertissement
	Récidive	Décision du jury pouvant aller jusqu'à la disqualification
Vitesse excessive dans les stands	1 ^{ère} infraction	Avertissement
	Récidive	1 tour 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
	Récidive	Décision du jury pouvant aller jusqu'à la disqualification

ENVIRONNEMENT		
Non utilisation du tapis environnemental	1 ^{ère} infraction	Amende de 50€ et obligation d'utilisation immédiate
	2 ^{ème} infraction	Décision du jury pouvant aller jusqu'à la disqualification
Utilisation de Tear-off	1 ^{ère} infraction	Amende de 50€ et obligation de suppression immédiate
	Récidive	Décision du jury pouvant aller jusqu'à la disqualification
Non récupération 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