

DISCIPLINE COURSES SUR SABLE

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

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

Les règles techniques et de sécurité "Courses sur sable" posent les règles applicables aux spécialités Endurance sable et Cross sable. Des règles Techniques et de Sécurité spécifiques à la spécialité Enduro ont été édictées par ailleurs.

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.

- Titre I : REGLES COMMUNES A LA DISCIPLINE	p. 1
- Titre II : ENDURANCE SABLE	p. 5
- Titre III : CROSS SABLE (Sand cross, Beach cross)	p. 8

TITRE 1 - REGLES COMMUNES A LA DISCIPLINE

ARTICLE 1 : HOMOLOGATION DES CIRCUITS ET AUTORISATION DES MANIFESTATIONS

En application des articles R.331-18 et suivants du Code du sport relatifs aux concentrations et manifestations sur les voies ouvertes ou dans les lieux non ouverts à la circulation publique et comportant la participation de véhicules terrestres à moteur, doivent être respectées les procédures administratives suivantes :

- Tout circuit permanent sur lequel se déroulent des activités motocyclistes doit faire l'objet d'une homologation préalable. La commission administrative d'homologation est soit la Commission Nationale d'Examen des Circuits de Vitesse (C.N.E.C.V.) lorsque la vitesse des véhicules peut dépasser 200 km/h en un point quelconque du circuit, soit la Commission Départementale de la Sécurité Routière (C.D.S.R.) dans les autres cas.
- Lorsque la manifestation se déroule sur un circuit permanent homologué, l'organisateur devra effectuer une déclaration auprès de la Préfecture et la réception du récépissé de déclaration délivré par cette dernière vaudra autorisation d'organiser la manifestation ;
- Lorsque la manifestation se déroule sur un circuit non permanent, un parcours ou un terrain elle est soumise à autorisation préfectorale ;
- Sont également soumises à autorisation les manifestations qui se déroulent sur un circuit homologué mais dans une discipline différente de celle prévue par l'homologation.

ARTICLE 2 : AMENAGEMENT DES CIRCUITS

La piste doit être faite à 90 % de sable, hors zone de ravitaillement.

a) Largeur

Une piste doit avoir une largeur utilisable de 4 mètres minimum pour une manifestation de motos solos et de 5 mètres sur au moins 90% de la longueur du circuit pour une manifestation de quads et sans que cela ne présente de danger pour les participants.

b) Difficultés

La distance entre 2 obstacles consécutifs (bosses, sauts, etc.) doit être de 30 mètres minimum (distance prise entre le sommet d'une bosse et le sommet de la bosse suivante).

Une attention particulière devra être portée sur les zones d'appel et de réception des sauts qui devront être d'un franchissement aisé pour des motos et quads.

Les sauts multiples tels que les doubles bosses, triples bosses, ou plus sont interdits.

Les obstacles doivent être obligatoirement en sable.

Sont considérés comme doubles et triples bosses, les sauts dont la bosse suivante est dans la zone de réception du saut précédent.

c) Ligne droite de départ

Sur cette ligne droite il ne doit y avoir ni rétrécissement brusque, ni descente ni obstacle, ni aucune difficulté immédiate susceptible de provoquer un encombrement.

d) Stands

Un stand par équipe d'une surface de 9 mètres carrés au minimum doit être prévu pour accueillir les pilotes, les mécaniciens et le matériel. Leur implantation sur le circuit doit se faire en fonction de la configuration du tracé et chaque stand doit être délimité du stand voisin. Pour des raisons de sécurité, cette zone doit être bien visible par les pilotes et ne doit pas être située avant ou après un saut ou dans un virage. Le long de la piste, une zone de stands doit être délimitée par des barrières. Des accès pour l'entrée et la sortie des stands des machines appelés "voie d'entrée des stands" et "voie de sortie des stands" doivent être aménagés, des commissaires de piste seront chargés de contrôler ces accès.

Dans une zone de stands, les pilotes doivent rouler à vitesse réduite. Le public est interdit sur la voie de circulation des motos, quads ou quadricycles.

e) Nombre maximum de participants

Le nombre de pilotes admis en piste est calculé selon la règle suivante : longueur totale du circuit multipliée par la largeur moyenne de la piste (sur 90% de celle-ci). Le résultat ainsi obtenu donne la surface totale de la piste en m², laquelle doit ensuite être divisée par une superficie équivalente à :

- Motos : 550 m² par pilote pour la partie du circuit longeant la mer ;
- Motos : 180 m² par pilote pour la partie du circuit ne longeant pas la mer ;
- Quads : 1500 m² par pilote pour la partie du circuit longeant la mer ;
- Quads : 320 m² par pilote pour la partie du circuit ne longeant pas la mer.

Il est entendu que les critères susmentionnés sont cumulatifs pour déterminer la capacité en piste sur chaque épreuve.

1er exemple : un circuit de 10 km de long et d'une largeur moyenne de 6 mètres (sur 90% de son développé) ne longeant pas la mer dispose d'une surface de piste de 60.000 m², permettant ainsi d'accueillir 333 pilotes en motos et 188 pilotes en quads.

2ème exemple : un circuit composé d'une portion de piste longeant la mer sur une longueur de 5 km avec une largeur moyenne de 50 mètres (soit une surface de 250.000 m²) et d'une autre partie de piste ne longeant pas la mer sur 5 km avec une largeur moyenne de 6 mètres (soit une surface de 30.000 m²), peut ainsi accueillir 621 pilotes en motos et 260 pilotes en quads.

f) Zone de panneautage

Une zone de panneautage doit être définie avec accès règlementé et identifié.

ARTICLE 3 : PROTECTION INCENDIE

Dans le cadre d'une compétition, du matériel de lutte contre les incendies doit être prévu dans le parc coureurs, dans la zone d'attente, dans l'aire de départ et chaque équipe doit disposer dans son stand d'un extincteur pour feu d'hydrocarbure.

ARTICLE 4 : PROTECTION DU PUBLIC ET DES PARTICIPANTS

a) Protection du public

En bord de piste, aux emplacements où le public est admis, une zone de sécurité doit être prévue entre le public et la piste. Cette zone de sécurité doit avoir une largeur de 3 mètres minimum et être délimitée :

- coté piste, au minimum par des merlons de sable ou tout autre dispositif ayant le même effet.
- coté spectateurs, par des barrières-public (en palis bois ou plastique, grillage, filets, etc...) d'une hauteur d'environ 1 mètre et maintenues par des piquets en bois ou en matériau flexible (les piquets de fer sont strictement interdits à moins qu'ils ne soient très efficacement protégés).

Dans tous les cas, le public sera interdit dans les zones situées à proximité de la zone de départ.

A l'extérieur de tout virage où se trouve un espace spectateurs, des barrières-public (en palis bois ou plastique, grillage, filets, etc...) doivent être installées à 5 mètres au moins de la délimitation de la piste et faire une hauteur d'environ 1 mètre.

Si l'espace spectateur est en surplomb, la barrière-public pourra être avancée de la hauteur du surplomb. En aucun cas elle ne pourra se trouver à moins d'1 mètre de la délimitation piste. Exemple, si le surplomb est d'un mètre, la barrière-public pourra être avancée d'un mètre.

b) Protection des participants

Dans le cadre d'une compétition, des postes de commissaires de piste pour la signalisation doivent être prévus tout le long du parcours de façon à donner aux coureurs, au moyen de drapeaux, toute indication nécessaire pendant la course.

Ces postes doivent être distinctement indiqués et les emplacements doivent être choisis de manière à ce que les signaux donnés soient parfaitement visibles des coureurs.

L'emplacement des commissaires doit permettre de leur assurer la plus grande sécurité.

c) Pistes contiguës

Les pistes contiguës doivent être séparées par des merlons de sable ou tout autre dispositif ayant le même effet (grillage, filets plastiques, bottes de paille, barrières en bois ou plastique, etc...).

d) Délimitation de la piste

Exception faite de sa partie longeant la plage, la piste doit être délimitée sur toute sa longueur de façon naturelle (merlons de sable) ou par des jalons, de la rubalise ou des bottes de paille, etc. Lorsque des jalons sont utilisés, ces derniers doivent être en matériau flexible et être inclinés dans le sens de la piste.

ARTICLE 5 : 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, licenciées et ayant obtenu une formation spécifique, pour les fonctions suivantes :

- Un Directeur de Course ;
- Un Commissaire Technique ;
- Des Commissaires de Piste et/ou Marshall (membres de l'organisation surveillant le déroulement de l'épreuve).

ARTICLE 6 : LES DRAPEAUX

Les dimensions des drapeaux doivent être d'environ 750 mm x 600 mm de hauteur.

Pour les épreuves se déroulant la nuit, des panneaux rétro réfléchissants de couleurs identiques remplaceront les drapeaux.

Drapeau national	Signal du départ d'une course.
Drapeau vert	Piste libre.
Drapeau rouge	Signal d'interruption d'une course ou d'une séance d'essai.
Drapeau jaune immobile	Danger, ralentir et défense de dépasser. Pour ne pas risquer de lui faire perdre sa signification, l'usage du drapeau jaune immobile ne devra pas excéder le temps nécessaire au dégagement de la route ou de la piste.
Drapeau jaune agité	Danger grave, soyez prêt à stopper. Défense de dépasser. Le drapeau jaune agité est utilisé lorsque l'accident vient de se produire et s'il présente un certain caractère de gravité ou d'encombrement important de la piste.
Drapeau bleu agité	Un concurrent de la tête de course cherche à doubler un concurrent attardé. Ce dernier doit garder sa trajectoire et le laisser passer.
Drapeau blanc à croix rouge de St André fixe	Personnel médical sur la piste, roulez avec une extrême prudence. Défense de dépasser et le pilote n'est pas autorisé à sauter, les roues de la moto doivent rester en contact avec le sol.
Drapeau blanc à croix rouge de St André agité	Ce drapeau est utilisé pour appeler les secours
Drapeau noir accompagné d'un numéro	Pour le concurrent portant ce numéro, signal d'arrêt au passage de son stand.
Drapeau noir avec un disque orange accompagné d'un numéro	Le concurrent portant ce numéro doit immédiatement quitter la piste.
Damiers noirs et blancs (agité)	Signal d'arrêt de fin de course ou de fin de séance d'essais.

ARTICLE 7 : MEDICALISATION DES MANIFESTATIONS

Sur toutes les épreuves, 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 :

- Présence minimum d'une ambulance avec personnel et matériel nécessaire ;
- Au moins un véhicule tout terrain ou adapté à la disposition des secouristes ;
- La présence de secouristes autour du circuit.

ARTICLE 8 : CATEGORIES DE MACHINES

Les manifestations sont ouvertes aux motocycles solos de type motocross, enduro ou trail, et aux quads.

Les machines de type « Rallye Raid » sont interdites.

La cylindrée des véhicules solos doit être de 50cc à 750cc maximum.

En Quad et Quadricycle, seuls sont autorisés les moteurs mono ou bicylindre.

Il est interdit de faire participer simultanément dans une compétition et à l'entraînement des motocycles solos avec des véhicules à trois ou quatre roues.

ARTICLE 9 : AGES, CYLINDREES ET DUREES DE CONDUITE DES PARTICIPANTS

SOLOS		
AGE	CYLINDREE	DUREE DE PRATIQUE PAR JOUR
A partir de 7 ans	65cc maximum	Activités de compétition sur la base d'un référentiel défini par la Fédération Délégitaire.
A partir de 9 ans	85cc maximum	Durée de l'épreuve : 45 mn maximum par pilote 15 mn de pilotage consécutif maximum - un temps de repos de 45 mn minimum doit être observé.
A partir de 11 ans	90cc 2T maximum 150cc 4T maximum	Durée de l'épreuve : 65 mn maximum par pilote
A partir de 13 ans	125cc 2T maximum 150cc 4T maximum	Durée de l'épreuve : 95 mn maximum par pilote
A partir de 15 ans	Libre	Durée de l'épreuve : 4h de pilotage consécutif maximum.

QUADS

AGE	CYLINDREE	DUREE DE PRATIQUE PAR JOUR	NOMBRE DE PILOTES MINIMUM PAR EQUIPAGE
A partir de 7 ans	65cc 2T maximum 90cc 4T maximum	Activité de compétition sur la base d'un référentiel défini par la Fédération Délégitaire. Durée de l'épreuve : 45 mn maximum par pilote - 15 mn de pilotage consécutif maximum - un temps de repos de 45 mn minimum doit être observé	Si temps de roulage inférieur à 15 mn : 1 pilote Si supérieur à 15 mn : 2 pilotes
A partir de 9 ans	90cc 2T maximum 150cc 4T maximum	Activité de compétition sur la base d'un référentiel défini par la Fédération Délégitaire. Durée de l'épreuve : 45 mn maximum par pilote - 15 mn de pilotage consécutif maximum - un temps de repos de 45 mn minimum doit être observé.	Si temps de roulage inférieur à 15 mn : 1 pilote Si supérieur à 15 mn : 2 pilotes
A partir de 11 ans	90cc 2T maximum 150cc 4T maximum	Durée de l'épreuve : 60 mn maximum par pilote 20 mn de pilotage consécutif maximum un temps de repos de 45 mn minimum doit être observé	Si temps de roulage inférieur à 20 mn : 1 pilote Si supérieur à 20 mn : 2 pilotes
A partir de 13 ans	125cc 2T maximum 250cc 4T maximum	Durée de l'épreuve : 90 mn maximum par pilote 1h de pilotage consécutif maximum - un temps de repos de 45 mn minimum doit être observé.	Si temps de roulage inférieur à 1h : 1 pilote Si supérieur à 1h : 2 pilotes
A partir de 15 ans	550cc 2T maximum 550cc 4T maximum	Durée de l'épreuve : 4h de pilotage consécutif maximum - un temps de repos égal à la moitié du temps de pilotage doit être observé.	Si temps de roulage inférieur à 4h : au moins 1 pilote Si supérieur à 4h : au moins 2 pilotes
A partir de 18 ans	Cylindrée libre		Si supérieur à 8h : au moins 3 pilotes

ARTICLE 10 : SPECIFICATIONS GENERALES DES MACHINES

Une machine solo correspond à une machine de Motocross ou d'Enduro ou Trail.

Un quad est un véhicule à 4 roues sur lequel le pilote s'installe à califourchon, propulsé par un moteur et dirigé uniquement par un guidon.

L'organisateur devra spécifier sur le règlement particulier et/ou le règlement de l'épreuve concernée, les catégories de quads concernés :

Les quads sportifs : dont les roues arrière 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 interdit.

Les quads loisirs : 4x4 - automatique. Ces quads doivent respecter les dispositions spécifiques suivantes :

- o leur largeur totale ne doit pas excéder 1,30m ;
- o le silencieux ne doit pas dépasser de l'aplomb arrière du quad ;
- o un pare-chocs arrière et un pare-chocs avant sont obligatoires. Ils doivent se situer au niveau du bas des ponts jusqu'au triangle et aux supports d'amortisseurs ;
- o un coupe-circuit doit être installé de façon à fonctionner si le conducteur quitte sa machine (fil non élastique relié au conducteur). Ce coupe-circuit doit interrompre le circuit primaire d'allumage et il doit être muni d'un câblage pour l'arrivée et le retour du courant ;
- o ces quads ne doivent pas être équipés de phare, de lumière clignotante, de treuil avant ou arrière, de topcase ou de rétroviseurs. Un feu arrière à LED rouge peut être installé.

Les béquilles latérales et les carénages sont interdits.

La béquille doit être retirée pour la course.

Aucune pièce ne pourra dépasser le dessus du guidon (bulle, carénage, instrumentation diverse, radiateur, compteur, etc...) à l'exception des protèges mains.

Un dispositif de démarrage est obligatoire.

Les machines doivent être munies d'un dispositif protégeant la chaîne primaire, l'embrayage et le pignon de sortie de boîte de vitesse.

Tous les motocycles doivent être équipés d'au moins un frein sur chaque roue qui fonctionne indépendamment et de manière concentrique avec la roue.

Pour les motocycles à trois ou quatre roues, ils doivent être équipés d'au moins deux freins sur au moins deux des roues et fonctionnant séparément et de manière concentrique avec les roues.

La tige de frein arrière ne devra pas dépasser de 20mm l'écrou de réglage et devra comporter une protection à son extrémité.

Un coupe-circuit ou un interrupteur doit être installé, à portée de mains sur la gauche ou la droite du guidon, pouvant arrêter le moteur des machines.

Pour les quads, il doit être monté de façon à fonctionner si le conducteur quitte sa machine (fil non élastique relié au conducteur). Ce coupe-circuit doit interrompre le circuit primaire d'allumage et il doit être muni d'un câblage pour l'arrivée et le retour du courant.

Le ou les tuyaux d'échappement devront être conformes au modèle préconisé par le constructeur et être dirigés vers l'arrière.

Le niveau de bruit devra être conforme aux normes en vigueur, selon la méthode " 2 Mètres Max " détaillée dans les Règles Techniques et de Sécurité "niveau sonore des machines".

La largeur du guidon doit être de 600mm minimum et 850 mm maximum. Le guidon doit être équipé d'une protection rembourrée sur la barre transversale et si le guidon n'a pas de barre transversale il doit être équipé d'une protection rembourrée située au milieu, recouvrant largement les brides de fixation du guidon.

Les extrémités exposées du guidon doivent être bouchées avec un matériau solide, ou recouvertes de caoutchouc. Si des protège-mains sont utilisés ceux-ci doivent être d'une matière résistant aux bris.

La réparation par soudure des guidons est interdite.

Tous les leviers (embrayage, freins, etc.) doivent se terminer par une sphère. Chaque levier (au pied et à la main) doit être monté sur un pivot indépendant.

Si le levier de frein est articulé sur l'axe du repose-pied, il doit fonctionner en toutes circonstances, même si le repose-pied est courbé ou déformé.

Les papillons des gaz doivent se fermer d'eux-mêmes lorsque le conducteur ne s'y agrippe plus.

Les repose-pieds peuvent être rabattables, mais dans ce cas, ils devront être équipés d'un dispositif pour que le retour à la position normale soit automatique. Ils ne devront pas présenter d'aspérités dangereuses.

Les garde-boues doivent dépasser latéralement de chaque côté du pneu, les extrémités doivent être arrondies et bordées.

Les quads et quadricycles doivent être équipés d'une barre pare-chocs derrière le siège. La longueur et la largeur de cette barre doivent se terminer au-dessus de la partie arrière du pignon de chaîne.

Un tube de protection (ou nerf bar) sans partie saillante de section ronde doit être prévu de chaque côté de l'engin. Il devra obligatoirement être fixé en deux points : au niveau du support d'articulation du bras de suspension inférieur, l'autre sur le support de repose-pied et comporter des sangles ou treillages métalliques fixés sur la tubulure du nerf bar. Afin d'éviter toutes intrusions des pieds des pilotes entre les roues arrière et les nerfs bars, ceux-ci doivent par construction être relevés à l'arrière de 100 mm ou être équipées d'une protection en métal ou plastique entre le nerf bar et le garde boue arrière.

Les réservoirs ne peuvent dépasser la hauteur de la fixation du guidon.

Les réservoirs de carburant ne peuvent être placés à l'avant du véhicule (à l'avant du guidon).

Le montage de réservoirs additionnels est interdit.

Les modèles et dessins des pneus sont libres. La hauteur des sculptures est de 19,5 mm au maximum.

Les pneus à clous et à chaînes sont interdits.

ARTICLE 11 : LE PARC FERMÉ

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

ARTICLE 12 : EQUIPEMENTS ET VETEMENTS DE PROTECTION DES PARTICIPANTS

a) Vêtements

Pendant les activités, les pilotes doivent porter un vêtement de protection en matière résistante qui couvre le torse et les bras entièrement recouverts, un pantalon et des gants en matière résistante et des bottes en cuir ou en matière équivalente allant jusqu'aux genoux.

b) Equipements

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

Il est obligatoire pendant les activités que les pilotes portent un casque de protection.

Le casque doit être correctement attaché, bien ajusté et en bon état. Il doit être muni d'un système de fixation par jugulaire.

Les casques fabriqués avec une coquille extérieure de plus d'une pièce sont autorisés pour autant, qu'en cas d'urgence, ils puissent facilement et rapidement être enlevés de la tête du pilote uniquement en détachant ou en coupant la jugulaire. Il est obligatoire pendant les activités que les participants portent un casque homologué aux normes internationales reconnues par la FIM.

Les pilotes peuvent utiliser des lunettes ainsi que des visières de protection, ils doivent être en matière incassable. Les visières de casques doivent faire partie intégrante du casque, les écrans jetables (tears-off) sont interdits.

TITRE 2 - ENDURANCE SABLE

ARTICLE 13 : DEFINITION

Une endurance sable est une activité sportive se déroulant sur circuit fermé sablonneux et présentant des changements de direction, des obstacles et qui a pour but de mettre en valeur l'endurance des pilotes, ainsi que la résistance des machines.

ARTICLE 14 : AMENAGEMENT DES CIRCUITS

Se référer aux dispositions de l'article 2

ARTICLE 15 : DEROULEMENT DES MANIFESTATIONS

a) Types de départs

Il y a trois types de départ possibles :

Le départ collectif en ligne :

La zone de départ doit avoir une largeur permettant de disposer l'ensemble des concurrents sur une ou plusieurs lignes.

Le départ en vagues :

La zone de départ doit avoir une largeur permettant de disposer l'ensemble des concurrents sur une ou plusieurs lignes.

Chaque ligne sera séparée d'un espace de 5 mètres minimum.

Le départ collectif en épi (dit " Le Mans ") :

La zone de départ doit avoir une largeur et une longueur adaptées au nombre de concurrents.

Les pilotes doivent être disposés sur une même ligne et d'un même côté de la piste, à raison de 1 mètre de large par motorcycle solo ou 2 mètres de large pour les quads.

Le départ collectif en épi est interdit si le nombre de pilotes est supérieur à 200 pour les motos solos et à 150 pour les quads.

b) Procédures de départ

Le départ collectif en ligne doit être donné de la façon suivante :

- sur instruction du directeur de course, les coureurs avec leur moto, quittent le parc d'attente pour se placer sur la ligne de départ. Lorsque la première moto quitte le parc d'attente, plus aucun mécanicien ou accompagnateur n'est admis aux abords de la ligne de départ.

- quand toutes les motos sont sur la ligne de départ, un officiel présente un premier panneau indiquant "15 secondes" puis un second indiquant "5 secondes".

- le départ doit être donné dans les 5 secondes qui suivent la présentation du panneau « 5 secondes ».

- Lorsque le nombre de pilotes solos admis en course est supérieur à 500, le départ devra obligatoirement être donné par vagues. En pareil cas, un minimum de 2 vagues est à prévoir et le nombre de pilotes par vague devra être réparti de manière relativement homogène.

Pour les départs, les machines doivent être arrêtées, moteurs allumés et les conducteurs doivent avoir leurs mains sur les poignées du guidon. Dans le cas où le départ est donné au moyen d'une grille de départ (dispositif transversal de construction solide et rigide, se repliant ou s'abaissant vers l'arrière lors de son utilisation), la roue avant des machines placées en première ligne ne devra pas être éloignée de celle-ci de plus de 50 cm.

Le départ collectif en épi (dit "Le Mans") doit être donné de la façon suivante :

- sur instruction du directeur de course, les machines moteur arrêté, doivent être placées échelonnées en biais d'un même coté de la piste sur une seule ligne et les pilotes de l'autre coté de la piste face à leur machine. Chaque motocycle doit être béquillé ou maintenu par un aide mais uniquement par l'arrière.
- dès que toutes les machines et que tous les pilotes sont en place, un officiel situé au milieu de la ligne de départ et face aux pilotes présente aux participants un panneau "15 secondes". A la fin des 15 secondes, il donne le départ à l'aide d'un drapeau tricolore ou d'un signal sonore.

Le départ en vagues doit être donné de la façon suivante :

- sur instruction du directeur de course, les participants, avec leurs machines moteurs allumés, quittent le parc d'attente pour se placer sur une ligne de départ. Lorsque la première machine quitte le parc d'attente, plus aucun mécanicien ou accompagnateur n'est admis aux abords de la ligne de départ.
- dès que toutes les machines sont en place, un officiel doit se placer entre la première et la deuxième ligne avec un drapeau rouge tenu levé, à ce moment, le directeur de course présente aux pilotes de la première ligne un premier panneau indiquant "15 secondes" puis un second indiquant "5 secondes".
- après que le panneau "5 secondes" ait été présenté, le directeur de course abaissera un drapeau tricolore libérant la première ligne. Suite au départ de la première ligne, l'officiel doit se placer entre la deuxième et la troisième ligne (s'il y en a une) avec un drapeau rouge tenu levé. Le directeur de course donnera alors le départ à la deuxième ligne et ainsi de suite pour l'ensemble des lignes. Dans tous les cas, un minimum de 10 secondes doit être respecté entre les départs de chaque vague.
- Dans le cas où le départ est donné au moyen d'une grille de départ (dispositif transversal de construction solide et rigide, se repliant ou s'abaissant vers l'arrière lors de son utilisation), la roue avant des machines placées en première ligne ne devra pas être éloignée de celle-ci de plus de 50 cm.

c) Conduite en course

Il est interdit de couper le parcours et un pilote qui rentre au parc coureur pendant la course est considéré comme ayant abandonné et ne peut plus reprendre la course.

d) Ravitaillement et interventions mécaniques

Les ravitaillements en carburant devront s'effectuer obligatoirement aux stands, moteur arrêté. Pour protéger le sol, les pilotes doivent installer un tapis étanche et absorbant conforme aux normes FIM sous leur machine pour tout ravitaillement en carburant ou toute séance de mécanique.

Dans la zone des stands, les interventions mécaniques sur les motos ne peuvent s'effectuer qu'à l'intérieur du stand de l'équipe. Les pilotes peuvent effectuer eux-mêmes leur mécanique sur leur machine le long de la piste, à condition que la machine soit suffisamment éloignée de la piste et ne présente aucun danger pour les autres concurrents.

Toute intervention extérieure est interdite en dehors de la zone des stands (fourniture de lunettes, gants, pièces mécaniques, etc.).

e) Changement de pilote pendant la course

Les changements de pilote doivent s'effectuer uniquement dans les stands.

f) Manifestation nocturne

Un éclairage doit être prévu pour la "voie d'entrée des stands" et la "voie de sortie des stands".

Pendant la nuit, dès que le directeur de course en aura donné l'ordre, les feux avant et arrière des motos doivent être allumés.

Si le(s) phare(s) avant et/ou le(s) feu(x) arrière ne fonctionnent pas, le coureur doit s'arrêter à son stand pour effectuer la réparation, il ne sera pas autorisé à reprendre la course avant que son éclairage soit en ordre.

Les casques des pilotes devront être munis de surfaces rétro réfléchissantes auto-adhésives sur l'arrière et les côtés, l'une de couleur rouge de 25 cm², l'autre de couleur blanche de 50 cm².

Deux brassards rétro-réfléchissants, fournis par les organisateurs, devront être portés par les coureurs pendant toute la période de nuit.

Les commissaires de piste doivent être équipés de baudriers rétro-réfléchissants.

Tout poste de commissaires situé dans une zone non éclairée doit être équipé au minimum de deux lampes torches autonomes de forte puissance.

TITRE 3 - CROSS SABLE (Sand Cross, Beach Cross)

ARTICLE 16 : DEFINITION

Un Cross sable est une activité en terrain varié qui a lieu sur circuit fermé, présentant des dénivellations, des variations de pente, des changements de direction, des difficultés, etc...

A la différence du motocross, la capacité de la piste est fonction de la longueur et de la largeur du circuit (voir article 2 des présentes RTS).

La piste doit avoir une largeur utilisable de 5 mètres minimum pour une manifestation de motocycles solos et quads.

ARTICLE 17 : DEROULEMENT DES MANIFESTATIONS

Départ :

Seul le départ collectif en ligne est autorisé pour la spécialité Cross Sable.

La zone de départ doit avoir une largeur permettant de disposer l'ensemble des concurrents sur une ou plusieurs lignes.

Le départ doit être donné de la façon suivante :

- Au moyen d'une grille de départ ou à « l'élastique » ;
- Sur instruction du directeur de course, les coureurs avec leur moto, moteur en marche ou non, quittent le parc d'attente pour se placer sur la ligne de départ. A partir de ce moment, plus aucun mécanicien ou accompagnateur n'est admis aux abords de la ligne de départ ;
- Dès que toutes les motos sont sur la ligne de départ, le panneau «15 secondes» est présenté ;
- A la fin des 15 secondes, un panneau indiquant « 5 secondes » est présenté ;
- Le départ doit être donné dans les 5 secondes qui suivent la présentation du panneau « 5 secondes ».



Tout « faux départ » sera signalé aux pilotes par le directeur de course qui brandira un drapeau rouge et la course sera arrêtée à ce signal. Les coureurs devront retourner dans le parc d'attente et un nouveau départ sera donné aussitôt que possible. Les départs peuvent également être donnés au moyen d'un drapeau.

Zone de réparation

Une zone en bord de piste peut être prévue pour des interventions et réparations mécaniques mineures.

Elle se situe de préférence à proximité de la zone de panneautage.

Elle comporte une entrée et une sortie distinctes sous le contrôle d'un ou plusieurs commissaires.

Elle doit être empruntée dans le sens de rotation du circuit.

Tout ravitaillement en carburant et autres liquides est interdit (hormis eau).