

RÈGLEMENT 2026

*CHAMPIONNAT DE FRANCE DE COURSES SUR
PISTE*



Table des matières

I. REGLES GENERALES.....	5
ARTICLE 1.1 – DEFINITION	5
ARTICLE 1.1.1 - TITRES.....	5
ARTICLE 1.1.2 – DEFINITION	5
ARTICLE 1.1.3 – REGLEMENT PARTICULIER	5
ARTICLE 1.1.4 – RESPONSABILITES DE L'ORGANISATEUR	5
ARTICLE 1.2 – OFFICIELS	5
ARTICLE 1.2.1 – NOMINATION DES OFFICIELS	5
ARTICLE 1.2.2 – COMPOSITION DU JURY FFM.....	5
ARTICLE 1.3 – PILOTES	6
ARTICLE 1.3.1 – APTITUDE PHYSIQUE	6
ARTICLE 1.3.2 – AGE DES PILOTES ET DES PASSAGERS	6
ARTICLE 1.3.3 – LICENCES	6
ARTICLE 1.3.4 – ENGAGEMENTS	6
ARTICLE 1.3.5 – NUMEROS DE DEPART	6
ARTICLE 1.3.6 – ENREGISTREMENT.....	7
ARTICLE 1.4 – EQUIPEMENT DES PILOTES	7
ARTICLE 1.4.1 – COULEUR DES CASQUES.....	7
ARTICLE 1.5 – CIRCUITS.....	7
ARTICLE 1.5.1 – NORMES DES CIRCUITS	7
ARTICLE 1.6 – MOTOCYCLES	7
ARTICLE 1.6.1 – VERIFICATIONS TECHNIQUES	7
ARTICLE 1.6.2 – CARBURANT	8
ARTICLE 1.6.3 – MISE EN TEMPERATURE ARTIFICIELLE DES PNEUS	8
ARTICLE 1.6.4 – NOMBRES DE MOTOCYCLES	8
ARTICLE 1.6.5 – TAPIS ENVIRONNEMENT	8
ARTICLE 1.6.6 – PNEUS	8
ARTICLE 1.7 – ESSAIS.....	8
ARTICLE 1.8 – COURSES (hors Flat-Track).....	9
ARTICLE 1.8.1 – DEROULEMENT DE LA COMPETITION	9
ARTICLE 1.8.2 – SENS DE LA COURSE.....	9
ARTICLE 1.8.3 – PONCTUALITE AU DEPART	9
ARTICLE 1.8.4 – DEPARTS	10
ARTICLE 1.8.5 – FAUX DEPART	10
ARTICLE 1.8.6 – DEPART RETARDE.....	10
ARTICLE 1.8.7 – REMPLACEMENT D'UN COUREUR DISQUALIFIE	10
ARTICLE 1.8.8 – PROCEDURE DE DEPART DEFAILLANTE	10
ARTICLE 1.8.9 – AIDE AU DEPART	10
ARTICLE 1.8.10 – SORTIE DE CIRCUIT	10
ARTICLE 1.8.11 – DISQUALIFICATION POUR NON-CONFORMITE SONORE DE LA MACHINE.....	11
ARTICLE 1.8.12 – CONDUITE DANGEREUSE	11
ARTICLE 1.8.13 – DISQUALIFICATION.....	11
ARTICLE 1.8.14 – LIMITE DE TEMPS	11
ARTICLE 1.8.15 – FIN D'UNE MANCHE	11
ARTICLE 1.8.16 – MANCHE ARRETEE.....	11
ARTICLE 1.8.17 – REPRISE D'UNE COURSE	12
ARTICLE 1.9 – RESULTATS	12
ARTICLE 1.9.1 – CALCUL DES RESULTATS.....	12
ARTICLE 1.9.2 – POINTS DES PILOTES PAR MANCHE	13
ARTICLE 1.9.3 – TRAITEMENT DES EGALITES	13
ARTICLE 1.9.4 – INTERRUPTION DE MANIFESTATION	14

ARTICLE 1.9.5 – COMMUNICATION DES RESULTATS	14
ARTICLE 1.9.6 – CONTESTATION DES RESULTATS	14
ARTICLE 1.9.7 – CEREMONIE DE REMISE DES PRIX.....	14
ARTICLE 1.10 – RECLAMATIONS ET PENALITES	14
II. REGLES PARTICULIERES - CHAMPIONNAT DE FRANCE DE LONG-TRACK Elite	16
ARTICLE 2.1 – GENERAL	16
ARTICLE 2.2 - PARTICIPANTS	16
ARTICLE 2.3 – RESULTATS ET METHODE DE CLASSIFICATION.....	16
ARTICLE 2.4 – PRIMES ELITE.....	16
III. REGLES PARTICULIERES - CHAMPIONNAT DE FRANCE LONG TRACK U23.....	17
ARTICLE 3.1 – GENERAL	17
ARTICLE 3.2 – PARTICIPANTS	17
ARTICLE 3.2.1 COUREURS ADMIS	17
ARTICLE 3.2.2 PLAQUES.....	17
ARTICLE 3.3 – RESULTATS ET METHODE DE CLASSIFICATION.....	17
ARTICLE 3.4 – PRIMES.....	17
IV. REGLES PARTICULIERES - CHAMPIONNAT DE FRANCE DE SIDE CAR DE COURSE SUR PISTE	18
ARTICLE 4.1 – GENERAL	18
ARTICLE 4.2 - PARTICIPANTS	18
ARTICLE 4.3 – RESULTATS ET METHODE DE CLASSIFICATION.....	18
ARTICLE 4.4 – PRIMES.....	18
ARTICLE 4.5 - SPECIFICITES.....	19
V. REGLES PARTICULIERES - CHAMPIONNAT DE FRANCE DE GRASS-TRACK / LONG-TRACK 250CC	19
ARTICLE 5.1 – GENERAL	19
ARTICLE 5.2 – PARTICIPANTS	19
ARTICLE 5.2.1 PILOTES ADMIS.....	19
ARTICLE 5.2.2 PLAQUES.....	19
ARTICLE 5.3 – RESULTATS ET METHODE DE CLASSIFICATION.....	19
ARTICLE 5.4 – BAREME DES PRIMES	19
VI. REGLES PARTICULIERES - CHAMPIONNAT DE FRANCE COURSES SUR PISTE ROOKIE – KIDS – EDUCATIF	20
ARTICLE 6.1 – GENERAL	20
ARTICLE 6.2 – PARTICIPANTS	20
ARTICLE 6.2.1 PILOTES ADMIS.....	20
ARTICLE 6.2.2 PLAQUES.....	20
ARTICLE 6.3 – FORMAT DE COURSE.....	20
ARTICLE 6.4 – RESULTATS	21
VII. REGLES PARTICULIERES - CHAMPIONNAT DE FRANCE DE SPEEDWAY ELITE	21
ARTICLE 7.1 – GENERAL	21
ARTICLE 7.2 – PARTICIPANTS	21
ARTICLE 7.3 – RESULTATS ET METHODE DE CLASSIFICATION.....	21
ARTICLE 7.4 – BAREME DES PRIMES ELITE.....	21
VIII. REGLES PARTICULIERES - CHAMPIONNAT DE FRANCE SPEEDWAY U23.....	22
ARTICLE 8.1 – GENERAL	22
ARTICLE 8.2 – PARTICIPANTS	22
ARTICLE 8.3 – RESULTATS ET METHODE DE CLASSIFICATION.....	22
ARTICLE 8.4 – PRIMES.....	23
IX. REGLES PARTICULIERES - CHAMPIONNAT DE FRANCE DE SPEEDWAY 250cc.....	23
ARTICLE 9.1 – GENERAL	23
ARTICLE 9.2 – PARTICIPANTS	23
ARTICLE 9.3 – RESULTATS ET METHODE DE CLASSIFICATION.....	23

ARTICLE 9.4 – PRIMES	23
X. REGLES PARTICULIERES - LIGUE NATIONALE DE SPEEDWAY	23
XI. REGLES PARTICULIERES - COUPE DE FRANCE DE SPEEDWAY "PROMOTION CUP"	24
ARTICLE 11.1 – GENERAL	24
ARTICLE 11.2 – PARTICIPANTS	24
ARTICLE 11.3 – RESULTATS ET METHODE DE CLASSIFICATION	24
XII. REGLES PARTICULIERES - COUPE DE FRANCE DE SPEEDWAY "YOUTH CUP 250cc"	24
ARTICLE 12.1 – GENERAL	24
ARTICLE 12.2 – PARTICIPANTS	24
ARTICLE 12.3 – RESULTATS ET METHODE DE CLASSIFICATION	24
XIII. REGLES PARTICULIERES - COUPE DE FRANCE DE SPEEDWAY "YOUTH CUP 85-190cc"	25
ARTICLE 13.1 – GENERAL	25
ARTICLE 13.2 – PARTICIPANTS	25
ARTICLE 13.3 – RESULTATS ET METHODE DE CLASSIFICATION	25
XIV. REGLES PARTICULIERES - CHAMPIONNAT DE FRANCE DE FLAT-TRACK	25
ARTICLE 14.1 – CATEGORIES	25
ARTICLE 14.2 – GENERAL	25
ARTICLE 14.3 – PARTICIPANTS	26
ARTICLE 14.4 – FORMAT DE COURSE	26
ARTICLE 14.5 – PROCEDURE DE DEPART	26
ARTICLE 14.6 - ARRET DE LA COURSE	27
ARTICLE 14.7 – RESULTATS	27
ARTICLE 14.8 – BAREME DES PRIMES	27
ARTICLE 14.9 – SPECIFICITES	28

I. REGLES GENERALES

ARTICLE 1.1 – DEFINITION

ARTICLE 1.1.1 - TITRES

La Fédération Française de Motocyclisme met en compétition les Championnats et Coupes de France suivants :

- Championnat de France Long Track Elite
- Championnat de France Long Track U23
- Championnat de France Long Track 250cc
- Championnat de France de Side-Car Courses sur Pistes
- Championnat de France Courses sur Piste **Rookie**
- Championnat de France Courses-sur-Piste Kids/Educatif
- Championnat de France Speedway Elite
- Championnat de France Speedway U23
- Championnat de France Speedway 250cc
- Ligue Nationale de Speedway
- Coupe de France de Speedway Promotion Cup
- Coupe de France de Speedway Youth Cup 250cc
- Coupe de France de Speedway Youth Cup 85-190cc
- Championnat de France Flat-Track Dirtbike
- Coupe de France Flat-Track Tracker

ARTICLE 1.1.2 – DEFINITION

Ces compétitions sont organisées conformément aux prescriptions du code sportif national, des règles techniques et de sécurité complémentaires de la discipline Courses sur Piste (RTS) auxquels le présent règlement se reporte (voir site FFM : ffmoto.org).

ARTICLE 1.1.3 – REGLEMENT PARTICULIER

Le règlement particulier de chaque épreuve est mis en ligne sur le site Engage sports (ffm.engage-sports.com) dès la délivrance du visa FFM.

ARTICLE 1.1.4 – RESPONSABILITES DE L'ORGANISATEUR

Se reporter à l'article 2.2.5.1 et articles suivants du code sportif FFM.

ARTICLE 1.2 – OFFICIELS

ARTICLE 1.2.1 – NOMINATION DES OFFICIELS

Certains officiels sont nommés par la commission (voir cahier des charges). Conformément à l'article 2.2.3.1 du Code Sportif National, les officiels nécessaires à une épreuve sont le Délégué FFM, l'Arbitre, le Directeur de Course, le Commissaire Technique et les Commissaires de Piste.

ARTICLE 1.2.2 – COMPOSITION DU JURY FFM

Le jury FFM est composé conformément à l'article 2.2.3.5 du Code Sportif National. Conformément à l'article 2.2.3.6 du Code Sportif National, le jury est compétent pour sanctionner tout comportement de nature à porter préjudice à la manifestation.

ARTICLE 1.3 – PILOTES**ARTICLE 1.3.1 – APTITUDE PHYSIQUE**

Tout pilote prenant part à un Championnat de France de Courses sur Piste doit répondre aux prescriptions du Code Médical Fédéral.

ARTICLE 1.3.2 – AGE DES PILOTES ET DES PASSAGERS

La limite d'âge minimum débute à la date anniversaire du coureur (voir règles particulières).

La limite d'âge maximum est fixée au 31 décembre de l'année en cours.

ARTICLE 1.3.3 – LICENCES

Les différents Championnats sont réservés aux licenciés de la FFM. Un licencié ne peut participer qu'à une seule catégorie de Championnat de France le même jour, sauf pour les « sous-catégories » d'âge ou de cylindrée (ex : 250cc ou U23). Les organisateurs des épreuves sur invitation ont la possibilité de faire courir les pilotes dans d'autres manches hors Championnat de France, mais seulement à l'issue des essais et des manches de championnat de France dans lesquelles ils participent.

Les pilotes de nationalité étrangère possédant une licence compétition annuelle délivrée par la FFM peuvent participer au Championnat de France et bénéficier des points et des primes correspondant au Championnat.

ARTICLE 1.3.4 – ENGAGEMENTS

Les engagements sont gérés en ligne sur le site www.ffm.engage-sports.com avec règlement par carte bancaire uniquement.

Les engagements ouvrent le **26 janvier 2026**.

Une majoration de **50 euros est** appliquée pour tout engagement réalisé entre **12 et 21** jours avant l'épreuve.

Une majoration de **100 euros est** appliquée pour tout engagement réalisé entre **6 et 12** jours avant l'épreuve.

La clôture définitive des engagements est fixée à **6** jours avant chaque épreuve.

ARTICLE 1.3.4.1 – ANNULATION D'UN ENGAGEMENT

Le pilote doit prévenir de sa non-participation le plus rapidement possible par écrit et accompagné d'un certificat médical ou d'une raison valable afin de pouvoir être remboursé de son engagement.

Le forfait pour raison médicale interdit le pilote de participer à toute manifestation en France ou à l'étranger trois jours avant le début de l'interdiction de pratiquer et trois jours après la fin de l'interdiction de pratiquer. Par conséquent, l'autorisation de sortie du pilote est suspendue durant cette période.

Seuls les pilotes participant à une épreuve de Championnat FIM ou FIME ou sélectionnés par le DTN le même jour, le jour précédent ou le jour suivant sont dispensés de participer à une épreuve de Championnat de France.

Dans le cas d'un désistement intervenant dans les 48 heures avant la manifestation ou tout autre forfait hors participation sur des épreuves FIM et FIM Europe aucun remboursement n'est effectué.

ARTICLE 1.3.5 – NUMEROS DE DEPART

Les pilotes portent le même numéro de course durant l'année. Les numéros, sur une grille, toutes catégories confondues de 1 à 999 (**1 à 99 pour les catégories Flat-Track**) sont choisies par les pilotes lors de leur inscription sur le site www.ffm.engage-sports.com.

Pour toutes les catégories le port d'un dossard ou d'un numéro dans le dos est obligatoire y compris pour les essais.

La commission **se réserve le droit** d'obliger les pilotes à porter des dossards fournis.

- PLAQUES (voir règles particulières de chaque catégorie) :
Rookie, Youth Cup : N° blanc – plaque verte
250cc 4 temps et Kids : N° blanc – plaque bleue

ARTICLE 1.3.6 – ENREGISTREMENT

Les pilotes doivent signer la feuille de présence à l'accueil ou au contrôle technique. Les pilotes mineurs doivent être représentés par un responsable légal ou une personne désignée par écrit par celui-ci.

ARTICLE 1.4 – EQUIPEMENT DES PILOTES

Les pilotes participant au Championnat de France doivent présenter :

- Un casque à jugulaire norme **ECE 22-05 (jusqu'au 31 décembre 2026), ECE 22-06 (obligatoire à partir du 1^{er} janvier 2027)**.
- Une combinaison 1 pièce de cuir ou de Kevlar (ou similaire selon recommandations FIM, voir article 65.07 du règlement technique FIM) est obligatoire sauf catégories : Kids, **Rookie, Youth Cup** et Flat-Track, où les vêtements de type motocross sont autorisés.
- Des gants de cuir ou matière équivalente
- Le port d'une protection dorsale homologuée est obligatoire
- Des bottes de cuir ou matière équivalente.

ARTICLE 1.4.1 – COULEUR DES CASQUES

Le port de la couleur de casque (ou bonnettes) correspondant au couloir de départ du pilote est obligatoire sauf en Flat Track. Les couleurs prescrites et utilisées pour les casques sont :

Couleurs RAL :
ROUGE 3020
BLEU 5017
BLANC 9016
JAUNE 1023
VERT 6024
NOIR / BLANC 9005 / 9016

ARTICLE 1.5 – CIRCUITS

ARTICLE 1.5.1 – NORMES DES CIRCUITS

Se reporter aux RTS

ARTICLE 1.6 – MOTOCYCLES

ARTICLE 1.6.1 – VERIFICATIONS TECHNIQUES

Un Commissaire Technique est désigné par la FFM pour chaque épreuve ; il est chargé du contrôle, du marquage, du plombage et de la vérification des machines.

- HORAIRES ET CONTROLE TECHNIQUE :

Les horaires de début du contrôle technique sont déterminés sur chaque règlement particulier.

Les organisateurs ont à prévoir un endroit isolé et aménagé permettant au Commissaire Technique d'effectuer le contrôle des machines. Une zone délimitée dite « Parc Fermé » est aménagée et doit accueillir toutes les motos utilisées sur l'épreuve, et ce jusqu'à 30 minutes après la fin de la dernière manche. Le Jury décide des catégories à affecter en Parc Fermé.

La ligue désigne en complément un second commissaire technique, qui a en sa possession le matériel devant lui servir au plombage et au marquage des machines. Chaque pilote peut faire plomber ou marquer au maximum 3 motos.

Lors des contrôles techniques des machines, le commissaire technique doit effectuer une vérification de pesage et également une vérification d'équipement des coureurs.

A la demande du jury, des contrôles techniques complémentaires peuvent être effectués pendant l'épreuve (poids, carburant, bruit...).

Le livret technique, fourni par la FFM, est obligatoire. En cas de non-présentation de celui-ci, une sanction peut être infligée. Celui-ci doit être remis au commissaire technique lors de la dernière épreuve.

Les pilotes sont tenus de communiquer au Commissaire Technique, si cela n'était pas mentionné sur le bulletin d'engagement, la course et l'alésage de leurs moteurs.

Les pots d'échappement homologués **FIM 2023** (de moins de 4 ans) avec une protection thermique certifiée FIM sont obligatoires sur toutes les épreuves pour toutes les cylindrées. Pour les Kids, **Rookie** et le Flat-Track, le silencieux reste libre avec un maximum de **110 dB/A** (méthode 2 mètres Max). **Ce niveau sera ramené à 109 dB/A en 2027.** Un contrôle de cylindrée et/ou de bruit peut être effectué par le commissaire technique, à la demande du Jury (Voir les RTS).

Les carburateurs sont contrôlés, plombés ou marqués avant les essais.

Il est rappelé qu'une moto qui a été inscrite et acceptée peut-être remplacée par une autre moto, également contrôlée, plombée ou marquée.

Chaque pilote doit être en mesure de présenter au contrôle technique un extincteur, à jour des vérifications, d'au minimum 2kg poudre ABC dans le cas d'un contrôle.

L'utilisation d'un limiteur d'allumage conforme aux normes FIM est obligatoire pour les catégories solos 500cc et 250cc, Speedway et Long-Track ainsi que les catégories side-cars 500cc.

ARTICLE 1.6.2 – CARBURANT

Se reporter aux RTS

ARTICLE 1.6.3 – MISE EN TEMPERATURE ARTIFICIELLE DES PNEUS

L'arbitre doit immédiatement disqualifier un pilote qui fait chauffer son pneu arrière artificiellement avant le départ de la manche. On entend par mise en température la rotation de la roue arrière alors qu'elle est en contact avec la piste ou un autre objet. Ceci n'est pas applicable pendant les essais au start.

ARTICLE 1.6.4 – NOMBRES DE MOTOCYCLES

Chaque pilote est autorisé à avoir 2 motocycles pendant l'épreuve dans son stand. Une 3^{ème} moto peut être placée en parc fermé.

ARTICLE 1.6.5 – TAPIS ENVIRONNEMENT

Les tapis environnementaux sont obligatoires dans les stands et en parc fermé, format : 160 cm X 100 cm avec une capacité d'absorption d'1 litre minimum et une épaisseur de 5 à 7 mm minimum. Si un pilote n'est pas en mesure de présenter ce tapis, il doit régler une amende de 50 €.

ARTICLE 1.6.6 – PNEUS

Voir RTS ou règles particulières.

ARTICLE 1.7 – ESSAIS

Chaque organisateur d'une compétition comptant pour le Championnat de France doit planifier une séance d'entraînement ouverte à tous les pilotes ou équipages inscrits, conformément aux dispositions contenues dans cet article. Les informations sur la date et l'heure de la pratique doivent être clairement indiquées dans le règlement particulier.

Les conditions météorologiques et les accidents peuvent dicter des modifications à cette procédure, qui ne peut être décidée que par le jury de l'épreuve.

Long-Track / Grass-Track / Flat-Track :

Obligatoire pour le Flat-Track, la catégorie Long-Track 250cc et les activités éducatives.
Les organisateurs doivent prévoir au minimum une série libre de 2 minutes.
Facultatif pour les catégories Long-Track Elite 1 et 2, U23 et side-cars.

Speedway :

Obligatoire pour les catégories Speedway 250cc et les activités éducatives.
Les organisateurs doivent prévoir au minimum une série libre de 2 minutes.
Facultatif pour les catégories Speedway Elite 1 et 2, U23 et side-cars.

ARTICLE 1.8 – COURSES (hors Flat-Track)**ARTICLE 1.8.1 – DEROULEMENT DE LA COMPETITION**

Pour les différents déroulements se référer aux RTS.

Le format de course ainsi que la méthode de qualification sont définis par la commission nationale en fonction du nombre de pilotes engagés.

Pour l'ensemble des catégories, les pilotes sont soumis à des manches qualificatives, éventuellement des demi-finales ou manche de dernière chance, et une finale.

Un pilote ou équipage n'ayant participé à aucune manche qualificative ne peut participer à la Finale.

L'ordre de choix des couloirs par les pilotes pour les manches Demi-Finale ou manche de dernière chance est défini par le classement provisoire à l'issue des manches qualificatives.

L'ordre de choix des couloirs par les pilotes pour la manche Finale est déterminé comme suit :

- Si la Finale a lieu directement après les manches qualificatives, l'ordre de choix pour les couloirs est déterminé par le classement provisoire à l'issue des manches qualificatives.
- Si la Finale a lieu après une manche de dernière chance, les 3 premières places sont déterminées par le classement provisoire à l'issue des manches qualificatives et les positions 4 et 5 sont déterminées par les 2 premières places de la manche de dernière chance.
- Si la Finale a lieu après des demi-finales, les 2 ou 3 premiers pilotes (selon format à 4 ou à 6 pilotes) de chaque demi-finale sont qualifiés pour la Finale. Les pilotes vainqueurs de chaque demi-finale sont prioritaires pour le choix, puis les pilotes seconds et éventuellement les pilotes classés troisièmes de chaque demi-finale.
Pour déterminer la priorité entre les deux vainqueurs des demi-finales, le classement provisoire à l'issue des manches qualificatives est utilisé. Et ainsi de suite pour les pilotes seconds et éventuellement troisièmes des demi-finales.

ARTICLE 1.8.2 – SENS DE LA COURSE

Voir Article 1 des RTS.

ARTICLE 1.8.3 – PONCTUALITE AU DEPART

Toutes les manifestations doivent commencer à l'heure annoncée.

Les pilotes doivent être prêts dès la manche précédente pour rentrer en pré-grille où ils doivent se positionner dans leur ordre de départ.

L'intervalle entre la fin d'une manche et le départ de la manche suivante ne dépasse pas 6 minutes, sauf si l'arbitre considère qu'il y a des raisons valables pour retarder le départ de la manche suivante. Par conséquent, l'arbitre doit indiquer le début des "2 minutes" *a minima* au moyen d'une sirène et d'un feu orange clignotant que l'on peut entendre et voir dans la zone du parc pilotes, si tous les coureurs ne sont pas sur la ligne de départ à ce moment-là. Une horloge décomptant les 2 deux minutes peut également être positionnée à proximité de la zone de départ.

Cet avertissement s'adresse au(x) coureur(s) manquant(s) et ne peut être donné qu'une seule fois. Si un ou plusieurs coureurs ne sont pas prêts à partir dans les deux minutes ils sont disqualifiés de la manche.

Le coureur disqualifié est remplacé par un coureur de réserve si applicable.

ARTICLE 1.8.4 – DEPARTS

Sur ordre du Commissaire préposé aux boxes ou d'un officiel nommé à cet effet (ou après un signal dans les boxes), les coureurs concernés doivent quitter les boxes ensemble et immédiatement se diriger vers la zone de départ, où ils doivent s'arrêter sous le contrôle du juge de départ.

Les moteurs doivent toujours être mis en marche, les machines parallèles au bord intérieur de la piste et les roues avant à 10 cm au maximum des rubans de la grille de départ.

L'arbitre, lorsqu'il s'est assuré que les coureurs sont en position correcte et immobile, doit allumer le feu vert indiquant que le départ est imminent et que le juge de départ doit s'éloigner des rubans.

Après une pause suffisante pour permettre aux coureurs de fixer leur attention sur les rubans, l'arbitre doit libérer la grille.

Un pilote qui anticipe le départ reçoit un avertissement. Cet avertissement n'est valable que pour la durée de l'épreuve. En cas d'un second avertissement le pilote est disqualifié.

ARTICLE 1.8.5 – FAUX DEPART

Un coureur qui bouge avec son motocycle ou qui touche un ou plusieurs rubans de la grille de départ après que l'arbitre ait allumé le feu vert, mais pas libéré la grille, est disqualifié. Le départ de la manche est donné à nouveau.

ARTICLE 1.8.6 – DEPART RETARDE

Un pilote qui ne peut pas directement prendre le départ d'une manche, sans délai entre le parc pilote et la ligne de départ et qui fait retarder le départ de quelque manière que ce soit, ou qui empêche la libération de la ligne de départ, est disqualifié de la manche sur la seule appréciation de l'arbitre.

ARTICLE 1.8.7 – REMPLACEMENT D'UN COUREUR DISQUALIFIE

Un coureur disqualifié suivant les articles 8.3-8.5-8.6 peut être remplacé.

ARTICLE 1.8.8 – PROCEDURE DE DEPART DEFAILLANTE

Si, par une mauvaise manipulation de la porte de départ ou pour toute autre raison, l'arbitre considère qu'un départ n'a pas été satisfaisant, il doit immédiatement arrêter la manche et déclencher une nouvelle procédure de départ avec l'ensemble des pilotes engagés dans cette manche.

Si la porte de départ devait ne pas fonctionner correctement, l'arbitre doit faire le départ des manches à l'aide du feu vert (qui doit être éteint pour indiquer le départ). Sans aucune autre solution, le départ se fait au drapeau.

ARTICLE 1.8.9 – AIDE AU DEPART

Après que le feu vert a été allumé (ou qu'un autre moyen de donner le départ a été enclenché), ou que la porte de départ a été levée, aucune assistance extérieure ne peut être apportée aux pilotes (excepté en Flat-Track). Si, au moment de la procédure de départ, la machine du pilote ne fonctionne pas par ses propres moyens, le pilote concerné est disqualifié de la manche et doit se mettre en sécurité avec sa machine à l'intérieur de la piste.

ARTICLE 1.8.10 – SORTIE DE CIRCUIT

Le concurrent dont les deux roues de la machine franchissent entièrement la ligne blanche intérieure peut être disqualifié sauf à ce que ce franchissement soit justifié pour des raisons de sécurité.

Pour les pistes sans délimitation extérieure autre qu'une ligne blanche (ou autres couleurs) ou des plots, le concurrent dont la roue arrière franchie entièrement la délimitation extérieure est disqualifié par l'arbitre, sauf à ce que ce franchissement soit justifié pour des raisons de sécurité. (*Exemple : s'il a été obligé de franchir cette ligne pour éviter un autre pilote*).

ARTICLE 1.8.11 – DISQUALIFICATION POUR NON-CONFORMITE SONORE DE LA MACHINE

Si une partie du pot d'échappement se disloque, se détache ou est endommagé pendant les essais ou la course, de façon à ce que les gaz d'échappement ne passent plus par le silencieux d'une manière normale, le pilote concerné doit être immédiatement disqualifié de la manche ou de la série d'essais.

ARTICLE 1.8.12 – CONDUITE DANGEREUSE

L'arbitre disqualifie immédiatement tout coureur qui, selon lui, conduit de manière répréhensible, incorrecte ou dangereuse.

Si, selon l'arbitre, une telle conduite donne un avantage au coureur (ou à l'équipe) incriminée, ou compromet les chances d'un ou plusieurs coureurs, il peut arrêter la course et ordonner un nouveau départ.

Aucune réclamation ne peut être déposée contre une constatation de fait prononcée par l'arbitre.

Si, pour une raison ou une autre, l'Arbitre a arrêté une course après qu'un ou plusieurs coureurs ont franchi la ligne d'arrivée, la course n'est pas recommencée ; mais tous les coureurs n'ayant pas pu franchir la ligne d'arrivée à la suite d'une conduite répréhensible, incorrecte ou dangereuse de la part d'un autre coureur qui a donc été disqualifié, sont considérés comme ayant terminé la course. Ils sont classés aux places qu'ils occupaient avant la conduite répréhensible, incorrecte ou dangereuse et ils sont autorisés à avancer dans le classement à la suite de la disqualification du coureur coupable.

Un procédé identique est appliqué à un coureur qui, de l'avis de l'Arbitre, a délibérément laissé tomber sa machine ou quitté la piste pour une raison de sécurité.

ARTICLE 1.8.13 – DISQUALIFICATION

Un pilote disqualifié doit quitter la piste sans délai et retourner au parc pilotes aussi vite que possible après que la manche a été arrêtée ou stoppée. Si un pilote est disqualifié après la fin d'une manche, le pilote suivant doit remonter d'une place au classement de cette dernière.

ARTICLE 1.8.14 – LIMITE DE TEMPS

Un pilote doit être considéré retiré d'une manche s'il n'a pas entamé le dernier tour avant que le vainqueur ait franchi la ligne d'arrivée.

En Speedway, un pilote est également considéré retiré s'il n'a pas fait le nombre de tours requis en 3 minutes dès lors que le départ a été donné.

En Long Track, un pilote est également considéré retiré s'il n'a pas fait le nombre de tours requis en 6 minutes dès lors que le départ a été donné.

Aucune réclamation n'est permise contre cette règle.

ARTICLE 1.8.15 – FIN D'UNE MANCHE

La fin d'une manche peut être effective dans l'une de ces conditions :

- Quand le début de la roue avant du coureur ou équipement de tête (toujours fixée à la machine) passe la ligne d'arrivée après que les tours requis ont été complétés.
- Quand l'arbitre classe la manche sous les conditions du présent règlement.

Si le drapeau à damier noir et blanc n'a pas été déployé à la fin du nombre de tours requis, on considère que le drapeau a bien été montré. Les pilotes sont classés sur les quatre premiers tours.

ARTICLE 1.8.16 – MANCHE ARRETEE

Si un accident se produit sur la piste et que, de l'avis de l'arbitre, il est dangereux que la manche continue, il doit l'arrêter. Seul l'Arbitre a le pouvoir d'ordonner l'arrêt d'une course.

Si l'arbitre est amené à arrêter une course après que le coureur de tête est entré dans le dernier tour, l'arbitre peut valider le résultat de la course sur la base des positions des concurrents au moment où la course a été arrêtée. Le coureur à l'origine de l'arrêt de la course est disqualifié et ne

marque aucun point. Les concurrents suivants sont remontés dans le classement selon le nombre de places laissées vacantes.

ARTICLE 1.8.17 – REPRISE D'UNE COURSE

Si l'arbitre est amené à arrêter une manche avant que le coureur de tête n'ait franchi la ligne de départ/arrivée pour commencer le dernier tour, l'arbitre doit ordonner un nouveau départ.

L'arbitre doit ordonner ce nouveau départ et autoriser à s'y présenter tout coureur qui est tombé parce qu'il a été gêné ou qu'il a délibérément laissé tomber son motocycle ou quitté la piste pour des raisons de sécurité. Uniquement dans ces cas, toute aide extérieure qui peut être apportée au pilote concerné n'est pas sanctionnée.

Tout coureur autorisé à participer à une reprise de la manche peut changer de motocycle pour le nouveau départ.

Un coureur de réserve est autorisé à remplacer un coureur qui s'est blessé ou qui a endommagé son motocycle, mais qui n'est pas considéré comme la cause première de l'arrêt de la manche.

Lorsqu'ils prennent part à la nouvelle procédure de départ d'une manche, les coureurs doivent conserver leur position initiale sur la grille de départ et tout coureur de réserve autorisé à prendre le départ doit occuper la position du coureur qu'il remplace.

Lorsqu'un coureur a été disqualifié dans une manche par paire ou par équipe, son partenaire peut choisir sa position de départ d'origine ou celle de son partenaire disqualifié.

Tout coureur qui a manqué le départ, qui s'est retiré (ce qui comprend ceux dont le motocycle n'était pas en marche lorsque la course a été arrêtée) ou qui a été disqualifié d'une manche qui doit être recourue, n'est pas autorisé à prendre le nouveau départ, sauf s'il s'est retiré après avoir été gêné ou s'il s'est arrêté dans l'intérêt de la sécurité comme décrit plus haut.

ARTICLE 1.9 – RESULTATS

ARTICLE 1.9.1 – CALCUL DES RESULTATS

Classement de la manche (hors Flat-Track voir règles particulières) :

Pour être classé, un pilote doit passer la ligne d'arrivée avec le même nombre de tours que le vainqueur de la manche dans un temps imparti (suivant article 8.14).

Sur décision de l'arbitre, et si un arrêt de manche intervient alors que le troisième tour est terminé, le classement de la manche peut être validé selon les positions des pilotes au moment de l'arrêt de la manche. Le pilote ayant causé l'arrêt de manche est quant à lui non classé.

Les coureurs/équipages qui n'ont pas terminé le nombre de tours requis, ou pour d'autres raisons n'ont pas terminé une course, ont les annotations suivantes dans la grille de résultat :

M =	Disqualification pour la règle des 2 minutes	T =	Disqualifié pour mauvais départ
R =	Retrait de la course	D =	Disqualification
N =	Pas pris le départ	F =	Chute sans disqualification
NC =	Non Classé (n'a pas effectué les 4 tours)		

L'attribution de 0 point prévaut sur l'attribution d'une de ces lettres.

Les pilotes classés se voient attribuer des points par manche (article 9.2).

Classement de l'épreuve :

Pour déterminer le podium de la journée, il est tenu compte du résultat de la Finale pour les pilotes y participant, puis du résultat des demi-finales ou de la manche de dernière chance le cas échéant, et enfin du cumul des points acquis lors des manches qualificatives pour les pilotes non-qualifiés.

Pour les pilotes participant aux demi-finales mais non qualifiés pour la Finale, la position d'arrivée dans les demi-finales sert à déterminer le classement de l'épreuve : pilotes 3e, puis pilotes 4e et éventuellement 5e et 6e. Pour les deux pilotes ayant terminé aux mêmes positions de chaque demi-finale (les deux pilotes troisièmes par exemple), le départage de la position au classement général

entre ces deux pilotes est réalisé en fonction du classement provisoire à l'issue des manches qualificatives et ainsi de suite pour les deux pilotes 4e, les deux pilotes 5e et les deux pilotes 6e.

Points championnat :

Les pilotes se voient attribuer des points championnat en conformité avec le barème de points.

Les points championnat sont attribués en fonction du cumul de tous les points marqués durant l'épreuve (manches + éventuellement demi-finale + Finale).

Seuls les points marqués à l'occasion d'une manche de dernière chance ne peuvent pas être comptabilisés. Cette manche sert uniquement de qualification à la manche Finale pour les deux premiers pilotes.

Ainsi, le classement pour l'attribution des points championnat peut être différent du classement de l'épreuve.

Barème des points :

1^{er} 25pts, 2nd 22 pts, 3^{ème} 20pts, 4^{ème} 19 pts, 5^{ème} 18 pts, 6^{ème} 17pts, 7^{ème} 16pts, 8^{ème} 15 pts, 9^{ème} 14pts, 10^{ème} 13pts, 11^{ème} 12 pts, 12^{ème} 11pts, 13^{ème} 10pts, etc.

Les pilotes doivent garder leur tenue de compétition lors de la remise de prix.

Classement Général annuel :

Le classement général annuel est défini en additionnant pour chaque coureur les points championnats marqués sur la totalité des épreuves du Championnat.

Seuls les pilotes participant à une épreuve de Championnat FIM ou FIME ou sélectionnés par le DTN le même jour, le jour précédant ou le jour suivant un Championnat récupère en fin de saison la moyenne de ses points acquis en Championnat de France.

En cas d'égalité se référer à l'article 9.3.

ARTICLE 1.9.2 – POINTS DES PILOTES PAR MANCHE

Dans chaque épreuve chacune des manches est considérée comme une course en soi, chaque pilote marque des points en fonction de sa position d'arrivée.

Exemple : pour 5 pilotes au départ, en sachant que le dernier a toujours 0 le premier marque 4 points, le second 3 points ect.

ARTICLE 1.9.3 – TRAITEMENT DES EGALITES

Pour chaque épreuve lors de l'établissement des places entre les pilotes, dans la liste des résultats intermédiaires ou définitifs, les ex-æquo sont départagés selon le schéma suivant :

- Priorité est donnée aux pilotes (ex æquo aux points) ayant le plus grand nombre de 1^{ère} place, puis de 2^{ème} place, etc. ;
- Si l'égalité persiste, et concerne seulement 2 pilotes, priorité est donnée au pilote le mieux placé dans la course où les 2 pilotes se sont rencontrés ;
- Si l'égalité persiste et concerne plus de 2 pilotes, il faut examiner s'il y a une possibilité de déterminer une priorité particulière. *Par exemple, 3 pilotes ex æquo, A, B et C : Pilote A a battu le pilote B Pilote A a battu le pilote C Pilote B a battu le pilote C Dans ce cas, la priorité est la meilleure position pour le pilote A, suivi par le pilote B, puis le pilote C.*
- Si les solutions précédentes ne peuvent être utilisées, l'ordre est déterminé par un tirage au sort.

Pour l'attribution des points championnat, en cas d'égalité de points scorés entre les pilotes, le résultat de la Finale est pris en compte pour les pilotes y participant. Pour les pilotes qui ne sont pas qualifiés pour la Finale, le résultat des demi-finales est pris en compte en cas d'égalité de points scorés entre les pilotes.

Pour le classement final du championnat : Si une égalité persiste pour la première place à l'issue de la dernière épreuve, alors une manche de départage est réalisée.

En cas d'égalité pour les pilotes classés à partir de la **2^e** place, le résultat du championnat est déterminé en fonction du classement de la dernière épreuve.

En cas d'annulation de la dernière épreuve, ou de l'absence d'un pilote pour cause de championnat FIM/FIME rendant impossible la tenue du run off pour déterminer la 1^{ère} place, le classement est déterminé en fonction du meilleur résultat sur la dernière épreuve dans laquelle les pilotes se sont rencontrés.

Si les pilotes ne se sont pas rencontrés lors d'une épreuve dans la saison, alors le classement est déterminé selon le résultat du championnat N-1.

ARTICLE 1.9.4 – INTERRUPTION DE MANIFESTATION

Si une épreuve est interrompue ou suspendue pour quelque raison que ce soit, les règles suivantes s'appliquent :

- a) Lorsqu'une manifestation est interrompue avant l'accomplissement de 50% des courses programmées par participant (coureur ou équipe) et par catégorie mais peut reprendre le même jour, alors, toutes les manches programmées restantes sont replanifiées après l'interruption. La classification finale est établie en prenant en compte des résultats de chaque pilote avant et après l'interruption.
- b) Lorsqu'une manifestation est interrompue avant l'accomplissement de 50% des courses programmées par participant mais ne peut pas reprendre le même jour, alors, les résultats des courses courues par catégorie ne sont pas pris en considération. L'organisateur doit proposer une date de report et chaque cas est traité par la commission.
- c) Lorsqu'une manifestation est interrompue et ne peut pas continuer le même jour, et si 50% ou plus des courses programmées par participant sont accomplies, alors, la manifestation doit être considérée comme valide. La position de chaque participant dans le classement final est établie en additionnant leurs points marqués dans le même nombre de manches accomplies, ce qui signifie que lorsqu'un participant (coureur ou équipe) a l'occasion d'accomplir une manche de plus que les autres participants, alors, la manche en question ne doit pas être prise en considération. L'attribution des points championnat reste alors inchangée.

ARTICLE 1.9.4.1 – REMBOURSEMENT DE FRAIS EN CAS D'INTERRUPTION D'UNE EPREUVE

Dans le cas où une épreuve est interrompue ou suspendue pour quelque raison que ce soit, de sorte qu'une classification appropriée ne peut être obtenue et que la compétition ne peut pas être reportée, les coureurs et les équipes peuvent recevoir jusqu'à 50% du montant indiqué dans le barème de primes (de leurs catégories respectives) divisé par le nombre de coureurs (pilotes réservistes inclus).

ARTICLE 1.9.5 – COMMUNICATION DES RESULTATS

Les résultats sont publiés sur le site www.ffm.org et www.courses-sur-piste.fr ainsi qu'envoyés à la liste de presse FFM.

ARTICLE 1.9.6 – CONTESTATION DES RESULTATS

Aucune réclamation ne peut être faite après expiration du temps réglementaire, soit 30 minutes après communication des résultats.

ARTICLE 1.9.7 – CEREMONIE DE REMISE DES PRIX

Les 3 premiers de chaque catégorie reçoivent un trophée de Champion de France. Ces récompenses sont remises **lors de la dernière épreuve de la saison**.

ARTICLE 1.10 – RECLAMATIONS ET PENALITES

Toute réclamation doit être remise au Directeur de Course par écrit dans les 30 minutes après **la dernière manche de la catégorie concernée** et être accompagnée de la somme de 75 €, qui est restituée au réclamant si le bien-fondé est reconnu. Elle doit être assortie, lorsqu'elle suppose un

démontage du moteur, d'une caution de 75 € pour les moteurs à deux temps et de 150 €, pour les moteurs à quatre temps. Dans le cas contraire, la somme est versée au pilote, 75€ ou 150 € suivant le type.

Aucune réclamation ne peut être déposée contre une décision de l'Arbitre de l'épreuve.

II. REGLES PARTICULIERES - CHAMPIONNAT DE FRANCE DE LONG-TRACK Elite**ARTICLE 2.1 – GENERAL**

Les droits d'engagement sont fixés de la façon suivante :

Engagements épreuve par épreuve : 50€ par épreuve

En cas de désistement important de pilotes l'épreuve ou les épreuves peuvent être annulées.

Seuls les pilotes engagés à l'année et nommés sur des épreuves FIM FIME ou sélection de la DTN peuvent être exemptés de participer à une épreuve et peut récupérer en fin de saison la moyenne de ses points acquis en championnat de France (art. 1.9.1).

Un minimum de 5 pilotes est obligatoire pour une épreuve de Championnat de France.

Cylindrées autorisées : 250cc et 500cc

Le règlement technique applicable à l'épreuve est celui défini par la FIM pour cette même catégorie, auquel il convient de se conformer.

Le format de course, la méthode de qualification et le nombre de pilotes sont définis par la commission nationale de course sur piste.

Selon l'appréciation du niveau des pilotes engagés dans la catégorie, la Commission Nationale des Courses sur Piste se réserve le droit de répartir les pilotes en deux groupes distincts : Elite 1 et Elite 2.

ARTICLE 2.2 - PARTICIPANTS

Pilotes licenciés FFM : INT, LUE, PAX, CEX, NCO, INJ, LJA et les pilotes possédant une licence Internationale ou Européenne d'une autre fédération si l'épreuve est inscrite au calendrier FIM ou FIME.

Seuls les pilotes détenteurs d'une licence FFM (hors LJA) sont classés au championnat.

PLAQUES : N° noir - plaque jaune

Les plaques doivent être de 285mm minimum sur 235mm minimum, solides et rigides.

ARTICLE 2.3 – RESULTATS ET METHODE DE CLASSIFICATION

A l'appui du classement général de l'épreuve, chaque pilote se voit attribuer des points championnat suivant le barème prévu à l'article 1.9.

En cas de scission de la catégorie Elite en 2 groupes de course, les pilotes appartenant au groupe Elite 1 prennent les premiers points championnat du barème. Les pilotes du groupe Elite 2 se voient attribuer les points championnat suivants. Les deux groupes constituent un seul classement Elite.

En cas d'égalité au classement général de l'épreuve, ces dernières sont traitées conformément à la section 1.9.3 de ce présent règlement.

ARTICLE 2.4 – PRIMES ELITE

Seuls les pilotes participant à la Finale Elite 1 sont primés.

Ainsi :

- Si la Finale s'effectue avec 5 pilotes, alors seules les primes du 1^{er} au 5^e sont versées.
- Si la Finale s'effectue avec 6 pilotes, alors seules les primes du 1^{er} au 6^e sont versées.

Place	Montant	Place	Montant
1	650 €	4	350 €
2	550 €	5	300 €
3	450 €	6	250 €

III. REGLES PARTICULIERES - CHAMPIONNAT DE FRANCE LONG TRACK U23

ARTICLE 3.1 – GENERAL

Engagements épreuve par épreuve : 50€ par épreuve

Sont éligibles les pilotes n'ayant pas plus de 23 ans durant l'année. Une sélection de pilotes titulaires et de réservistes est établie par la commission des courses sur piste

En cas de désistement important de pilotes l'épreuve ou les épreuves peuvent être annulées.

Seuls les pilotes engagés à l'année et nommés sur des épreuves FIM ou FIME ou sélection de la DTN peuvent être exemptés de participer à une épreuve et peuvent récupérer en fin de saison la moyenne de ses points acquis en championnat de France. (Art. 1.9.1)

Un minimum de 5 pilotes est obligatoire pour une épreuve de Championnat de France.

Cylindrées autorisées : 250cc et 500cc

Le règlement technique applicable à l'épreuve est celui défini par la FIM pour cette même catégorie, auquel il convient de se conformer.

Le format de course, la méthode de qualification et le nombre de pilotes sont définis par la commission nationale de course sur piste.

Selon l'appréciation du niveau des pilotes engagés dans la catégorie, la Commission Nationale des Courses sur Piste se réserve le droit de répartir les pilotes en deux groupes distincts : U23 1 et U23 2.

ARTICLE 3.2 – PARTICIPANTS

ARTICLE 3.2.1 COUREURS ADMIS

Pilotes licenciés FFM : INT, LUE, PAX, CEX, NCO, INJ, LJA et les pilotes possédant une licence Internationale ou Européenne d'une autre fédération si l'épreuve est inscrite au calendrier FIM ou FIME.

Seuls les pilotes détenteurs d'une licence FFM (hors LJA) sont classés au championnat.

ARTICLE 3.2.2 PLAQUES

N° noir - plaque jaune

Les plaques doivent être de 285mm minimum sur 235mm minimum. Solides et rigides.

ARTICLE 3.3 – RESULTATS ET METHODE DE CLASSIFICATION

A l'appui du classement général de l'épreuve, chaque pilote se voit attribuer des points championnat suivant le barème prévu à l'article 1.9.

En cas d'intégration des pilotes U23 à la catégorie Long-Track Elite, chaque pilote se voit attribuer le même nombre de points championnat que ceux marqués dans la catégorie Long-Track Elite.

En cas de scission de la catégorie U23 en 2 groupes de course, les pilotes appartenant au groupe U23 1 prennent les premiers points championnat du barème. Les pilotes du groupe U23 2 se voient attribuer les points championnat suivants. Les deux groupes constituent un seul classement U23.

En cas d'égalité au classement général de l'épreuve, ces dernières sont traitées conformément à la section 1.9.3 de ce présent règlement.

ARTICLE 3.4 – PRIMES

Si les pilotes de la catégorie U23 sont intégrés au Championnat de France de Long-Track Elite le jour d'une épreuve, alors les pilotes ne reçoivent que les primes du Championnat de France de Long-Track Elite. Les primes du Championnat U23 ne sont pas applicables.

Seuls les pilotes participant à la Finale U23 1 sont primés.

Place	Montant
1	250 €
2	170 €
3	140 €
4	120 €
5	90 €

IV. REGLES PARTICULIERES - CHAMPIONNAT DE FRANCE DE SIDE CAR DE COURSE SUR PISTE

ARTICLE 4.1 – GENERAL

Les droits d'engagement sont fixés de la façon suivante :

Engagements épreuve par épreuve : 60€ par épreuve

En cas de désistement important de pilotes l'épreuve ou les épreuves peuvent être annulées.

Seuls les équipages nommés sur des épreuves FIME peuvent être exemptés.

Un minimum de 4 équipages est obligatoire pour une épreuve de Championnat de France Side-car.

ARTICLE 4.2 - PARTICIPANTS

Pilotes licenciés FFM : INT, LUE, PAX, CEX, NCO, INJ, LJA et les pilotes possédant une licence Internationale ou Européenne d'une autre fédération si l'épreuve est inscrite au calendrier FIM ou FIME.

Seuls les pilotes détenteurs d'une licence FFM (hors LJA) sont classés au championnat.

Plaques : N° noir - plaque jaune.

Les plaques doivent être de 285mm minimum sur 235mm minimum. Solides et rigides.

Lorsqu'un passager régulièrement engagé se trouve indisponible pour cause de blessure avant ou pendant l'épreuve, le pilote peut prendre le départ des courses avec un nouveau passager, à condition que :

- L'identité de son nouveau passager et sa licence soient contrôlées par le club organisateur et qu'il ne soit pas déjà qualifié pour un Championnat le même jour ;
- Si les essais sont terminés, l'arbitre peut autoriser au moins deux tours de reconnaissance avec son nouveau passager, que l'équipage ainsi formé se présente à son couloir dans les délais impartis.

ARTICLE 4.3 – RESULTATS ET METHODE DE CLASSIFICATION

A l'appui du classement général de l'épreuve, chaque pilote se voit attribuer des points championnat suivant le barème prévu à l'article 1.9.

En cas d'égalité au classement général de l'épreuve, ces dernières sont traitées conformément à la section 1.9.3 de ce présent règlement.

ARTICLE 4.4 – PRIMES

Place	Montant
1	400 €
2	300 €
3	200 €
4	100 €

ARTICLE 4.5 - SPECIFICITES

Les machines doivent être équipées de roues Speedway sur les manifestations organisées sur des pistes de Speedway.

V. REGLES PARTICULIERES - CHAMPIONNAT DE FRANCE DE GRASS-TRACK / LONG-TRACK 250CC**ARTICLE 5.1 – GENERAL**

Les droits d'engagement sont fixés de la façon suivante :

Engagements épreuve par épreuve : 40€ par épreuve

En cas de désistement important de pilotes, l'épreuve ou les épreuves peuvent être annulées. Seuls les pilotes engagés nommés sur des épreuves FIM FIME ou sur sélection de la DTN peuvent être exemptés.

ARTICLE 5.2 – PARTICIPANTS**ARTICLE 5.2.1 PILOTES ADMIS**

Pilotes licenciés FFM : INT, LUE, PAX, CEX, NCO, INJ, LJA et les pilotes possédant une licence Internationale ou Européenne d'une autre fédération si l'épreuve est inscrite au calendrier FIM ou FIME.

Seuls les pilotes détenteurs d'une licence FFM (hors LJA) sont classés au championnat.

Si le nombre de compétiteurs requis n'est pas suffisant, les pilotes peuvent être amenés à concourir avec les pilotes de la catégorie Élite.

ARTICLE 5.2.2 PLAQUES

N° blanc - plaque bleue.

Les plaques doivent être de 285mm minimum sur 235mm minimum. Solides et rigides.

ARTICLE 5.3 – RESULTATS ET METHODE DE CLASSIFICATION

A l'appui du classement général de l'épreuve, chaque pilote se voit attribuer des points championnat suivant le barème prévu à l'article 1.9.

En cas d'intégration des pilotes 250cc à la catégorie Long-Track Elite, chaque pilote se voit attribuer le même nombre de points championnat que ceux marqués dans la catégorie Long-Track Elite.

En cas d'égalité au classement général de l'épreuve, ces dernières sont traitées conformément à la section 1.9.3 de ce présent règlement.

ARTICLE 5.4 – BAREME DES PRIMES

Si les pilotes de la catégorie 250cc sont intégrés au Championnat de France de Long-Track Elite le jour d'une épreuve, les pilotes ne reçoivent que les primes du Championnat de France de Long-Track Elite. Les primes du Championnat 250cc ne sont pas applicables.

Place	Montant
1	90 €
2	80 €
3	70 €

VI. REGLES PARTICULIERES - CHAMPIONNAT DE FRANCE COURSES SUR PISTE ROOKIE – KIDS – EDUCATIF

ARTICLE 6.1 – GENERAL

Compétition pour pilote solo avec pneumatiques autorisés :

- Type Speedway ou Flat Track pour les pistes en cendrée
- Type Speedway / Long Track ou Flat Track et pneus en crampons de moins de 10mm pour les pistes en herbe (Grass-Track)

Les parties cycle de Speedway sont interdites sur les pistes en herbe.

Les droits d'engagement sont fixés à **30€** par épreuve.

Compétition pour pilote solo.

En cas de désistement important de pilotes, l'épreuve ou les épreuves peuvent être annulées.

Seuls les pilotes engagés nommés sur des épreuves FIM et FIME peuvent être exemptés.

ARTICLE 6.2 – PARTICIPANTS

ARTICLE 6.2.1 PILOTES ADMIS

Licences NJ ou LJA.

Seuls les pilotes détenteurs d'une licence FFM (hors LJA) sont classés au championnat.

Catégorie Educatif :	à partir de 6 ans jusqu'à 8 ans 50cc 2T ou 110cc 4T Maximum ou équivalent e-moto
----------------------	---

Catégorie Kids :	à partir de 7 ans jusqu'à 10 ans 65cc 2 Temps maximum ou 190cc 4 Temps Maximum ou équivalent e-moto
------------------	--

Catégorie Rookie :	à partir de 9 ans jusqu'à 14 ans 85cc 2 Temps maximum, 190cc 4 Temps Maximum ou 190cc maximum moteur Daytona Anima 190cc – 4 soupapes – 4 vitesses (Daytona Anima 190FSM) – 24HP ou équivalent e-moto
---------------------------	--

L'âge minimum doit être atteint le jour de la compétition.

ARTICLE 6.2.2 PLAQUES

Catégorie Educative Kids :	N° blanc – plaque bleue
----------------------------	-------------------------

Catégorie Rookie :	N° blanc – Plaque verte
---------------------------	-------------------------

Les plaques doivent être de 285mm minimum sur 235mm minimum. Solides et rigides.

ARTICLE 6.3 – FORMAT DE COURSE

Les catégories « Kids » et « **Rookie** » sont regroupées si l'une de ces catégories comporte moins de 4 pilotes.

Le circuit doit être modifié, si nécessaire, pour les adapter aux machines et au niveau des pilotes.

En fonction de l'état de la piste ou pour des raisons de timing, sur l'appréciation de l'arbitre et/ou du Jury, le nombre de tours de la catégories Kids peut à tout moment être diminué à seulement 3 tours.

Recommandation :

Il est rappelé aux accompagnateurs que les règles sont les mêmes que pour le Championnat de France. Aucun parent n'est toléré à l'intérieur de la piste et/ou sur la ligne de départ.

ARTICLE 6.4 – RESULTATS

Ces catégories font l'objet d'un classement séparé. Il n'y a pas de cumul de points en cas de changement de catégorie en cours d'année.

Les pilotes de la catégorie « Kids » prenant un tour par les pilotes « **Rookie** » ou le pilote de la catégorie « Educatif » prenant un tour par les pilotes « Kids » sont tout de même classés.

Tous les pilotes sont récompensés.

A l'appui du classement général de l'épreuve, chaque pilote se voit ainsi attribuer des points championnat suivant le barème prévu à l'article 1.9.

En cas d'égalité au classement général de l'épreuve, ces dernières sont traitées conformément à la section 1.9.3 de ce présent règlement.

VII. REGLES PARTICULIERES - CHAMPIONNAT DE FRANCE DE SPEEDWAY ELITE**ARTICLE 7.1 – GENERAL**

Les droits d'engagement sont fixés de la façon suivante :

Engagements épreuve par épreuve : 50€ par épreuve

En cas de désistement important de pilotes l'épreuve peut être annulée.

Seuls les pilotes engagés et nommés sur des épreuves FIM FIME ou sélection de la DTN peuvent être exemptés de participer à l'épreuve.

Un minimum de 8 pilotes est obligatoire pour une épreuve de Championnat de France.

Cylindrées autorisées : 250cc et 500cc

Le règlement technique applicable à l'épreuve est celui défini par la FIM pour cette même catégorie, auquel il convient de se conformer.

Le format de course est déterminé avec 4 pilotes au départ pour l'ensemble des épreuves.

La méthode de qualification et le nombre de pilotes sont définis par la commission nationale de course sur piste.

Selon l'appréciation du niveau des pilotes engagés dans la catégorie, la Commission Nationale des Courses sur Piste se réserve le droit de répartir les pilotes en deux groupes distincts : Elite 1 et Elite 2.

ARTICLE 7.2 – PARTICIPANTS

Pilotes licenciés FFM : INT, LUE, PAX, CEX, NCO, INJ, LJA et les pilotes possédant une licence Internationale ou Européenne d'une autre fédération si l'épreuve est inscrite au calendrier FIM ou FIME.

Seuls les pilotes détenteurs d'une licence FFM (hors LJA) sont classés au championnat.

ARTICLE 7.3 – RESULTATS ET METHODE DE CLASSIFICATION

A l'appui du classement général de l'épreuve, chaque pilote se voit ainsi attribuer des points championnat suivant le barème prévu à l'article 1.9.

En cas de scission de la catégorie Elite en 2 groupes de course, les pilotes appartenant au groupe Elite 1 prennent les premiers points championnat du barème. Les pilotes du groupe Elite 2 se voient attribués les points suivants.

En cas d'égalité au classement général de l'épreuve, ces dernières sont traitées conformément à la section 1.9.3 de ce présent règlement.

ARTICLE 7.4 – BAREME DES PRIMES ELITE

Seuls les pilotes participant à la Finale Elite 1 sont primés.

Place	Montant
1	650 €
2	550 €
3	450 €
4	350 €

VIII. REGLES PARTICULIERES - CHAMPIONNAT DE FRANCE SPEEDWAY U23

ARTICLE 8.1 – GENERAL

Les droits d'engagement sont fixés de la façon suivante :

Engagements épreuve par épreuve : 50€ par épreuve

Sont éligibles les pilotes n'ayant pas plus de 23 ans durant l'année. Une sélection de pilotes titulaires et de réservistes est établie par la commission des courses sur piste

En cas de désistement important de pilotes l'épreuve ou les épreuves peuvent être annulées.

Seuls les pilotes engagés à l'année et nommés sur des épreuves FIM FIME ou sélection de la DTN peuvent être exemptés de participer à une épreuve et peut récupérer en fin de saison la moyenne de ses points acquis en championnat de France. (Art 1.9.1)

Un minimum de 8 pilotes est obligatoire pour une épreuve de Championnat de France.

Cylindrées autorisées : 250cc et 500cc

Le règlement technique applicable à l'épreuve est celui défini par la FIM pour cette même catégorie, auquel il convient de se conformer.

Le format de course est déterminé avec 4 pilotes au départ pour l'ensemble des épreuves.

La méthode de qualification et le nombre de pilotes sont définis par la commission nationale de course sur piste.

Selon l'appréciation du niveau des pilotes engagés dans la catégorie, la CCP se réserve le droit de répartir les pilotes en deux groupes distincts : U23 1 et U23 2.

ARTICLE 8.2 – PARTICIPANTS

Pilotes licenciés FFM : INT, LUE, PAX, CEX, NCO, INJ, LJA et les pilotes possédant une licence Internationale ou Européenne d'une autre fédération si l'épreuve est inscrite au calendrier FIM ou FIME.

Seuls les pilotes détenteurs d'une licence FFM (hors LJA) sont classés au championnat.

ARTICLE 8.3 – RESULTATS ET METHODE DE CLASSIFICATION

A l'appui du classement général de l'épreuve, chaque pilote se voit attribuer des points championnat suivant le barème prévu à l'article 1.9.

En cas d'intégration des pilotes U23 à la catégorie Speedway Elite, chaque pilote se voit attribuer le même nombre de points championnat que ceux marqués dans la catégorie Speedway Elite.

En cas de scission de la catégorie U23 en 2 groupes de course, les pilotes appartenant au groupe U23 1 prennent les premiers points championnat du barème. Les pilotes du groupe U23 2 se voient attribués les points suivants. Les deux groupes constituent un seul classement U23.

En cas d'égalité au classement général de l'épreuve, ces dernières sont traitées conformément à la section 1.9.3 de ce présent règlement.

ARTICLE 8.4 – PRIMES

Si les pilotes de la catégorie U23 sont intégrés au Championnat de France de Speedway Elite le jour d'une épreuve, alors les pilotes ne reçoivent que les primes du Championnat de France de Speedway Elite. Les primes du Championnat U23 ne sont pas applicables. Seuls les pilotes participant à la Finale U23 1 sont primés.

Place	Montant
1	250 €
2	170 €
3	140 €
4	120 €

IX. REGLES PARTICULIERES - CHAMPIONNAT DE FRANCE DE SPEEDWAY 250cc**ARTICLE 9.1 – GENERAL**

Les droits d'engagement sont fixés de la façon suivante :
Engagements épreuve par épreuve : 40€ par épreuve

(En cas de désistement important de pilotes l'épreuve ou les épreuves peuvent être annulées).
Seuls les pilotes nommés sur des épreuves FIM et FIME ou sélection de la DTN peuvent être exemptés.

ARTICLE 9.2 – PARTICIPANTS

Pilotes licenciés FFM : INT, LUE, PAX, CEX, NCO, INJ, LJA et les pilotes possédant une licence Internationale ou Européenne d'une autre fédération si l'épreuve est inscrite au calendrier FIM ou FIME.

Seuls les pilotes détenteurs d'une licence FFM (hors LJA) sont classés au championnat.

ARTICLE 9.3 – RESULTATS ET METHODE DE CLASSIFICATION

A l'appui du classement général de l'épreuve, chaque pilote se voit ainsi attribuer des points championnat suivant le barème prévu à l'article 1.9.

En cas d'intégration des pilotes 250cc à la catégorie Speedway Elite, chaque pilote se voit attribuer le même nombre de points championnat que ceux marqués dans la catégorie Speedway Elite.

En cas d'égalité au classement général de l'épreuve, ces dernières sont traitées conformément à la section 1.9.3 de ce présent règlement.

ARTICLE 9.4 – PRIMES

Si les pilotes de la catégorie 250cc sont intégrés au Championnat de France de Speedway Elite le jour d'une épreuve, les pilotes ne reçoivent que les primes du Championnat de France de Speedway Elite. Les primes du Championnat 250cc ne sont pas applicables.

Place	Montant
1	90 €
2	80 €
3	70 €

X. REGLES PARTICULIERES - LIGUE NATIONALE DE SPEEDWAY

L'ensemble des règles générales et spécifiques liées au championnat de la Ligue Nationale de Speedway sont à retrouver dans le règlement spécifique de ce championnat.

XI. REGLES PARTICULIERES - COUPE DE FRANCE DE SPEEDWAY "PROMOTION CUP"**ARTICLE 11.1 – GENERAL**

Cette compétition peut être organisés pendant des matchs de LNS ou tout autre type d'épreuve mais pas lors du Championnat de France de Speedway Elite. Cylindrées autorisées : 250cc et 500cc
L'ensemble des pilotes français ayant un avérage LNS 2024 inférieur ou égal à 1.00 sont autorisés à participer à la Promotion Cup.

Les droits d'engagement sont fixés de la façon suivante :

Engagements épreuve par épreuve : 40€ par épreuve

ARTICLE 11.2 – PARTICIPANTS

Pilotes licenciés FFM : INT, LUE, PAX, CEX, NCO, INJ, **LJA**.

Ne sont pas admis les pilotes engagés en LNS de catégorie A.

ARTICLE 11.3 – RESULTATS ET METHODE DE CLASSIFICATION

A l'appui du classement général de l'épreuve, chaque pilote se voit attribuer des points championnat suivant le barème prévu à l'article 1.9.

En cas d'égalité au classement général de l'épreuve, ces dernières sont traitées conformément à la section 1.9.3 de ce présent règlement.

XII. REGLES PARTICULIERES - COUPE DE FRANCE DE SPEEDWAY "YOUTH CUP 250cc"**ARTICLE 12.1 – GENERAL**

Compétition pour pilote solo avec motorcycle de speedway, cette compétition peut être organisés pendant des matchs de LNS ou tout autre type d'épreuve mais pas lors du championnat de France de Speedway 250cc.

Les droits d'engagement sont fixés de la façon suivante :

Engagements épreuve par épreuve : 40€ par épreuve

ARTICLE 12.2 – PARTICIPANTS

Pilotes licenciés FFM : NCO, NJC, LUE, INT, INJ, **LJA**.

ARTICLE 12.3 – RESULTATS ET METHODE DE CLASSIFICATION

A l'appui du classement général de l'épreuve, chaque pilote se voit attribuer des points championnat suivant le barème prévu à l'article 1.9.

En cas d'intégration des pilotes 250cc à la catégorie Promotion Cup, chaque pilote se voit attribuer le même nombre de points championnat que ceux marqués dans la catégorie Promotion Cup.

En cas d'égalité au classement général de l'épreuve, ces dernières sont traitées conformément à la section 1.9.3 de ce présent règlement.

XIII. REGLES PARTICULIERES - COUPE DE FRANCE DE SPEEDWAY "YOUTH CUP 85-190cc"

ARTICLE 13.1 – GENERAL

Compétition pour pilote solo avec motorcycle équipé d'un pneu arrière type speedway cette compétition peut être organisés pendant des matchs de LNS ou tout autre type d'épreuve mais pas lors du Championnat de France Courses-sur-Piste **Rookie**.

Les droits d'engagement sont fixés de la façon suivante :

Engagements épreuve par épreuve : 30€ par épreuve

ARTICLE 13.2 – PARTICIPANTS

Pilotes licenciés FFM : NCO, NJC, LUE, INT, INJ, **LJA**.

Catégorie Youth Cup 85-190cc : A partir de 9 ans **jusqu'à 14 ans** : 85cc 2 Temps maximum, 190cc 4 Temps Maximum ou 190cc maximum moteur Daytona Anima 190cc Non modifié – 4 soupapes – 4 vitesses (Daytona Anima 190FSM) – 24HP.

ARTICLE 13.3 – RESULTATS ET METHODE DE CLASSIFICATION

A l'appui du classement général de l'épreuve, chaque pilote se voit attribuer des points championnat suivant le barème prévu à l'article 1.9.

En cas d'égalité au classement général de l'épreuve, ces dernières sont traitées conformément à la section 1.9.3 de ce présent règlement.

XIV. REGLES PARTICULIERES - CHAMPIONNAT DE FRANCE DE FLAT-TRACK

ARTICLE 14.1 – CATEGORIES

DIRTBIKE :

- Motos Tout Terrain type MX/Enduro/Supermoto ou customisées Flat-Track
- Cylindrée minimum : 250cc 2T ou 4T ou équivalent e-moto
- Cylindrée maximum : 450cc 4T ou 500cc 2T ou équivalent e-moto
- Pneus Flat-Track 19 pouces
- La garde au sol entre la partie inférieure du cadre ou du moteur n'est pas inférieure à 200mm.
- Plaque Jaune N° Noir (**Le choix du numéro de course est limité deux chiffres**)

COUPE DE FRANCE TRACKER :

- Motos issues de la route customisées Flat-Track
- Cylindrée : 451cc minimum - Monocylindre ou 250cc minimum pré 1979 - Monocylindre
- Pneus Flat-Track 19 pouces
- Plaque Noir N° Blanc (**Le choix du numéro de course est limité à deux chiffres**)

ARTICLE 14.2 – GENERAL

Les droits d'engagement sont fixés de la façon suivante :

Engagement par épreuve : 50€

Seuls les pilotes nommés sur des épreuves FIM et FIME ou sélectionnés par la DTN peuvent être exemptés.

Compétition pour pilote solo sur tout type de circuit à l'exception des pistes en herbe.

ARTICLE 14.3 – PARTICIPANTS

Pilotes licenciés FFM : NCO, NJC, LUE, INT, INJ, NPP, LJA, NJ3C.

Les pilotes titulaires licence LJA sont classés à la journée mais ne marquent pas de points au championnat.

Nombre d'engagés : 25 maximum

Suivant le nombre de participants une sélection peut être aménagée par la commission des Courses sur Piste.

- Si moins de 5 sont inscrits dans une catégorie 8 jours avant l'épreuve (dernier délai d'inscription) la commission se laisse la possibilité d'annuler la catégorie ou de l'intégrer à une autre catégorie (classement séparé).

ARTICLE 14.4 – FORMAT DE COURSE

- Solo :

Le format est déterminé par la commission des courses sur piste en fonction du nombre de pilotes participants et du nombre d'épreuves composant ce championnat.

- 4 manches qualificatives (6T) + 1 finale (10T)

En cas de panne ou de chute, le pilote doit en toute sécurité entrer dès que possible à l'intérieur de la limite de la piste.

Lors de chaque manifestation, chaque pilote effectue 2 départs en 1ère ligne et 2 départs en 2ème ligne en manches qualificatives.

Pour les catégories à 11 pilotes et plus. Les 8 premiers du classement au terme des 4 manches qualificatives sont qualifiés directement en finale. Les autres pilotes doivent effectuer une manche de repêchage. Les 2 premiers de cette manche peuvent disputer la finale. Le classement de cette manche de repêchage sert de classement de la journée du 11ème et plus.

Pour les catégories à 10 ou moins, tous les pilotes vont en finale à l'issue des manches qualificatives.

ARTICLE 14.5 – PROCEDURE DE DEPART

Les pilotes doivent être prêts dès la manche précédente pour rentrer en pré-grille où ils doivent se positionner dans leur ordre de départ.

L'arbitre doit indiquer le début des "2 minutes" à *minima* au moyen d'une sirène et d'un feu orange clignotant que l'on peut entendre et voir dans la zone du parc pilotes, si tous les coureurs ne sont pas sur la ligne de départ à ce moment-là. Une horloge décomptant les 2 deux minutes peut également être positionnée à proximité de la zone de départ.

Cet avertissement s'adresse au(x) coureur(s) manquant(s) et ne peut être donné qu'une seule fois. Si un ou plusieurs coureurs ne sont pas prêts à partir dans les 2 minutes ils sont disqualifiés de la manche.

Le coureur disqualifié est remplacé par un coureur de réserve si applicable.

Les pilotes viennent se positionner dans leurs couloirs respectifs prédéfinis en amont :

1^{ère} ligne : de 1 à 5 (de gauche à droite)

2^{ème} ligne : de 6 à 10 (de gauche à droite)

3^{ème} ligne : de 11 à 15 (de gauche à droite)

Une fois que le start marshall estime la position des coureurs correcte, il se place devant la première ligne drapeau rouge levé pour signaler à l'arbitre le lancement de la procédure de départ.

- 1) Allumage du feu vert (pilotes immobiles)
- 2) Feu vert éteint, lancement de la course

Une fois la procédure de départ lancée, en cas de panne, le pilote doit lever la main pour se signaler tant auprès des officiels que des autres concurrents et rester immobile.

Tout pilote dont le départ est anticipé doit partir 5 mètres derrière la dernière ligne. En cas de récidive de départ anticipé le pilote est exclu.

ARTICLE 14.6 - ARRET DE LA COURSE

A la seule discrétion de l'arbitre, tout pilote qui provoque l'arrêt de la course est soit disqualifié soit placé 5 mètres derrière la dernière ligne.

En cas d'arrêt de la course dans les situations suivantes, les prescriptions suivantes sont appliquées :

– Manche de 6 ou 8 tours :

Si l'arrêt de la manche est provoqué lorsque tous les coureurs ont effectué moins de 2 tours complets, un nouveau départ doit être ordonné avec les positions de départ originales de chaque pilote.

Si l'arrêt de la manche est provoqué lorsque tous les coureurs ont effectué entre 3 et 4 tours complets, un nouveau départ doit être ordonné avec tous les coureurs toujours en compétition au moment de l'arrêt. Ces derniers doivent utiliser leurs positions lors de l'arrêt de la manche pour ce nouveau départ qui se déroule sur le nombre restant de tours à parcourir. Ce nouveau départ est réalisé en file indienne (voir schéma ci-après).

Si l'arrêt de la manche est provoqué lorsque tous les coureurs ont effectué entre 5 et 6 tours complets, la manche est dans ce cas classée en tenant compte des positions de chaque pilote au moment de l'arrêt de la course.

– Manche de 10 tours :

Si l'arrêt de la manche est provoqué lorsque tous les coureurs ont effectué moins de 2 tours complets, un nouveau départ doit être ordonné avec les positions de départ originales de chaque pilote.

Si l'arrêt de la manche est provoqué lorsque tous les coureurs ont effectué entre 3 ou 8 tours complets, un nouveau départ doit être ordonné avec tous les coureurs toujours en compétition au moment de l'arrêt. Ces derniers doivent utiliser leurs positions lors de l'arrêt de la manche pour ce nouveau départ qui se déroule sur le nombre restant de tours à parcourir. Ce nouveau départ est réalisé en file indienne (voir schéma ci-après).

Si l'arrêt de la manche est provoqué lorsque tous les coureurs ont effectué entre 7 ou 9 tours complets, la manche est dans ce cas classée en tenant compte des positions de chaque pilote au moment de l'arrêt de la course.

ARTICLE 14.7 – RESULTATS

A l'appui du classement général de l'épreuve, chaque pilote se voit ainsi attribuer des points championnat suivant le barème prévu à l'article 1.9.

En cas d'égalité au classement général de l'épreuve, ces dernières sont traitées conformément à la section 1.9.3 de ce présent règlement.

ARTICLE 14.8 – BAREME DES PRIMES

Les primes sont versées en fin d'année aux trois premiers pilotes du classement tel que défini dans le tableau ci-dessous :

Dirtbike :

Place	Montant
1	500 €
2	400 €
3	300 €

Tracker :

Place	Montant
1	350 €
2	250 €
3	150 €

ARTICLE 14.9 – SPECIFICITES

La bande de roulement du pneu Flat-Track ne peut être ni coupée ni modifiée. Sa profondeur doit être de 2mm minimum et de 8mm maximum (Norme FIM).

Au cas par cas en fonction des conditions de course ou de la nature du circuit dans l'intérêt de maintenir des conditions de sécurité et de pratique optimales.

Si tel est le cas, la décision du jury de l'épreuve est opposable à l'ensemble des pilotes présents dans les différentes catégories Flat-Track le jour de la compétition.