DISCIPLINE ENDURANCE TOUT-TERRAIN

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

Elles ont vocation à s'appliquer à l'ensemble des manifestations d'endurance tout terrain organisées sur le territoire français par tout organisateur relevant ou non de la fédération délégataire.
Les règles techniques et de sécurité endurance tout terrain posent les règles applicables à la spécialité Endurance Tout Terrain.
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.

ARTICLE 1 : DEFINITION

Une endurance tout terrain est une activité en terrain varié qui a lieu sur circuit fermé présentant des dénivellations, des variations de pente, 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 2 : 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 :

- L'organisation d'une manifestation d'Endurance Tout Terrain est soumise à autorisation préfectorale.
- Tout circuit permanent sur lequel se déroulent des compétitions, essais ou entraînements à la compétition et démonstrations 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 non permanent, l'autorisation préfectorale prévue au premier alinéa vaut homologation de ce dernier pour la seule durée de la manifestation.

ARTICLE 3 : AMENAGEMENT DES CIRCUITS

La piste doit être entièrement délimitée, elle doit être faite uniquement de matériaux naturels (sable, terre, etc.) et l'utilisation de béton ou de surfaces pavées est interdite.
Elle ne peut pas traverser un plan d'eau profond.

a) Largeur

Une piste doit avoir une largeur utilisable de 2 mètres minimum pour une manifestation de motocycles solos et de 5 mètres sur au moins 70% de la longueur du circuit pour une manifestation de quads et sans que cela ne présente de danger pour les participants.

b) Difficultés

Les difficultés faisant partie du relief naturel du terrain sont acceptées, pour les difficultés rajoutées de type motocross, elles doivent être en nombre restreint et facilement contournables par les participants.
La distance entre les bosses artificielles 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'appels et de réceptions des sauts qui devront être d'un franchissement aisé pour des motos de type trails.
Les sauts multiples tels que les doubles bosses, triples bosses, etc. et les whoops sont interdits.
Sont considérés comme doubles bosses et triples bosses, les sauts lorsque la deuxième et/ou troisième bosse(s) etc., est ou sont dans la zone de réception du premier saut.
Sont considérés comme des whoops, un enchaînement de bosses d'une hauteur de 1 mètre maximum espacées de 3 mètres minimum et de 6 mètres maximum.

c) Ligne droite de départ

Sur cette ligne droite il ne doit pas y avoir de rétrécissement brusque, de descente et d'obstacle et aucune difficulté immédiate susceptible de provoquer un encombrement. Sa longueur doit au moins être équivalente à deux fois la largeur de la grille de départ.

d) Stands

Un stand par équipe d'une surface de 8 mètres carrés au minimum (12 pour les quads) 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 ou de la rubalise. 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 et sur la voie de circulation des motos, quads ou quadricycles, le public est interdit.

e) Nombre maximum de participants
Pour les endurances sur terre en moto solo : 30 participants au km.
Les départs peuvent être réalisés sur plusieurs lignes.
Pour les endurances sur terre en Quad et Quadricycle : 30 participants au km.
Les départs peuvent être réalisés sur plusieurs lignes.

ARTICLE 4 : 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 5 : PROTECTION DU PUBLIC ET DES PARTICIPANTS
a) Protection du public
En bord de piste, aux emplacements où le public est admis, une double délimitation doit être prévue entre le public et la piste. Cette zone de sécurité doit avoir une largeur de 1 mètre minimum, et être délimitée au minimum par de la rubalise.
Elle peut être renforcée par des ballots de paille pressée ou tout autre dispositif efficace ayant le même effet (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 en sortie extérieure de virage et à proximité de la zone de départ.
Si le public est admis dans des parties surplombant la piste, une barrière de retenue devra être installée.
Les pistes contiguës doivent être séparées et protégées par une barrière en bois ou en plastique ou des bottes de paille.
Si nécessaire, la piste doit être correctement arrosée afin d'assurer des conditions de sécurité maximum et protéger le public et les participants contre la poussière.
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.

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, licenciées et ayant obtenu une qualification spécifique, pour les fonctions suivantes :
- Un Directeurs de Course,
- Un Commissaire Technique,
- Des Commissaires de Piste.

ARTICLE 7 : LES DRAPEAUX
Les dimensions des drapeaux doivent être d'environ 750 x 600 mm.
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 pour raison de sécurité.
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 de St André fixe	Informe les concurrents que des moyens de secours humain ou matériels sont sur la piste. Danger grave, soyez prêt à stopper. Défense de dépasser
Drapeau blanc à croix de St André agité	Ce drapeau est utilisé pour appeler les secours
Drapeau noir accompagné d'un numéro	Signal d'arrêt pour le motocycle portant ce numéro. Le pilote doit rentrer aux stands et ne pourra plus repartir
Drapeau noir avec un cercle orange accompagné d'un numéro	Le conducteur portant ce numéro doit immédiatement quitter la piste
Drapeau à damiers noirs et blancs	Signal d'arrêt à la fin de course ou de fin de séance d'essai

ARTICLE 8 : 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 obligatoire d'une ambulance avec personnel et matériel nécessaire,
- La présence de secouristes, autour du circuit.

ARTICLE 9 : CATEGORIES DE MACHINES

Les manifestations sont ouvertes aux motocycles solos de type motocross ou enduro, aux side-cars et aux quads.
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 motocyclettes solos avec des véhicules à trois ou quatre roues.

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

SOLOS			
AGE	**CYLINDREE**	**DUREE DE PRATIQUE PAR JOUR**	**TEMPS DE ROULAGE NOMBRE DE PILOTES MINIMUM PAR EQUIPAGE**
A partir de 7 ans	65cc maximum	Activités de compétition sur la base d'un référentiel défini par la Fédération Délégataire. Durée de l'épreuve : 1h maximum par pilote 20 mn de pilotage consécutif maximum	Si temps de roulage inférieur à 20 mn : 1 pilote Si supérieur à 20 mn : 2 pilotes Un temps de repos de 45 mn minimum doit être observé entre chaque relais.
A partir de 9 ans	90cc maximum		
A partir de 11 ans	90cc 2 T maximum 150cc 4T maximum	Durée de l'épreuve : 1h30 maximum par pilote. 65 mn de pilotage consécutif maximum	Si temps de roulage inférieur à 65 mn : 1 pilote Si supérieur à 65 mn : 2 pilotes Un temps de repos de 45 mn minimum
A partir de 13 ans	125cc 2T maximum 150cc 4T maximum	Durée de l'épreuve : 2h maximum par pilote. 1h30 de pilotage consécutif maximum	Si temps de roulage inférieur à 1h30 : 1 pilote Si supérieur à 1h30 : 2 pilotes Un temps de repos de 45 mn minimum doit être observé entre chaque relais
A partir de 15 ans	Cylindrée Libre	Durée de l'épreuve : 4h de pilotage consécutif maximum	Si temps de roulage inférieur à 4h : 1 pilote Si supérieur à 4h : 2 pilotes Si supérieur à 8h : 3 pilotes Un temps de repos égal à la moitié du temps de pilotage doit être observé entre chaque relais.

QUADS			
AGE	**CYLINDREE**	**DUREE DE PRATIQUE PAR JOUR**	**TEMPS DE ROULAGE 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 Délégataire. Durée de l'épreuve : 45 mn maximum par pilote 15 mn de pilotage consécutif maximum	Si temps de roulage inférieur à 15 mn : 1 pilote Si supérieur à 15 mn : 2 pilotes Un temps de repos de 45 mn minimum doit être observé entre chaque relais.
A partir de 9 ans	90cc 2T maximum 150cc 4T maximum	Activité de compétition sur la base d'un référentiel défini par la Fédération Délégataire. Durée de l'épreuve : 60 mn maximum par pilote 20 mn de pilotage consécutif maximum	Si temps de roulage inférieur à 20 mn : 1 pilote Si supérieur à 20 mn : 2 pilotes Un temps de repos de 45 mn minimum doit être observé entre chaque relais.
A partir de 12 ans	90cc 2T maximum 150cc 4T maximum	Durée de l'épreuve : 90 mn maximum par pilote 30 mn de pilotage consécutif maximum	Si temps de roulage inférieur à 30 mn : 1 pilote Si supérieur à 30 mn : 2 pilotes Un temps de repos de 45 mn minimum doit être observé entre chaque relais
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	Si temps de roulage inférieur à 1h : 1 pilote Si supérieur à 1h : 2 pilotes Un temps de repos de 45 mn minimum doit être observé entre chaque relais.
A partir de 15 ans	550cc 2T maximum 550cc 4T maximum	Durée de l'épreuve : 4h de pilotage consécutif maximum	Si temps de roulage inférieur à 4h : 1 pilote Si supérieur à 4h : 2 pilotes Si supérieur à 8h : 3 pilotes Un temps de repos égal à la moitié du temps de pilotage doit être observé entre chaque relais.
A partir de 18 ans	Cylindrée Libre		

ARTICLE 11 : ARTICLE RESERVE

ARTICLE 12 : SPECIFICATIONS GENERALES DES MACHINES

Les béquilles latérales et les carénages sont interdits.
L'emploi du compresseur est interdit, 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 boite 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 side-cars ou 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 sonore des motocycles (à l'exception des machines classiques et historiques) 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 850mm 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 side-cars articulés sont interdits et le side-car doit être fixé au motocycle en trois points au minimum, s'il ne fait pas partie intégrante du châssis.
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 arrières et les nerfs bars, ceux-ci doivent par construction être relevés à l'arrière de 100mm ou être équipées d'une protection en métal ou plastique entre le nerf bar et le garde boue arrière.
La capacité des réservoirs ne peut excéder 22 litres pour les moteurs 2T ou 4T.
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).

ARTICLE 13 : CARBURANTS

Les pilotes doivent obligatoirement utiliser un carburant sans plomb vendu normalement dans le commerce.

ARTICLE 14 : ARTICLE RESERVE

ARTICLE 15 : 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.
L'utilisation d'une protection dorsale et pectorale est hautement recommandée.
Matière équivalente au cuir : Les matériaux doivent au minimum être équivalentes à 1,5mm de peau de vache (et non pas de peau dédoublée). Avoir une qualité ignifuge, une résistance à l'abrasion, un coefficient de frottement sur tous les types d'asphalte, être non toxique et non allergique, une qualité d'absorption de la transpiration et doit être d'une qualité qui ne fond pas.

b) Equipements

Il est obligatoire pendant les activités que les pilotes portent un casque de protection.
Le casque doit être correctement attaché, bien ajusté et en bonne 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.
Il est recommandé d'utiliser un casque datant de moins de 5 ans.
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.

ARTICLE 16 : DEROULEMENT DES MANIFESTATIONS

a) Types de départs

Il y a trois types de départ possible :

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

La zone de départ doit disposer d'une ligne droite d'une longueur suffisante pour que toutes les machines soient disposées en épi d'un même coté de la piste et sur une même ligne, à raison de 1,5 mètres de large par motocycle solo et 2 mètres de large pour les side-cars ou quads.
Les pilotes se tiennent de l'autre côté de la piste et sur une même ligne, face à leur machine, et courent vers celle-ci après le signal du départ.

- Le départ en vagues :

La zone de départ doit avoir une largeur permettant de disposer sur plusieurs lignes, à raison de 1 mètre de large par machine et 1 mètre de zone de sécurité à chaque extrémité des motocycles solos, ou 2 mètres par motocycle avec toujours 1 mètre de sécurité à chaque extrémité des side-cars ou quads.
Entre les différentes lignes de départ, un espace de 1 mètre minimum doit être prévu.

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, moteur arrêté, 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.
- dès que toutes les motos sont sur la ligne de départ, un officiel présente immédiatement pendant 15 secondes un panneau indiquant « 15 secondes ». A la fin des 15 secondes, il présentera un panneau indiquant « 5 secondes ».
- le départ doit être donné entre 5 et 10 secondes après que le panneau « 5 secondes » ait été montré.

Pour les départs, les machines doivent être arrêtées, moteurs arrêté et les conducteurs doivent avoir leurs mains sur les poignées du guidon.
Dans le cas ou 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 50cm.

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

- sur instruction du directeur de course, les motos moteur arrêté, doivent être placées échelonnées en biais d'un même côté de la piste sur une seule ligne et les pilotes de l'autre côté 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 motos et que tous les pilotes sont en place, un officiel situé au milieu de la ligne de départ et face aux pilotes présente pendant « 30 secondes » aux participants un panneau « 30 secondes ». A la fin des 30 secondes, il présente un panneau indiquant « 5 secondes ».
- le départ doit être donné entre 5 et 10 secondes après que le panneau « 5 secondes » ait été montré.

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

- sur instruction du directeur de course, les participants, avec leur moto, moteur arrêté, quittent le parc d'attente pour se placer sur une 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.
- dès que toutes les motos 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 panneau indiquant « 5 secondes ».
- après que le panneau « 5 secondes » a été montré, 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 avec un drapeau rouge tenu levé.
  Le directeur de course présentera le panneau indiquant « 5 secondes » à la deuxième ligne. Dans tous les cas, un minimum de 15 secondes doit être respecté entre les départs de chaque vague.
- après que le panneau « 5 secondes » ait été montré, il abaissera le drapeau tricolore pour libérer les participants de la deuxième ligne et ainsi de suite.

Tout faux départ sera signalé aux pilotes par un drapeau rouge et la course sera arrêtée. A ce signal, les pilotes devront retourner à leur place et un nouveau départ sera donné aussitôt que possible.

c) Conduite en course

Il est interdit de couper le parcours et un pilote qui rentre au parc coureurs 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, de gants, de 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 rétroréfléchissants, fournis par les organisateurs, devront être portés par les coureurs pendant toute la période de nuit.
La présence de phares avant et le port de brassard rétroréfléchissants ne sont pas obligatoires si la totalité de la piste est éclairée avec une intensité suffisante évitant toute zone d'ombre. De même, un éclairage du parc coureur, du parc d'attente, du couloir d'accès à la grille de départ et de l'extérieur du poste de chronométrage doit être prévu.
Les commissaires de piste doivent être équipés de baudriers rétroréfléchissants.
Tout poste de commissaires situé dans une zone non éclairée doit être équipé au minimum de deux lampes torches autonomes de forte puissance.
Pour les courses de 24 heures, il est recommandé d'organiser une séance d'essais de nuit.

ARTICLE 17 : DISPOSITIONS SPECIFIQUES AU CROSS COUNTRY

Le Cross-Country est une activité en terrain varié qui a lieu sur circuit fermé présentant des dénivellations, des variations de pente, des changements de direction, des obstacles naturels ou artificiels et qui ont pour but de mettre en valeur l'endurance des pilotes, ainsi que la résistance des machines.
L'ensemble des règles techniques et de sécurité définies, ci-dessus, pour la discipline « endurance tout terrain » sont transposables et applicables aux épreuves dites « Cross-Country », à l'exception des règles suivantes :
S'agissant des difficultés, celles faisant partie du relief naturel du terrain sont acceptées, pour les difficultés artificielles (par exemple : rondins de bois, talus, rochers, etc...), elles doivent figurer en nombre restreint et être facilement contournables par les participants
Des spéciales (répondant aux RTS de la discipline « Enduro ») pourront être organisées afin de déterminer l'ordre d'entrée en grille des pilotes.