

**SWISSMOTO** 

# Règlement Enduro 2024



MEMBER



OFFICIAL  
MEDICAL  
PARTNER

## Contenu

1	Introduction.....	1
2	Qu'est-ce que Swiss Moto? .....	2
3	Licences .....	4
4	Catégories.....	5
5	Generalites .....	7
6	Inscription aux manifestations a l'étranger (hors championnat suisse) .....	8
7	Machines.....	8
8	Mesures de protection .....	8
9	Publicité .....	9
10	Controles préliminaires.....	9
11.	Parcours .....	11
12.	Parc fermé .....	11
13.	Preparatifs de départ.....	11
14.	Parcours .....	12
15.	Test special.....	12
16.	Contrôles horaires .....	14
17.	Ravitaillement .....	15
18.	Abandon.....	17
19.	Discipline de conduite .....	17
20.	Classéme nt.....	17
21.	Prix .....	17
22.	Liste des pen altes.....	17
23.	Contrôles .....	18
24.	Accidents.....	18
25.	Reserves.....	19
26.	Droit de reclamation (protet) et d'appel, sanctions.....	19
27.	Excuses pour non-participation.....	19
28.	informations officielles .....	20
29.	Championnat suisse .....	20
30.	Annexes .....	22



## **1 INTRODUCTION**

### **1.1 Buts du Document**

Ce règlement a pour but d'informer clairement les pilotes du championnat Suisse d'Enduro des conditions cadres du championnat afin de créer des conditions homogènes pour les pilotes et donc de créer des conditions favorables pour le championnat Suisse d'Enduro.

### **1.2 Champs d'application**

Ce règlement est valable pour toutes les épreuves du championnat Suisse d'Enduro et pour tous les pilotes y participants. Les accompagnateurs des pilotes sont tenus de connaître et de respecter (pour ce qui les concernent) le présent règlement. Ce règlement peut également s'appliquer aux courses régionales ou nationales en Suisse hors championnat Suisse d'Enduro, ceci pour autant que ces épreuves soient avec un classement et qu'elle soit annoncée officiellement à Swiss Moto.

### **1.3 Changement des directives**

Les demandes de changement des présentes directives sont à adresser **au plus tard à fin octobre** par courriel au président de la Commission Enduro (CEN). Les demandes seront traitées durant les réunions de la CEN. La mise en œuvre des changements a lieu à la fin du championnat pour la saison suivante.

### **1.4 Complément des présentes directives**

Les documents suivants (disponibles auprès de Swiss Moto) sont complémentaires aux présentes directives. Le pilote est tenu de connaître également le contenu de ces documents.

### **1.5 Directives Swiss Moto**

- [Swiss Sport Integrity Anti Doping](#)
- [Directives environnemental](#)
- [Code Sportif Swiss Moto](#)
- [Code disciplinaire et d'arbitrage Swiss Moto](#)
- [Swiss Moto Corporate Identity](#)

### **1.6 Divers**

Les jours mentionnés dans le présent document sont (sauf indication contraire spécifique) des jours du calendrier.

En cas de divergence entre la version française et la version allemande du présent règlement, c'est la version française qui fait foi.



## **2 QU'EST-CE QUE SWISS MOTO?**

Swiss Moto () est l'association qui détient officiellement tous les pouvoirs sportifs motocyclistes en Suisse, selon les statuts de la Fédération Internationale de Motocyclisme (FIM). Elle est membre de l'Union Européenne de Motocyclisme (FIM Europe) et de Swiss Olympic Association (SOA). En vertu des statuts de Swiss Olympic Association, elle est la seule association habilitée à organiser un championnat suisse et à décerner dans chaque discipline motocycliste un titre de "champion/ne suisse".

Le sport motocycliste est régi par la réglementation internationale de la FIM et de la FIM Europe et la réglementation de Swiss Moto. Swiss Moto contrôle les courses et épreuves motocyclistes et a, notamment, pour fonctions :

### **2.1 Licences**

La délivrance des licences (coureurs, passagers, représentants officiels et autres) à ses membres sur la base des conditions fixées

### **2.2 Organisation**

L'approbation et la réalisation de manifestations sportives par les clubs de Swiss Moto ou tout autre organisme autorisé et offrant les garanties de sécurité exigées.

### **2.3 Homologation**

L'homologation des courses, épreuves, traitement les protêts, confirmation et publication des résultats et des records.

### **2.4 Organisation interne de Swiss Moto**

L'administration et la direction générale Swiss Moto sont confiées à un comité central (CC) composé comme suit :

- Un président central
- Cinq membres, chacun responsable pour un domaine

### **2.5 Responsable pour toute l'activité sportive Swiss Moto**

ENZ Rolf, Tel. : +41 79 332 73 74, [rolf.enz@swissmoto.org](mailto:rolf.enz@swissmoto.org)

### **2.6 Commissions sportives**

Les différentes commissions ont été créés afin de soutenir le comité central dans sa fonction. Elles traitent les questions spécifiques de leur discipline et soumettent leurs travaux et décisions au comité central qui acceptera ou refusera ces décisions. Pour la discipline de l'Enduro, la Commission Enduro (CEN) est responsable.

## COMMISSION ENDURO (CEN)

Nom	Adresse	Tél. privé/prof	Mobile	E-mail
<b>Président Abbé Daniel</b>	Nant d'Avril 26 1214 Vernier	022 341 39 18	079 639 49 17	<a href="mailto:parqda@bluewin.ch">parqda@bluewin.ch</a>
Brunner Andy	Holderweg 8 4717 Mümliswil		079 208 24 59	<a href="mailto:info@brunnerkeramik.ch">info@brunnerkeramik.ch</a>
Von Burg Björn	Höngerstrasse 683 4712 Laupersdorf		079 647 73 12	<a href="mailto:bjoern.vonburg@huelsenfabrik.ch">bjoern.vonburg@huelsenfabrik.ch</a>
Grigorov Marcello	Via Gaggini da Bissone 7 6907 Lugano		079 745 81 82	<a href="mailto:marcello@grigorov.ch">marcello@grigorov.ch</a>
Stoll Dominique	Les Morels 3 2515 Prêles		<a href="tel:0794084792">079 408 47 92</a>	<a href="mailto:dominique.stoll@SwissMoto.org">dominique.stoll@SwissMoto.org</a>
Gerber Myriam	La Ruai 14 2735 Malleray		<a href="tel:0788134937">078 813 49 37</a>	<a href="mailto:myriam.gerberl@SwissMoto.org">myriam.gerberl@SwissMoto.org</a>
<b>Médecin Swiss Moto</b> Dr.med.Jan Behncke	Aegertenstr. 23 4923 Wynau	062 530 04 13	079 758 63 91	<a href="mailto:behnckejan@gmail.com">behnckejan@gmail.com</a>

## 3 LICENCES

### 3.1 Conditions d'obtention et procédure

Pour obtenir une licence, tu dois remplir les conditions suivantes :

- Être membre de Swiss Moto, soit en faisant partie d'un des clubs affiliés, soit en étant membre individuel (membre direct).
- Être en possession d'une couverture assurance accident (LAA) et frais d'hospitalisation - guérison (copie), ainsi que d'une couverture pour frais de rapatriement (copie).
- **Pour les pilotes qui demandent une licence INTER un certificat médical doit être joint à la demande.**
- **Les pilotes qui demandent une licence NATIONALE peuvent simplement fournir une déclaration personnelle sur l'honneur qu'ils sont en bonne santé.**
- Une copie du passeport ou de la carte d'identité ou une autorisation d'établissement valable.
- Si tu n'as pas la nationalité Suisse nous devons recevoir l'autorisation de la fédération concernée pour pouvoir délivrer la licence. (Quitus)
- Afin d'obtenir la licence, il va de soi qu'il faut être en règle avec Swiss Moto sur le plan administratif (pas d'amendes en cours, de factures, de documents douaniers non régularisés, etc.).
- Les différentes conditions concernant l'âge doivent être remplies.
- Faire une demande de licence Swiss Moto sur la plateforme « Racemanager ». Visitez le site : <https://www.swissmoto.org/fr/sports-licences/systeme-de-licences>

Si une licence doit être traitée spécialement hors du délai d'émission normal, CHF 50.00 de frais supplémentaires pour ce traitement seront facturés

La licence que tu demandes est valable du 1er janvier au 31 décembre. Les licences demandées hors délais sont valables à partir de la date d'émission.

### 3.2 Licences disponibles

Swiss Moto délivre les licences suivantes :

a)	Swiss Moto	Inter Open	CHF 440.-/600.-
b)	Swiss Moto	Inter Junior -25	CHF 440.-
c)	Swiss Moto	National Open	CHF 280.-/440.-
d)	Swiss Moto	National Junior -25	CHF 280.-
e)	Swiss Moto	National Veteran	CHF 440.-
f)	Swiss Moto	International Veteran	CHF 600.-
g)	Swiss Moto	National Senior	CHF 440.-
h)	Swiss Moto	International Senior	CHF 600.-
i)	Swiss Moto	Kadetten Cup	CHF 110.-
j)	Swiss Moto	Women Cup	CHF 440.-
k)	<b>Swiss Moto</b>	<b>Promo Cup</b>	<b>CHF 180.-</b>
l)	Swiss Moto	Vintage Cup	CHF 440.-
m)	FIM	WM / CM	CHF
n)	FIM EUROPE:	EM / CE	CHF
o)	Swiss Moto / FIM:	One Event	CHF

## 4 CATÉGORIES

### Championnats Suisses

		Limites âges
-	International Inter Junior -25 Inters	dès 18 ans révolus à 25 ans (année des 25 ans comprise) dès 18 ans révolus
-	National National Junior -25 National Senior Vétéran	dès 18 ans révolus à 25 ans (année des 25 ans comprise) dès 18 ans révolus dès 40 ans révolus dès 45 ans révolus

### Cup's (Coupes)

-	National Women National Cadet National Promo Vintage	dès 18 ans révolus dès 16 révolus à 18 ans (année des 18 ans comprise) dès 18 ans révolus Dès 18 ans révolus
---	---	---

### 4.1 Licence nationale

La licence Nationale est disponible pour tous les pilotes ayant plus de 16 ans et répondant aux conditions définies dans le présent règlement. Si c'est la première fois qu'un pilote demande une licence Enduro, c'est la licence National qui doit être demandée et ce jusqu'à ce que le pilote remplisse les conditions pour être promu dans la catégorie International. Les autres possibilités sont selon l'âge, les catégories Senior ou Vétéran. La possession du permis de conduire est obligatoire et doit correspondre à la moto conduite. Le permis d'élève conducteur est interdit à l'étranger. La CEN statue sur les éventuelles dérogations.

### 4.2 Licence internationale

Cette licence sera obligatoirement délivrée à tous les coureurs ayant participé au championnat suisse, selon le classement final de l'année écoulée par catégorie :

<b>International</b>	<b>rang 1 à 15</b>
<b>National</b>	<b>rang 1</b>

### 4.3 Licence FIM EUROPE Championnat d'Europe

Cette licence pourra être délivrée uniquement aux 10 premiers des catégories Inter.

### 4.4 Licence Une Manifestation (One Event)

C'est laissé au choix des organisateurs d'accepter cette licence, lors des manifestations inscrites au calendrier de la Swiss Moto, pour les catégories National et International. Valable pour une manifestation (avec une ou deux épreuves) au prix de Fr. 70.- sur présentation de la carte de membre Swiss Moto, ou Fr. 90.- sans carte Swiss Moto.

Une assurance décès de CHF 20'000.-, et d'invalidité de CHF 80'000.- ainsi que perte de gain à partir du 31ème jour est comprise dans la licence Une Manifestation.

Il est indispensable de présenter une attestation d'assurance accident non professionnel valable pour l'année en cours. Un certificat médical peut être demandé sur place ([voir règlement particulier de la manifestation](#)). La licence peut être obtenue sur place.

**Condition :** Résidence officielle en Suisse. Carte d'identité. Pas de participation au classement annuel des championnats et coupes Swiss Moto. Pilotes étrangers doivent présenter un quitus de leur fédération.

## 4.5 Women-Cup

Pour les femmes, une Women-Cup peut être organisée pour autant que le nombre de concurrentes par championnat soit de 3 pilotes minimum. Cette décision sera prise au plus tard lors de la première séance de la commission de la saison en cours. Voir les détails dans l'annexe B du présent règlement.

## 4.6 Cadet-Cup

Pour les Cadets, une Cup peut être organisée pour autant que le nombre de concurrents par championnat soit de 3 pilotes minimum. Cette décision sera prise au plus tard lors de la première séance de la commission de la saison en cours. Voir les détails dans l'annexe D du présent règlement.

## 4.7 Vintage : Championnat ou CUP

Pour les pilotes de moto anciennes, une Vintage Cup peut être organisée pour autant que le nombre de concurrents par manches soit de 3 pilotes minimum. Si 5 pilotes au minimum prennent une licence Vintage, un championnat Suisse est mis sur pied. Cette décision sera prise au plus tard lors de la première séance de la commission de la saison en cours. Voir les détails dans l'annexe C du présent règlement.

## 4.8 Promo-Cup

Pour les pilotes de la Promo-Cup, une Cup peut être organisée pour autant que le nombre de concurrents par championnat soit de 3 pilotes minimum. Cette décision sera prise au plus tard lors de la première séance de la commission de la saison en cours. Voir les détails dans l'annexe E du présent règlement.

## 4.9 Participation de course à l'étranger

Les licences International donnent le droit de participer aux courses internationales à l'étranger qui sont publiées dans le calendrier FIM/FIM EUROPE, ou dans une de ses annexes, sous réserve des éventuelles restrictions mentionnées au dos de la licence.

## 4.10 Dérogation

Toute demande d'exception ou de dérogation devra être faite par écrit, avec indication des motifs, lors de la demande de licence. Seule la Commission Enduro décidera, selon les cas.

## 4.11 Quelle licence pour quelle course

Avec une licence Nationale, Senior, Vétéran on peut participer à toutes les courses du calendrier Swiss Moto.

Avec une licence International FIM ou Senior Inter FIM tu peux participer à toutes les courses du calendrier Swiss Moto, ainsi qu'aux courses internationales publiées dans le calendrier FIM/FIM EUROPE, ou dans l'une de ses annexes, sous réserve d'éventuelles restrictions mentionnées au dos de la licence. Avec une licence International FIM championnat du monde et FIM championnat d'Europe la participation aux courses décrites ci-dessus et en plus aux manches du championnat du monde ou d'Europe est possible. Les participants aux manches CM seront sélectionnés par la FIM sur la base de leurs résultats réalisés en CM et CE.

Les détenteurs d'une licence Nationale Enduro, Motocross ou Trial ont la possibilité de participer à une course Enduro et/ou Moto cross et/ou Trial avec celle-ci. Ils concourront hors championnat et seront uniquement classés dans le classement de l'épreuve. Les catégories des licences seront respectées. Les détenteurs d'une licence Inter Enduro ou Motocross auront les mêmes possibilités dans les catégories correspondantes (Enduro Inter Open/ Motocross Swiss MX **Masters** et Enduro Inter Open/ Motocross Inter Swiss MX2)

## 5 GENERALITES

Les manifestations Enduro Swiss Moto seront organisées par des organisateurs répondant aux « Directives pour organisateurs de course d'Enduro ». Les manifestations peuvent se dérouler sur un ou deux jours. Le but de ces manifestations est de tester la fiabilité des machines et l'habileté des conducteurs qui y participent. Ceux-ci doivent couvrir la distance complète selon les conditions prescrites. La distance totale à courir ne devrait pas être inférieure à 120 km et ne devrait pas dépasser 250 km. Des contrôles de passage et horaire devraient être installés par tour, pour réguler la course.

### 5.1 Règlement particulier

Pour chaque épreuve un règlement particulier sera transmis par l'organisateur Suisse, et publié sur le site [www.swissmoto.org/enduro](http://www.swissmoto.org/enduro). Ce document comprend les éléments suivants :

- a) Organisateur + représentant
- b) Date de la manifestation
- c) Lieu exact, voie d'accès à la manifestation
- d) Inscription, délai, finance
- e) Longueur du parcours, nombre de tours
- f) Classes et coureurs admis
- g) Programme complet de la journée
- h) Distribution des prix
- i) Officiels de Swiss Moto
- j) Nombre d'inscriptions maximum admises

Les informations peuvent également être transmises sur le groupe WhatsApp. Le pilote est responsable de s'inscrire lui-même sur le groupe WhatsApp de l'« Enduro Swiss Champ » via le site internet suivant pour recevoir les informations complémentaires et importantes avant et pendant les courses [www.swissmoto.org/fr/sports-licences/enduro](http://www.swissmoto.org/fr/sports-licences/enduro).

Swiss Moto décline toute responsabilité en cas d'utilisation de WhatsApp par des tiers. L'inscription au groupe WhatsApp de Swiss Moto se fait aux risques et périls des participants. Tout risque lié à l'utilisation de WhatsApp, y compris les aspects de protection des données et de sécurité, relève de la responsabilité de chaque pilote. Swiss Moto décline toute responsabilité pour les dommages ou les pertes qui pourraient en résulter.

### 5.2 Procédure d'inscription

Après publication du calendrier officiel des courses de l'année en cours sur le site Internet de Swiss Moto (<https://www.swissmoto.org/fr/sports-licences/enduro>), les pilotes s'inscrivent aux courses sur le site Internet suivant : <https://racemanager.io/>

Tout le processus d'inscription, la confirmation d'inscription ainsi que le paiement est géré sur le site Race Manager. La CEN se tient à disposition pour tout complément d'information.

**Inscription hors délai :** Sauf exception, l'inscription hors délais n'est pas possible.

**Numéro de départ :** La publication des numéros de départ est faite par l'organisateur suisse et publiée sur le site [www.swissmoto.org/enduro](http://www.swissmoto.org/enduro)

### 5.3 Coureurs étrangers (pour courses en Suisse)

Seuls les coureurs étrangers pouvant présenter un visa, ou une autorisation de sortie délivrée par leur fédération (autorisation à l'année ou individuelle pour la manifestation en question) sont autorisés à prendre le départ. Pour les manifestations nationales l'autorisation de sortie est indispensable.

## 6 INSCRIPTION AUX MANIFESTATIONS A L'ETRANGER (HORS CHAMPIONAT SUISSE)

### 6.1 Bulletins d'engagement

Les bulletins d'engagement doivent être demandés à l'organisateur.

### 6.2 Acheminement des engagements

Les bulletins d'engagement de l'organisateur sont à retourner dûment rempli directement à l'organisateur, avec une copie de l'autorisation de départ à l'année. Les coureurs sans autorisation de départ à l'année (National et Vétéran) doivent demander une licence correspondante et une autorisation auprès du secrétariat Swiss Moto.

## 7 MACHINES

La moto doit correspondre aux critères de la loi routière et posséder l'homologation-type ainsi que l'immatriculation suisse.

### 7.1 Plaques/ numéro, dimensions et formes **plaques numéros et couleurs**

Les motos doivent porter trois plaques à numéros, une de chaque côté de la roue arrière et une à l'avant sur la plaque phare. Elles doivent être fixées de manière à être visibles et ne doivent pas être masquées par une partie du motorcycle ou par le pilote lorsqu'il se trouve en position de conduite. Les plaques doivent être de forme elliptique ou rectangulaire et de dimensions suffisantes pour recevoir les numéros réglementaires.

Inter	Fond rouge	Chiffres blancs
National	Fond vert	Chiffres blancs
National sénior	Fond vert	Chiffres blancs
National vétéran	Fond noir	Chiffres blancs
Promo Cup	Fond vert	Chiffres blancs
Féminines	En fonction de la catégorie	Chiffres roses

## 8 MESURES DE PROTECTION

### 8.1 Casques

Les casques doivent être conformes à la norme de contrôle ECE 22.05. Seuls les casques homologués selon règlement FIM seront acceptés.

À partir de 2025, seuls les casques conformes à la norme FRHPhb-02 seront autorisés.

**Casques non acceptés :** Les casques ouverts (JET) sont interdits sauf les courses X-TREM.

**Etat des casques :** Les casques seront inspectés lors de chaque contrôle des machines et des casques inefficaces seront refusés et confisqués pour la durée de la manifestation.

### 8.2 Protection dorsale et pectorale

Protection dorsale, conforme à la norme EN 1621-2, Protection pectorale EN 1621-3 ou 14021, Gilet intégral (pectorale et dorsale intégrées) : norme EN 14021 et 1621-2/3, Gilet gonflable : EN 1621-4.

Pour les lunettes, les tears-off sont interdits.

## 9 PUBLICITÉ

### 9.1 Directives FIM

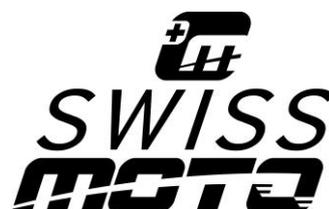
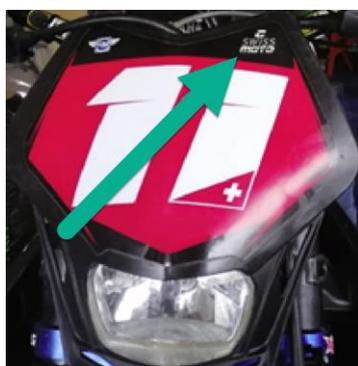
La publicité peut être placée sur le vêtement du coureur, sur la machine et sur le casque en tenant compte des recommandations des fabricants de casques.

Nous vous rappelons que la publicité pour l'alcool et le tabac sont interdites).

### 9.2 Autocollants Swiss Moto

Avec la licence, nous remettons à nos coureurs des autocollants Swiss Moto qui devront être collés et visibles sur-leurs motos. Ce moyen publicitaire contribue à faire connaître la Swiss Moto qui, avec un effectif plus important, pourrait mieux soutenir les coureurs.

Emplacement/Proportion & type logo admis :



Download vecteurs : <https://www.swissmoto.org/de/verband/Corporate-Identity>

## 10 CONTROLES PRÉLIMINAIRES

### 10.1 Contrôle administratif

Il s'agit du premier contrôle qui comporte :

- Permis de conduire (également pour les étrangers), pour la catégorie correspondante
- Permis de circulation
- Licence de coureur (impression de Racemanager avec nr. de licence) et autorisation de départ pour étrangers
- Conformité des indications sur le bulletin d'engagement.

Le coureur se présente personnellement, sans machine, avec ou sans équipement. Le contrôle administratif terminé, le coureur peut ainsi se rendre au contrôle technique.

### 10.2 Contrôle technique

Le coureur se présente personnellement avec :

- **Permis de circulation**
- Machine
- Sa protection dorsale et son casque

Les contrôles techniques suivants peuvent être effectués : Le feu de stop, le tachymètre, ainsi que tous les autres dispositifs exigés par la loi sont obligatoires et doivent être en état de marche. Le numéro du cadre doit correspondre au numéro indiqué dans le permis de circulation, et doit être obligatoirement frappé sur le cadre, plaquette rivée ou pointée par soudure INTERDIT.

**La plaque d'immatriculation :** Sauf avis contraire dans le règlement particuliers, le n° d'immatriculation de la machine doit être fixée solidement sur le garde-boue arrière (non écrit à la main directement sur le garde-boue), ou une copie fidèle à l'originale de la plaque d'immatriculation peut être en matière souple, non-coupante et ne doit pas dépasser la largeur du garde-boue arrière.

## Ne seront pas admis les motos qui :

- Ne correspondent pas aux exigences mentionnées ci-dessus ;
- Représentent une sorte de danger suite à leur construction, leur état, à des défauts graves ou qui ne sont pas **conduisibles** d'une manière parfaite.

### 10.2.1. Mesure du bruit

Des contrôles du bruit peuvent avoir lieu comme suit : à 2 mètres de distance le niveau sonore devra respecter la limite de **109** dB (+ 2 dB/ de tolérance) = **111** dB).

### 10.2.2 Pneus

Pour les épreuves empruntant des voies ouvertes à la circulation, seuls les pneus disponibles normalement dans le commerce de détail et homologués pour rouler sur les voies publiques, sont autorisés. Ils doivent figurer dans le catalogue des fabricants de pneus ou sur les listes de spécification à destination du grand public. Ils doivent être fabriqués en conformité avec les exigences de l'Organisation Technique Européenne du Pneumatique et de la jante (ETRTO) pour ce qui est des catégories de charge et de vitesse et avoir une description d'utilisation de 45 M. Les pneus doivent avoir une marque « E » et/ou « M/C » et/ou une approbation DOT (Département Of Transport, Département Américains des transports) et le numéro DOT doit être moulé sur le flanc du pneu. La spécification de la bande de roulement du pneu arrière est la suivante : profondeur du profil mesurée à angle droit à la surface du pneu (tous les blocs de la bande de roulement doivent s'étendre jusqu'à la surface du pneu : maximum 13mm).

### 10.2.3 Marquages

Certaines pièces (voir tableau ci-dessous) seront marquées par touches de peinture avec numéros inscrits à l'intérieur, afin qu'elles ne puissent pas être changées au cours de l'épreuve.

Pièces	Nombre de marques	Emplacement
Cadre	1	tête à droite
Roue avant	1	prolongement de la valve
Roue arrière	1	au centre du moyeu
Moteur	1	sur le carter moteur droit
Echappement	1	sur le silencieux

Si l'organisateur ne procède pas au marquage de ces pièces, l'interdiction de les remplacer demeure sous peine d'exclusion.

### 10.2.4 Essence

L'utilisation de l'essence sans plomb est obligatoire.

### 10.3. Repos

Entre 23 heures et 6 heures l'emploi de génératrices est interdit.

## 10.4. Contrôle de l'éclairage

Au moment du départ le contrôle du bon fonctionnement de l'éclairage a lieu . Le branchement du circuit d'éclairage ne peut être effectué que sur le primaire de l'allumage. L'éclairage avant et arrière devra fonctionner simultanément à l'aide de l'énergie fournie par le moteur ou une batterie prévue par le constructeur. Puissance minimum : 25watts. **Tous concurrents dont la lumière ne fonctionne pas doit l'avoir réparée au plus tard dans les 15 minutes après avoir satisfait à la procédure de départ. Si l'éclairage n'est pas réparé dans les 15 minutes après le départ, la sanction prévue par le code sportif pouvant aller jusqu'à la disqualification sera appliquée.**

## 10.5. Horaire de la manifestation

Selon règlement particulier de l'organisateur.

## 11. PARCOURS

Le parcours se distingue entre les contrôles, le nombre et la situation, des contrôles horaires (CH), des contrôles de ravitaillement (CR), ainsi que le caractère de la piste doivent être mentionnés dans le règlement particulier ou portés à la connaissance des participants assez tôt, mais au plus tard lors du contrôle administratif. Dans la zone de départ chaque participant pourra recevoir une feuille de route sur laquelle sera mentionnée la première heure de départ. Lors du changement de la carte, l'heure d'arrivée et la nouvelle heure de départ sont à indiquer.

## 12. PARC FERMÉ

**Si un parc fermé est organisé**, l'accès au parc fermé est totalement interdit à l'exception des membres du jury, du directeur de course et du commissaire sportif. Le coureur n'a accès que pour l'entrée et la sortie de sa machine ce qui doit se faire moteur arrêté. Toute entrée supplémentaire sera pénalisée avec 60 points. Après le contrôle préliminaire, les machines doivent être mises au parc fermé. Un système antivol est nécessaire (cadenas).

Il est interdit au parc fermé :

- Le ravitaillement et les réparations de la machine (violation de cette règle = exclusion)
- Toucher une autre machine (exclusion)
- Démarrer le moteur (exclusion)
- Toucher sa propre machine (exclusion)
- Fumer (exclusion)
- Les **machines** doivent rester sans aucune bâche ou protection dans le parc fermé.

## 13. PREPARATIFS DE DÉPART

Les coureurs pourront pénétrer dans le parc fermé, cinq minutes avant l'heure prévue pour leur départ, dans le seul but de déplacer leur motorcycle en le poussant vers la sortie du parc fermé et de se rendre dans la zone de départ. La zone de départ est contiguë au parc fermé et aucun travail ou ravitaillement ne peut y être effectué. La zone de départ est considérée comme le parc fermé et les mêmes sanctions y sont applicables. Dans toute la zone parc et départ, le déplacement des machines doit se faire moteur arrêté.

A l'heure de départ indiquée, le coureur doit être prêt sur la ligne de départ. Les coureurs en retard sont considérés comme partant à leur heure pour autant qu'ils réussissent le test de départ dans leur minute de départ indiquée. Après cette minute 60 points de pénalité par minute seront appliqués.

Chaque moto doit être démarrée sur la ligne de départ installée sur sa moto. Le coureur qui n'aura pas dépassé avec sa moto et par la force du moteur une deuxième ligne de départ se trouvant à 20 mètres dans la minute qui suit son heure de départ, n'aura pas réussi le test de départ et sera pénalisé avec 10 points. Il pourra alors démarrer sa moto n'importe comment (mais sans aide extérieure) et en dehors de la ligne des 20 mètres.

## **14. PARCOURS**

Le parcours doit être parfaitement signalisé. Des exemples des flèches utilisées doivent se trouver dans la zone de départ. La surveillance du parcours sera effectuée par des marshals désignés par l'organisateur. Ceux-ci seront signalés par des dossards. Les coureurs qui quitteront le parcours, de même celui du test spécial, seront exclus à moins qu'ils reprennent le parcours où ils l'ont quitté. Au cours de l'épreuve le coureur doit respecter la loi de la circulation routière. L'organisateur a le droit de surveiller certaines zones. Il est interdit d'avancer avec la force du moteur contre le sens de la course. Les motos qui ne correspondent plus à la LCR au cours de l'épreuve seront exclues à moins qu'elles réussissent à réparer le dommage avant le début du prochain tour.

### **Sections impraticables**

Si durant l'épreuve, le directeur de course constate qu'une section est devenue impraticable ou que ses conditions sont telles qu'elle ne peut être franchie sans aide par les conducteurs, il peut avec la permission du jury, faire éviter la section concernée jusqu'au prochain contrôle horaire en dehors du concours et effectuer un réajustement des points en conséquence.

## **15. TEST SPECIAL**

Chaque jour de la manifestation ont lieu les tests spéciaux mentionnés ci-après. Le lieu et la longueur du test spécial doivent être communiqués 24 heures avant son début. Le départ pour chaque test spécial se fait un à un avec moteur en marche. Le départ et l'arrivée sont marqués de panneaux blancs. La piste elle-même est très bien délimitée. Le coureur qui dépasse la ligne de départ doit suivre sans s'arrêter le marquage de la piste. Le chronométrage sera stoppé à l'instant où le coureur passe la ligne d'arrivée.

### **15.2. Test spécial "Cross"**

Au moins deux tests de circuit de 3 - 5 km, qui peuvent être pratiqués à chaque tour et qui sont spécialement conçus pour ce but. Ils ne doivent pas être trop difficiles et trop dangereux. Les coureurs peuvent visiter le parcours à pied, mais ne doivent pas utiliser d'engins à roues. Le fait de rouler sur ce circuit est puni d'exclusion. Le chronométrage se fera aux 1/100 secondes. Le parcours doit être choisi de telle manière que la vitesse moyenne n'est pas supérieure à 50 km/h.

### **15.3. Test spécial "Enduro"**

Tous les jours peuvent avoir lieu deux tests Enduro. Le parcours ne doit pas être dangereux. Tous les tours seront chronométrés seulement si le parcours peut se reconnaître à pied, si ce n'est pas le cas le premier tour se fera sans chronométrage. Le chronométrage se fera aux 1/100 secondes. L'entraînement est interdit et puni d'exclusion. Ce test spécial est en aucun cas secret. La longueur de ce test est au moins 2 km, au plus 5 km. Le parcours utilisé doit être praticable par des voitures 4x4, (seulement pour les ambulances et urgences).

Le représentant coureur peut, pour des questions de sécurité, intervenir auprès du commissaire sportif ou du directeur de course.

## 15.4. Test spécial "Extrême"

Son tracé devra emprunter un maximum d'obstacles naturels et utiliser les dénivelés naturels du terrain. Quelques obstacles artificiels pourront être aménagés mais en nombre très réduits. Le XT sera réalisé dans des zones présentant des obstacles techniques suffisamment large afin de ne pas créer un embouteillage. Elle doit permettre de juger la dextérité technique et physique des coureurs. Les obstacles devront pouvoir être franchis par toutes les catégories. Il est recommandé que la durée de devrait pas dépasser 3 minutes. Des alternatives pourront être tracées afin de permettre à certaines catégories (Women Cup, Promo Cup, Vétéran) de ne pas emprunter tous les obstacles. Le tracé de doit pas permettre de vitesse excessive. Le départ et l'arrivée seront situés au même endroit et la vitesse moyenne de doit pas dépasser 30km/h. Le chronométrage se fera aux 1/100 secondes.

## 16. CONTRÔLES HORAIRES

### Les contrôles horaires seront placés :

- À la sortie de la zone de départ, au début de chaque étape journalière
- Aux points choisis par l'organisateur. L'emplacement ainsi que le temps prévu pour parcourir la distance entre ces points seront indiqués sur la fiche de route. Les distances seront calculées et mesurées correctement en kilomètres. Le Parcours ne doit pas être de moins de 5 km et ne doit pas dépasser au maximum 30 km ou au maximum 60 minutes.
- Aux points déterminés par l'organisateur pour la prise de temps des épreuves spéciales.

La vitesse moyenne qui doit être respectée entre les différents contrôles horaires se situe entre 35 et 50 km/h., suivant l'état du terrain et les conditions météorologiques.

Enregistrement des temps :

- Tous les contrôles horaires seront effectués sous la surveillance d'un chronométreur officiel. La prise de temps se fera par minute moyennant une horloge de pointage.
- Fiche horaire et feuille de route :
  - A la sortie de la zone de départ et au début de chaque étape journalière, chaque coureur reçoit une carte. Il incombe aux conducteurs de faire pointer leur fiche à tous les contrôles horaires. Les fiches horaires doivent être rendues à la fin de chaque tour. La remise de la carte à la fin du concours doit être confirmée par le coureur par sa signature. L'organisateur doit indiquer au coureur " l'heure idéale ". Selon les conditions météo et les catégories, des temps A et B peuvent exister.
  - Tout coureur qui omet de faire pointer sa fiche horaire à un contrôle ou qui, dans le but de tromper les organisateurs, modifie ou oblitère un pointage sur sa fiche horaire est exclu de l'épreuve.
  - Tout coureur qui perd sa fiche horaire doit en obtenir une autre au prochain contrôle horaire ou de passage. Cette nouvelle fiche doit être utilisée à ce point de contrôle et lors de tous les contrôles suivants.
- Indication des contrôles horaires :
  - Les contrôles horaires seront signalés au moyen d'un drapeau blanc placé à 200 mètres et d'un drapeau jaune placé à 20 mètres avant la table de contrôle. Ces drapeaux seront disposés de façon à ce qu'ils soient toujours visibles par les conducteurs. L'emplacement du poste de contrôle sera indiqué par une banderole.
- Disposition aux contrôles horaires :
  - Il est interdit aux conducteurs de dépasser le drapeau jaune avec leurs motocycles avant l'heure idéale. Si un tel cas survient, le conducteur sera pénalisé de 60 points par minute suivant l'heure pointée. Un conducteur qui aurait sa fiche horaire pointée trop tôt à un contrôle horaire peut continuer son parcours, l'heure de pointage est égale à sa nouvelle heure de départ. Les heures de pointages suivantes doivent donc être nouvellement calculées.
  - Toutefois, les coureurs sont autorisés à se rendre à pied à la table de chronométrage pour s'informer de l'heure officielle. A la fin de la manifestation, il est permis de passer le contrôle horaire avant le temps idéal sans se voir infliger des points de pénalisation.
- Heure timbrée = heure de départ pour la prochaine section.
- Pénalités :
- Un coureur qui arrive à un contrôle horaire avec plus d'une minute de retard ou d'avance sur l'heure idéale sera pénalisé de 60 points par minute. Calcul des pénalisations horaires :
  - Chaque section de parcours entre deux contrôles horaires constitue une épreuve en elle-même. Les coureurs qui dépassent, entre 2 contrôles horaires, le temps idéal, seront pénalisés de 60 points par minute. Ceci en fonction de l'heure timbrée. Un conducteur déjà pénalisé et qui augmente encore son retard encourra de nouvelles pénalisations, à raison de 60 points pour chaque minute pleine de retard supplémentaire.

- Limites de retard :
  - Les coureurs qui arrivent avec plus de 30 minutes de retard par rapport à l'heure idéale sont exclus.
- Demande de tolérances spéciales :
  - Si un coureur peut convaincre le jury qu'il a été retardé par suite de circonstances exceptionnelles indépendantes de sa volonté, comme par exemple un retard causé par un arrêt pour apporter les premiers secours à un blessé en cas d'accident grave, une tolérance de temps supplémentaire lui sera accordée. Le prétexte d'avoir été entravé par un autre coureur ne peut être accepté comme excuse valable.
- Contrôle de passage :
  - En plus d'avoir à faire pointer sa fiche horaire à tous les contrôles horaires, le coureur doit présenter sa fiche horaire pour pointage à tous les contrôles de passage. Ceux-ci peuvent être indiqués ou non sur la fiche de route. Ils seront signalés par des drapeaux bleus placés de chaque côté de la route à 200 mètres avant le poste de contrôle. Tout conducteur dont la fiche horaire n'est pas ainsi pointée est exclu.
- Arrêt de la course :
  - L'arrêt de la course est uniquement de la compétence du directeur de course.

## 17. RAVITAILLEMENT

Aucun temps supplémentaire n'est accordé pour les ravitaillements qui doivent se faire en cours de route ou pendant la période de cinq minutes prévues avant le départ.

En plus des postes de ravitaillement placés au départ et à l'arrivée, des postes seront établis sur le parcours et leur emplacement indiqués au départ sur un plan affiché.

Le ravitaillement ne peut être effectué qu'aux postes officiels de ravitaillement indiqués par les organisateurs et à tous les postes de contrôle horaire entre le drapeau blanc et le drapeau jaune sauf interdiction de l'organisateur.

Le ravitaillement est interdit entre le drapeau jaune et la table du poste de contrôle (CH) ainsi qu'après le poste de contrôle. Seul le ravitaillement en carburant et huile pourra être accepté aux postes placés par l'organisateur entre 2 CH sur le tracé du circuit. Signaler au début et fin de Zone par un drapeau blanc. Tout autre travail est interdit à l'exception de la lubrification de la chaîne.

La pénalité pour avoir procédé au ravitaillement en dehors des zones désignées et/ou travail effectué sur le motorcycle dans une zone de ravitaillement après la table de contrôle, est l'exclusion. Pour tout ravitaillement la machine devra être placée sur un tapis de protection selon art.29.4.. du présent règlement.

Pendant toute la durée de la manifestation, il est interdit à un coureur, sous peine d'exclusion, de placer sa machine, ou toute partie marquée, sous un abri fermé (tente, van ou similaire) pour le ravitaillement ou toute autre raison, excepté si l'organisateur lui en donne le droit.

Aucun carburant ne peut être transporté autrement que dans un réservoir ou récipient qui se trouve de façon permanente sur la machine, sous peine d'exclusion.

La lubrification de la chaîne est autorisée dans les zones de ravitaillement, mais seul le coureur est autorisé à effectuer ce travail. Le moteur doit être arrêté lors du ravitaillement. Le non-respect de cette disposition entraîne l'exclusion.

Pour chaque étape de 60 km, il doit y avoir une zone de ravitaillement. Ceci inclut le départ et l'arrivée. Tout travail de soudure dans les zones de ravitaillement est interdit sous peine d'exclusion.

### 17.1. Interdiction du recours à une force motrice extérieure

Pendant toute la durée de la manifestation, un motorcycle ne doit pas être déplacé, autrement que par l'action de son moteur, l'effort musculaire du coureur ou par l'action d'une force naturelle, sous peine d'exclusion.

## 17.2. Aide extérieure

L'expression « aide extérieure » signifie l'accomplissement par toute personne autre que le coureur ou un officiel dans l'exercice de ses fonctions, de toute action entraînant un contact avec le motorcycle.

L'aide extérieure est autorisée à tous les CH avec assistance indiquée par l'organisateur ainsi qu'au dernier contrôle horaire du premier jour. Tous les autres points ou zones sont considérés « sans assistance ». Le remplacement des pneumatiques peut être effectué par le pilote, mais uniquement au dernier contrôle horaire du premier jour.

La pénalité pour toute aide extérieure reçue hors des limites prévues et hormis les activités précisées ci-dessus, pourra entraîner la disqualification du pilote.

Nota :

- Le démontage de la roue et son remontage sur le motorcycle peut être effectué par l'assistance.
- Toute intervention sur le pneu doit être effectuée par le pilote.
- Le graissage de la chaîne ne peut être effectué qu'aux contrôles horaires.

Voir tableau.

### ANNEXE

#### REGLES D'ASSISTANCE

ZONE	Zone de travail au dernière CH du 1 <sup>ère</sup> jour	PARCOURS		PARCOURS	
		C.H avec Assistnace Blanc CH sans assistance=Parcours Pre-finish = Parcours	Jaune Table de contrôle	200 m	
PILOTE	Peut tout faire (dont changer les pneus) sauf changer les pièces marquées	Peut changer les pièces transportées non marquées	Peut tout faire sauf changer les pneus et les pièces marquées	20m	Peut changer les pièces transportées non marquées
ASSISTANCE	Peut tout faire sauf changer les pneus et les pièces marquées	RIEN	Peut tout faire sauf changer les pneus et les pièces marquées	TOUTES OPERATIONS INTERDITES ! (y compris dans la zone de départ le matin)	RIEN

**Interdiction de changer les pièces marquées et de transporter des liquides inflammables par le pilote durant le parcours**

## 18. ABANDON

Tout coureur qui s'est retiré de la manifestation doit effacer ou enlever ses plaques-numéros et ne pas suivre l'itinéraire en compagnie ou à proximité d'un autre coureur. Toute infraction à cette règle peut entraîner la suspension de ce coureur ainsi que l'exclusion du ou des coureurs qu'il a accompagné.

## 19. DISCIPLINE DE CONDUITE

Les prescriptions de la LCR doivent être respectées durant toute la manifestation.

## 20. CLASSÉMENT

Le classement de chaque classe est basé sur l'addition des points du test spécial et des points de pénalisation. Le coureur ayant réalisé le plus petit nombre de points est vainqueur de sa classe.

## 21. PRIX

Les trois premiers de chaque catégorie recevront une coupe avec l'inscription du lieu, de l'année, de la catégorie et du rang, et ceci pour chaque classement séparé de 1 ou 2 jours.

Un classement Scratch Inter par manche sera établi (incluant les deux catégories Inter Open et Juniors) des primes seront remises

Au 1 <sup>er</sup>	CHF 200.-
Au 2 <sup>ème</sup>	CHF 100.-
Au 3 <sup>ème</sup>	CHF 50.-

Ces primes seront données à la remise des prix sur place. Cette prime est non transmissible et ne peut être remise qu'au pilote lui-même personnellement, faute de quoi la prime reste à l'organisateur.

## 22. LISTE DES PENALTES

	<b>Points</b>
• Mise en marche du moteur dans la zone de départ avant le signal de départ	60
• Ne pas traverser la ligne des 20 mètres dans la minute qui suit le signal de départ	10
• Pour chaque minute de retard à la ligne de départ	60
• Arrêt entre le drapeau jaune et la table de contrôle d'un contrôle horaire	60
• Timbrage aux contrôles horaires en avance ou en retard sur l'heure idéale	60 par minute
• Perte du carton de timbrage	60
• Ravitaillement sans tapis de protection	1 <sup>ère</sup> infraction 60 2 <sup>ème</sup> infraction 300 3 <sup>ème</sup> infraction exclusion

### Epreuves spéciales

- 1 seconde = 1 Points 1

### Exclusion

- Pour mauvais comportement ou pour toutes autres fautes graves, lors d'une manifestation, l'organisateur se réserve le droit d'interdire à ce coureur la participation à son épreuve une année voir plus, même si celle-ci compte pour le championnat.
- Dépassement du niveau de bruit autorisé
- Recevoir des pièces de rechange en dehors du parc de travail ou hors des zones de contrôle horaires entre le drapeau jaune et le drapeau blanc
- Absence de marque ou absence de marque officielle de substitution.
- Carburant non conforme aux Règlements Techniques Enduro
- Réparations effectuées à l'intérieur de la zone de départ, avant le signal de départ

- Mise en marche du moteur dans le parc de travail
- Conduite contraire au Code Sportif dans le parc fermé
- Mise en marche du moteur à l'intérieur du parc fermé
- Pénétrer dans le parc fermé moteur en marche. Se ravitailler ou effectuer des réparations sur le chemin entre le contrôle horaire et le parc fermé
- Fumer dans le parc fermé ou la zone de travail
- Arriver plus de 30 minutes en retard à la ligne de départ
- Ravitaillement en dehors des zones officielles ou transport de carburant dans d'autres récipients que le réservoir à essence
- Ne pas arrêter le moteur lors du ravitaillement
- Effectuer tout travail de soudure dans les zones de ravitaillement
- Utilisation d'une impulsion non autorisée
- Acceptation d'une aide extérieure
- Communications interdites avec des personnes accompagnantes
- Être accompagné par un autre coureur
- Quitter l'itinéraire, le parcourir en sens contraire et ne pas respecter le parcours indiqué
- Violation des règles de la circulation
- Modification d'une fiche horaire ou fiche de route, ou utilisation d'une fiche horaire d'un autre coureur
- Manquer un contrôle horaire (CH)
- Arriver à un contrôle horaire plus de 30 minutes après son heure initiale de départ
- Manquer un contrôle de parcours (CP)
- Pratique d'essais sur le parcours des épreuves spéciales
- Placer sa machine, ou toute partie marquée, sous un abri fermé (tente, van ou similaire) pour le ravitaillement ou toute autre raison, excepté si l'organisateur lui en donne le droit.

## 23. CONTRÔLES

### Vérifications finales

N'importe quelle moto de chaque classe peut être mise au parc fermé pendant les 30 minutes qui suivent l'arrivée et être soumise à un contrôle complémentaire si nécessaire.

Tout coureur peut être soumis au contrôle de dopage, selon les dispositions de la FIM et de l'AOS.

## 24. ACCIDENTS

### Responsabilité

En s'inscrivant à une manifestation, le titulaire d'un engagement accepte en son nom et au nom de ses héritiers à renoncer à poursuivre ou à rendre responsable la Swiss Moto, les commissaires ainsi que les organisateurs ou les fonctionnaires de la course. Toute personne accompagnante ou travaillant pour le coureur prend tacitement les mêmes engagements. Les coureurs participent à la compétition à leurs risques et périls en ce qui concerne les accidents (décès, dégâts matériels, vols incendies, etc.) dont ils pourraient être victimes. Les accidents que les officiels pourraient subir doivent être couverts par l'assurance de l'organisateur.

## Marche à suivre en cas d'accident

Les frais de guérison sont couverts par l'assurance professionnelle ou privée du coureur. Pour des questions d'enregistrement, lors d'un accident, grave, le coureur doit demander un formulaire "déclaration d'accident" visé par le commissaire sportif présent à la manifestation.

- Si le commissaire n'est plus sur place, il faut demander le formulaire à son domicile et non au secrétariat Swiss Moto (voir adresses dans l'agenda Swiss Moto ou dans le RP).
- La déclaration d'accident doit être envoyée à la Swiss Moto dans les trois jours suivant l'accident.
- En ce qui concerne les accidents à l'étranger, le même délai doit être observé pour annoncer l'accident. Pour ces cas, les formulaires sont à demander au secrétariat Swiss Moto.

## 25. RESERVES

Les organisateurs se réservent le droit de supprimer la manifestation ou une partie de la manifestation en cas de force majeure. Il en est de même pour tout événement imprévisible. Dans de tels cas, la manifestation peut être supprimée par décision du comité d'organisation (avant la course avec préavis de la commission) ou arrêtée par le jury (le jour de la manifestation). En cas d'annulation, le bulletin d'engagement doit être retourné au coureur.

Les organisateurs doivent prévoir un service de renseignement téléphonique en cas de temps incertain (No de tél. dans le RP). Le No 180 doit être avisé.

L'indication, par le coureur, d'un numéro de téléphone sur le bulletin d'engagement est indispensable.

## 26. DROIT DE RECLAMATION (PROTET) ET D'APPEL, SANCTIONS

Se référer au code Disciplinaire et d'Arbitrage Swiss Moto, point 2.

- Toute réclamation concernant les résultats doit être présentée sur place dans un délai de 30 minutes, au plus tard, après la publication des résultats officiels. La direction de la course (jury) de la course (incluant le commissaire sportif Swiss Moto) statue.
- Toute autre réclamation faisant suite à une décision de la direction de course (jury), doit être présentée dès que la raison de la réclamation est connue, en remplissant le formulaire mis à disposition sur le site internet de la Swiss Moto et est à remettre au commissaire sportif Swiss Moto sur place.
- Un coureur qui quitte la manifestation avant la publication des résultats officiels ne peut aucunement prétendre à une prolongation du délai de réclamation (voir le code Disciplinaire et d'Arbitrage).

## 27. EXCUSES POUR NON-PARTICIPATION

### Excuse

Le pilote inscrit à une épreuve et ne pouvant plus participer, doit s'excuser au plus tard 7 jours avant la manifestation auprès de l'organisateur par email ou par téléphone.

### Excuses pour championnats FIM / FIM EUROPE

Pour les courses FIM/FIM EUROPE, l'excuse doit être envoyée à la FIM/FIM EUROPE et à l'organisateur par email au plus tard vendredi soir avant la course. Un coureur non excusé à un championnat FIM/FIM EUROPE ne pourra plus participer à ces courses durant la saison en question.

L'amende FIM s'élève à min. €. 300.00, FIM EUROPE min. €. 300.00.

## **Remboursement de la finance d'inscription**

Le remboursement de la finance d'engagement des coureurs excusés se fera selon la décision de l'organisateur. Tout coureur excusé auprès d'un organisateur ou représentant dans les délais, (si nécessaire, avec un certificat médical), sera remboursé du 50% de la finance d'inscription.

## **28. INFORMATIONS OFFICIELLES**

Tous les communiqués sont publiés dans notre journal officiel ou sur le site internet Swiss Moto ([www.SwissMoto.org](http://www.SwissMoto.org)). Dès la publication, les décisions ont force de loi. Chaque coureur doit faire le nécessaire auprès de son club pour qu'il reçoive le journal.

## **29. CHAMPIONNAT SUISSE**

Le championnat suisse est disputé conformément au code sportif international de la FIM et aux autres règlements et prescriptions de Swiss Moto.

### **Participants**

Tous les coureurs en possession d'une licence annuelle délivrée par Swiss Moto pourront participer au classement du championnat suisse. Les organisateurs sont tenus d'engager tous les coureurs qui font une demande d'engagement dans les délais et formes prévus.

Après avoir obtenu des points CS, le changement de classe en cours de saison est interdit. Au cas où un coureur change de classe, les résultats réalisés dans la nouvelle classe ne seront pas pris en considération dans le classement.

### **Manifestations valables**

Les manifestations valables sont publiées dans MOTOnews et dans Internet : [www.swissmoto.org](http://www.swissmoto.org)

### **Validité des courses**

Aucun titre ne sera décerné s'il n'y a pas eu au moins trois manches dans la classe en question pendant la saison.

<b>Résultat à biffer :</b>	<b>Catégories Inter</b>	<b>Aucun</b>
	<b>Autres catégories</b>	<b>Aucun</b>

### **Homologation du résultat des courses**

Les résultats des courses seront tacitement homologués, **si** :

- a) Aucune réclamation n'est reçue dans les délais
- b) Aucun protêt n'est reçu dans les délais
- c) Aucune réclamation n'est reçue auprès du représentants des pilotes (consultatif)

Le commissaire sportif de l'épreuve demandera une confirmation des résultats et des points à un autre membre de la commission ou représentant des pilotes. Dès réception des confirmations, les résultats et les points dûment signés par le commissaire sportif seront envoyés au plus tard le lundi à 12h00 à Swiss Moto. Dès lors la Swiss Moto pourra publier le classement provisoire, ce classement sera validé à la fin de la saison, lors de la dernière réunion de la commission.

## Barème des points

Si des coureurs étrangers participent à une course valable, ceux-ci doivent être sortis du classement des manches. Pour chaque manche des points seront attribués conformément au barème suivant :

Toutes les catégories	Rang	Points	Rang	Points
	1 <sup>er</sup>	20	11 <sup>èmes</sup>	5
	2 <sup>ème</sup>	17	12 <sup>èmes</sup>	4
	3 <sup>ème</sup>	15	13 <sup>èmes</sup>	3
	4 <sup>ème</sup>	13	14 <sup>èmes</sup>	2
	5 <sup>ème</sup>	11	15 <sup>èmes</sup>	1
	6 <sup>ème</sup>	10		
	7 <sup>ème</sup>	9		
	8 <sup>ème</sup>	8		
	9 <sup>ème</sup>	7		
	10 <sup>ème</sup>	6		

## Concurrence de date entre un Championnat Suisse et un Championnat FIM ou FIM Europe

Tout pilote participant à une épreuve de Championnat du Monde ou d'Europe d'Enduro organisée le même week-end qu'une épreuve de championnat Suisse se verra réattribuer des points en Championnat Suisse dans la limite de 2 épreuves, sous réserve que :

- Les épreuves soient de la même spécialité ;
- Le pilote ait participé à toutes les épreuves de championnat Suisse n'étant pas en concurrence de date ;
- Le pilote soit titulaire d'une licence FIM ou FIM Europe délivrée par la SwissMoto.

Ce calcul se fera sur la moyenne de la totalité des manches disputées en championnat Suisse. Un maximum de 15 points par manche sera rajouté à l'issue de la dernière course du championnat Suisse auquel le pilote est régulièrement engagé. Exemple : un pilote n'ayant pu disputer deux manches de championnat Suisse pour cause de concurrence de date, championnat dans lequel il a inscrit une moyenne de 15 points sur l'ensemble des manches disputées, il pourra alors prétendre au bénéfice d'un report de 30 points complémentaires.

### 29.1. Classement final - Ex aequo

En cas d'ex aequo on comptera le nombre total des premières places, ensuite, le nombre total des deuxièmes places, etc. ; si néanmoins il y a toujours égalité on additionnera la totalité des temps des épreuves spéciales du championnat qui a servi au classement des résultats. Pour les catégories où il y a des résultats biffés on additionnera la totalité des temps des épreuves spéciales du championnat où les ex æquo ont participé ensemble sans tenir compte des résultats biffés. Enfin si les résultats sont égaux la commission prendra la décision finale.

### 29.2. Prix

Swiss Moto remet aux licenciés Swiss Moto les prix suivants :

- Au champion suisse une médaille d'or ainsi qu'un diplôme
- Au 2<sup>e</sup> classé une médaille d'argent
- Au 3<sup>e</sup> classé une médaille de bronze

La licence gratuite est d'éventuels autres prix seront remis aux champions suisses présents à la cérémonie officielle de distribution des prix.



Swiss Moto délivre au constructeur ou importateur de la machine du champion suisse un diplôme à condition que le coureur ait participé à chaque manche comptant pour le titre avec une machine de la même marque. Pour recevoir ce diplôme, le constructeur ou l'importateur doit être en possession d'une licence de "constructeur-importateur" Swiss Moto.

**Pour la catégorie Nat. Junior -25 les trois premiers** coureurs qui auront participé à toutes les épreuves du championnat recevront pour l'année suivante une licence gratuite.

### **29.3. Protection de l'environnement**

Chaque participant d'une manifestation est responsable lui-même de la récupération des déchets, respectivement des matériaux de récupération qu'il génère. (Ex. huile de vidange, pneus, matériel usagé, papier, cartonnages, etc.).

Si l'organisateur a mis en place des containers de récupération, ceux-ci sont à utiliser en respectant le tri des déchets, autant pour les déchets solides que pour les déchets liquides.

Au cours d'une manifestation ou en relation avec la participation à celle-ci, il est strictement interdit de déverser de l'essence, de l'huile ou du liquide de refroidissement, de jeter ou de laisser traîner des matériaux de récupération.

Lors du ravitaillement des motos, ainsi que pendant les travaux au moteur ou de la boîte à vitesse sur le terrain de la manifestation (parc des coureurs ou parc industriel etc.), des tapis de protection sont à mettre sous la moto, y compris aux postes d'essence permanents, respectivement sur des surfaces asphaltées ou bétonnées, de manière à éviter de souiller le sol, et de laisser ainsi une mauvaise image après la manifestation.

**Il est obligatoire d'utiliser un tapis environnemental qui devra être constitué d'une semelle imperméable et textile absorbant et avoir les caractéristiques suivantes :**

- Dimensions minimums : 200 cm x 100 cm,
- Épaisseur minimum : 5 à 7 mm,
- Capacité d'absorption : 1 litre minimum.

Les tapis souillés de diverses substances sont lavables aux stations de lavage voiture équipé de récupérateur et de séparateurs d'huiles.

### **Les tapis environnement sont obligatoires.**

Sauf si l'organisateur de la course a prévu un emplacement spécifique à cet effet, le lavage des motos dans le parc coureur est interdit. De plus si un emplacement de lavage est prévu par l'organisateur, on veillera à uniquement utiliser des produits de nettoyage aux substances chimiques biodégradables.

En cas d'infraction, le participant qui est également engagé pour ses aides, peut être sanctionné par le jury de la manifestation (avertissement, amende, exclusion ou perte de points, ainsi que de suspension).

De plus, l'organisateur a le droit de le tenir pour responsable de tous les coûts inhérents.

Pour le surplus, le règlement CIE FIM de l'année en cours fait foi en cas de litige.

### **29.4. Calendrier 2024**

Le calendrier annuel est publié sur [www.SwissMoto.org](http://www.SwissMoto.org) -> Sport -> Enduro.

## **30. ANNEXES**

- A. SIX DAYS / ISDE
- B. WOMEN CUP
- C. REGLEMENT VINTAGE
- D. REGLEMENT SWISS-ENDURO-CADET-CUP 2024
- E. SWISS-ENDURO-PROMO-CUP



## A) SIX DAYS / ISDE

La date des ISDE est publiée sur [www.swissmoto.org](http://www.swissmoto.org).

Ce document définit les éléments fondamentaux du concept pour la participation aux ISDE. Ce document fait partie intégrante du Règlement d'Enduro.

### 1. EQUIPES SOUTENUES

Depuis 2019, les équipes suivantes sont soutenues par Swiss Moto et la CEN :

- Un team Trophy (Team A) **4 Coureurs**  
**Conditions à remplir pour participer aux Six Days dans le team Trophy :**
  - Avoir participé dans la saison en cours à au moins 1 manche du Championnat d'Europe ou Champions du Monde d'enduro
  - Etre classé dans les 6 premiers du classement Inter
  - La CEN peut statuer sur d'éventuelles exceptions (Blessure, changement de catégorie, etc)
- Un team Trophy Junior (Team B) **3 Coureurs (-23 ans au départ des ISDE)**

Pour les teams Clubs, uniquement un soutien minimum administratif sera assuré par Swiss Moto et la CEN pour les formalités d'inscriptions. La coordination sera assurée à travers les responsables de Team(s).

### 2. CONDITIONS MINIMUMS DE PARTICIPATION POUR LES TEAMS A & B TROPHY

Tous les pilotes doivent avoir participé à deux saisons complètes de Championnat Suisse ou plusieurs expériences réussies au niveau d'un championnat international d'Enduro.

Les pilotes roulant uniquement sous licence nationale étrangère ne peuvent pas rouler sous les couleurs Suisse en Trophy. Cependant un pilote ayant une licence nationale étrangère et une licence annuelle pour le championnat Europe et/ou Mondial peut rouler en Trophy Suisse.

### 3. ANNONCE ET DÉLAI

Seront pris en considération uniquement les pilotes annoncés dans les délais au plus tard **le 1er mars de l'année de l'ISDE concernée**. Ceci pour les Teams Trophy et Clubs. Si les pilotes annoncés pour les Teams Trophy ne sont pas assez nombreux à ce moment-là, la CEN décidera de ne faire partir qu'un seul Team (soit junior, soit Trophy) en fonction du nombre de pilotes annoncé par Team. Il ne sera plus nécessaire d'avoir un pilote par classe pour le Team Trophy.

Les classes de motos solos sont spécifiées à l'Art. 061.41 du règlement FIM Six Days. Voir également le règlement complet [www.fim-moot.com](http://www.fim-moot.com)

La commission CEN est à disposition avant le délai du 01.03. pour coacher les discussions avec les pilotes.

- Pour les pilotes des Team A/B:
  - Nom, prénom
  - E-Mail
  - Nr. de natel
  - Confirmation de virement individuel par pilote de CHF 1000 par pilote sur le compte Swiss Moto CEN
  - Pilote sans assistant : Virement individuel par pilote de CHF 1500 supplémentaires pour tous les pilotes n'ayant pas d'assistant ou n'ayant pas d'assistance d'une marque.
  - Pilote avec assistant sans concept d'une marque sur place : Une solution doit être trouvée avec le Team Manager (idéalement solution simple du type véhicule qui tourne).



- Pour les pilotes Clubs les responsables des team Clubs annoncent :
  - Responsable du Team avec Nom, Prénom, e-Mail, Nr. de natel
  - Confirmation de virement de CHF 300.- par pilote sur le compte Swiss Moto CEN
  - La liste des pilotes de son team avec les informations : nom, prénom, moto et cylindrée

#### 4. TEAM MANAGER DES TEAM A/B

Un Team Manager sera proposé par les pilotes et approuvé par la CEN. Ce Team Manager est responsable de coordonner les démarches suivantes :

Avant les ISDE (sans Team Manager ces activités sont prises en charge par la CEN H. Zeller

- Il fait un budget et le transmet à la CEN et aux pilotes
- Il fait une demande de liquidité pour les ISDE à la CEN
- Il indique à la CEN les paiements à effectuer par facture (hébergement, etc.)
- Il organise un stage
- Il organise la composition des teams et fait la proposition à la CEN
- Il coordonne les démarches administratives avec la Swiss Moto
- Il organise les transports et le plan horaire

Pendant les ISDE (sans Team Manager ces activités sont prises en charge par la CEN)

- Il met sur place un point central au Paddock A en collaboration avec **le représentant CEN**
- Il coordonne toutes les démarches avec le représentant Swiss Moto/FIM
- Il résout les problèmes
- Si souhaité par les pilotes, centralise certains aspects logistiques
- Il est responsable de toutes les quittances pour faire une demande de remboursement après les ISDE à la CEN (également pour le décompte final).

Après les ISDE (uniquement si un Team Manager est défini), **sinon le délégué CEN**

- Fournis un décompte détaillé sur ces frais et les quittances à la CEN
- Fournis un compte rendu des points positifs et à améliorer à la CEN

#### 5. SÉLECTION FINALE DES TEAM A/B

Entre mars et juin un stage aura lieu avec tous les pilotes et les assistants des Teams A/B. La participation avec son assistant annoncé (pour autant qu'il y en ai un) est obligatoire. Durant ce stage le Team Manager ou un représentant de la CEN, finalise la sélection des pilotes et la composition provisoire des Teams.

Tout pilotes, n'ayant pas rempli les conditions des points ci-dessus (ne sera pas annoncé à la Swiss Moto pour l'inscription auprès de la FIM !

#### 6. ANNONCE FINALE À LA FIM

Quelques semaines avant la clôture des inscriptions de la FIM, une discussion aura lieu avec les pilotes des Team A/B afin de finaliser définitivement les teams officiels. Les responsables des Teams Clubs confirmeront également leur team.

Attention dès cette confirmation et l'annonce définitive des teams (Trophy et Clubs) à la FIM, les frais de la FIM s'appliquent. La FIM ne rembourse aucun team annulant sa participation par la suite.

#### 7. BLESSURE DE PILOTES DES TEAM A/B

En cas de blessure de pilote des Team A/B, on priorisera le remplacement d'un pilote avec un autre pilote remplissant les conditions préalables.



## **8. SPONSORING DES TEAM A/B**

- Les sponsors en communs seront déterminés avec tous les pilotes et avec le Team Manager. Tous les pilotes et leur assistant devront respecter ses sponsors communs durant tout l'évènement.
- Le matériel et les vêtements fournis par Swiss Moto devront être portés par les pilotes et les assistants lors de la manifestation et surtout durant les parties officielles (défilé, présentation, course, etc.)
- Chaque pilote peut ajouter des sponsors sur le matériel fournis par la Swiss Moto

## **9. HÉBERGEMENT DES TEAM A/B**

Si souhaité par les pilotes, le Team Manager ou la CEN se charge de trouver un hébergement d'ici avril (idéalement Camping). La CEN s'occupera de payer la réservation sur la base de la demande du Team Manager.

## **10. ASSISTANCE DES TEAM A/B DURANT L'ÉPREUVE**

**Pendant la journée :** tous les pilotes Trophy seront obligés de prendre le concept d'assistance organisé par la CEN. Ce concept peut être en collaboration avec une autre nation. Ce concept sera organisé par la CEN.

**Le soir :** la Cens' engage à organiser sur l'emplacement du Team, dans les paddocks, les tentes avec les couleurs suisses. Tous les pilotes Trophy seront obligés de faire leur service à cet endroit. Leurs assistants personnels pourront utiliser cette infrastructure.

## **11. MASSEUR DES TEAM A/B**

Si des masseurs sont disponibles (ce qui est souhaité), leur prestation sera payée directement sur place par les pilotes.

## **12. NOURRITURE ET CONSOMMABLES MOTOS DES TEAM A/B**

Chaque pilote s'organise pour sa subsistance. Un regroupement pour manger ensemble est souhaité. La décision d'organiser les consommables des motos en commun appartient au Team manager. Sans Team Manager, les pilotes s'organisent individuellement.

## **13. RÉUNION DURANT LES ISDES**

Les réunions auront lieu à l'emplacement de l'hébergement.

## **14. COMMUNICATION AVANT, PENDANT ET APRÈS LES ISDES**

Avant les ISDE les communications importantes se feront par e-Mail. Le reste par un groupe WhatsApp.



## FINANCE TEAM A/B

La CEN se charge de toutes les finances des ISDES à l'aide d'un compte séparé.

Le budget indicatif pourrait être le suivant (attention ceci est juste indicatif !):

<b>Objet</b>	<b>Consolidé (CHF)</b> <b>(7 pilotes / Team A/B)</b>	<b>Par pilote</b> <b>(CHF)</b>
<b>Frais fixes</b>		
Inscription	6'930.- / 7'350.-	990.- / 1'050.-
Licences	1'470.-	210.-
Hébergement	3'500.-	500.-
Casques	1'540.-	220.-
Maillots / T-Shirts (sans pub)	-.-	-.-
<b>Frais variables</b>	1'400.-	200.-
<b>Total frais</b>	<b>14'840.- / 15'260</b>	<b>2'120.- / 2'180</b>
<b>Soutien</b>		
- par Swiss Moto - inscriptions/maillots	6'930.- / 7'350.-	990.- / 1'050.-
- par Swiss Moto - licence	1'470.-	210.-
- par CEN	3'500.-	500.-
<b>Total contribution</b>	<b>11'900.- / 12'320</b>	<b>1'700.- / 1'760</b>
<b>Solde à charge des pilotes</b>	<b>2'940.-</b>	<b>420.-</b>
Païement par avance des pilotes	7'000.-	1'000.-
<b>Solde disponible pour les extras</b> <b>d'entente avec le Team Manager</b>	<b>4'060.-</b>	<b>580.-</b>

Les disponibilités annuelles de Swiss Moto et de la CEN déterminent le soutien.

A la fin des ISDE et après réception du décompte de frais (avec quittances) du Team Manager, la CEN fera un décompte détaillé consolidé et individuel par pilotes. Ce décompte sera transmis au Team Manager et à tous les pilotes. Le solde éventuel à payer par les pilotes sera demandé par la CEN. En cas de trop perçu, la CEN remboursera les pilotes.

Après la transmission du décompte les pilotes sont priés de régler les éventuels soldes à payer dans les 30 jours. Tout pilote ne payant pas son solde à payer sera exclu à l'avenir d'une participation aux ISDE.



## **B) WOMEN CUP**

**Conditions minimums :** La Women CUP considère les femmes licenciées National Swiss Moto (annuel ou journalière) roulant deux tours. Au classement général final, au moins 3 pilotes doivent être classées. Nous rappelons que les femmes titulaires d'une licence Nationale ou International Motocross peuvent participer (avec une moto d'Enduro).

**Résultats :** Les résultats de chaque manche sont cumulés afin de déterminer un classement. Toutes les manches comptent. Donc il y a deux classements :

- 1) le classement officiel Swiss Moto en catégorie national Swiss Moto (comme d'habitude)
- 2) le classement de la CUP hors championnat, mais avec une coupe Swiss Moto.

La femme gagnant la Cup recevra sa licence gratuite pour l'année suivante si elle participe à la fête des Champions Swiss Moto.



## C) VINTAGE CUP

### CHAMPIONNAT SUISSE VINTAGE ENDURO

Swiss Moto met en compétition pour 2024 le Championnat Suisse Vintage Enduro. En principe, les épreuves Vintage Enduro doivent respecter les règles du Règlement Suisse Enduro 2024 et le règlement du FIM Enduro Vintage Trophy pour les caractéristiques des motos et l'âge des conducteurs.

### MACHINES ADMISES

Les motos admises sont celles conformes aux modèles et aux années de fabrication jusqu'en 1991 inclus et qui respectent les règles du code de la route et doivent montrer l'esprit technique de l'époque de sa construction et de sa production.

En l'absence du Certificat d'Originalité et de pertinence historique, il incombera au pilote de documenter l'année de construction de la moto, ainsi que son originalité et de ses accessoires, inclus châssis, moteur, carburateur et suspension.

Si ceux-ci ne correspondent pas à la moto présentée, le Commissaire technique déterminera la classe dans laquelle la moto appartient. Il n'est pas possible de déposer une réclamation contre cette décision.

Les motos bien entretenues ou restaurées pour les événements Vintage doivent utiliser des composants encore existants de la catégorie correspondante.

La pénurie de certains composants permettra l'utilisation de pièces non originales suivantes, mais généralement vendues au cours des années de production de la moto :

- Garde-boue
- Accélérateur
- Leviers de guidon
- Silencieux (doivent être aussi proches que possible de l'original (forme et caractéristiques))
- Les jantes peuvent être en acier ou en aluminium mais doivent être d'aspect Vintage.
- Fourches.

Le motorcycle doit être conforme au code de la route sous la seule responsabilité du coureur. Toutes les motos Vintage doivent passer une inspection technique et conformité historique, y compris un contrôle du bruit conformément au Règlement de FIM/FIM Europe (2 Mètres Méthode) lors de l'examen par l'organisateur.

### CATÉGORIES

Elles sont définies par le millésime du modèle selon le Règlement FIM Enduro Vintage Trophy..

- A - Classic 75 : fabriqué jusqu'en 1975
- B - Classic 79 : fabriqué jusqu'en 1979
- C - Classic 83 : fabriqué jusqu'en 1983
- X - EVO 1986 : fabriqué jusqu'en 1986
- Catégorie X Open : fabriqué jusqu'en 1991
- Catégorie Gentlemen Riders : fabriqué jusqu'en 1991

### Catégorie "Gentlemen Riders".

Les Gentlemen Riders sont également autorisés à rouler dans les épreuves spéciales de la manifestation mais sans être classés sur l'épreuve ni dans le Championnat.



## CLASSES DE CYLINDRÉE

Les classes suivantes - en fonction de la cylindrée du moteur - sont prévues:

<b>A0</b> - jusqu'à 75 cc	<b>B0</b> - jusqu'à 75 cc	<b>C0</b> - jusqu'à 80 cc	
<b>A1</b> - jusqu'à 125 cc	<b>B1</b> - jusqu'à 125 cc	<b>C1</b> - jusqu'à 125 cc	<b>X1</b> - jusqu'à 125 cc
<b>A2</b> - jusqu'à 175 cc	<b>B2</b> - jusqu'à 175 cc	<b>C2</b> - jusqu'à 250 cc	<b>X2</b> - plus que 125 cc
<b>A3</b> - plus que 175 cc	<b>B3</b> - jusqu'à 250 cc	<b>C3</b> - plus que 250 cc	
	<b>B4</b> - plus que 250 cc		

## PNEUS

La monte de pneumatiques homologués FIM - mention DOT sur le côté - est obligatoire et l'utilisation de BIB-mousses est acceptée.

## SÉCURITÉ

- La barre de renfort du guidon doit être équipée d'une protection rembourrée (mousse) et les extrémités du guidon doivent être bouchées (embouts ou poignées caoutchouc).
- Les motocycles devront obligatoirement être munis d'un système fiable d'arrêt du moteur. Ce système doit être monté sur la gauche ou la droite du guidon, à portée de main et actionné sans lâcher le guidon par le pilote et facilement atteignable par un commissaire en cas d'urgence. Le système sera testé lors du contrôle technique avec le moteur en marche.
- Les repose-pieds peuvent être fixes mais de préférence repliables et équipés de ressorts de rappel.
- Un système de protection de la zone de pignon est obligatoire.
- Si la tige filetée de frein arrière dépasse de plus de deux centimètres la molette de réglage, elle doit être munie d'une protection (bout de durite).

## COULEUR DES PLAQUES ET DES NUMÉROS DE COURSE

Les plaques doivent être au nombre de trois, avec le fond jaune et les numéros noirs avec des chiffres de hauteur minimum de 11 cm.

## DOCUMENTS DE LA MOTO

Le certificat d'immatriculation avec l'attestation d'assurance en cours de validité sont obligatoires.

## LICENCES

Les coureurs Suisse doit être titulaire d'une licence Swiss Moto National ou Vintage Enduro.

Les coureurs de toutes nationalités peuvent courir sous réserve d'être détenteurs d'une licence nationale en cours de validité avec permis de sortie.

Les Gentlemen Riders doivent être titulaires d'une licence « une manifestation ».

## PARTICIPANTS / PILOTES

Les points sont attribués selon le Règlement du Championnat Suisse Enduro [2024](#).

Pour qu'une classe soit considérée comme valide, au moins **trois** coureurs doivent participer et pour aspirer au titre de Champion Suisse, le coureur doit avoir participé à au moins deux courses du championnat.



## TESTS

Les suivantes tests spéciaux peuvent faire partie de l'événement :

- Test de Démarrage
- Test d'Accélération
- Cross Test (banderole)
- Enduro Test (en ligne)
- Trial Test

### Démarrage

Le test doit être effectué au début de la manifestation : dans la minute qui suit le signal de départ, le coureur doit démarrez son moteur sur la ligne de départ et franchir, sous l'impulsion du moteur, une autre ligne située à 20 mètres de la ligne de départ.

Si cet essai n'est pas rempli, une pénalité de 60 (soixante) secondes sera appliquée.

### Accélération

Peut être inclus dans le tour ou comme test supplémentaire et avoir une longueur maximale de 400 m.

### Trial

Peut être inclus dans le tour ou comme test supplémentaire et doit être compté selon les règles internationales en matière de points de pénalité. Les points du test seront multipliés par 5 et transférés en secondes.

## L'ÉQUIPEMENT DE SÉCURITÉ DES PILOTES

Selon le Règlement du Championnat Suisse Enduro.

## RÈGLES ENVIRONNEMENTALES

Le tapis environnemental sont obligatoires.



## D) SWISS-ENDURO CADET CUP 2024

### INTRODUCTION

La Fédération Motocycliste Suisse organise dès le 01.01.2021 une Coupe Suisse pour la catégorie Cadet. Sans indications spécifiques ci-après, les conditions générales du règlement d'Enduro s'appliquent.

### REGLEMENT

Les manches de la Coupe Suisse doivent respecter les règles du Règlement Suisse Enduro. Merci de bien consulter le règlement Enduro publié sur le site de la Swiss Moto sous :

[www.SwissMoto.org/fr/sports-licences/enduro/rglements](http://www.SwissMoto.org/fr/sports-licences/enduro/rglements)

### LICENCE ET INSCRIPTION AUX COURSES

Pour la participation à la Coupe Suisse, une licence Swiss Moto cadet est nécessaire.

Le prix de la licence est défini à Fr.100.-pour 2024. Les frais d'inscription par course ainsi que les spécificités de chaque course sont définis dans le règlement particulier de l'organisateur (voir Enduro Règlement Pt. 3 / 4.)

### PARCOURS

Pour autant que possible, les parcours sont adaptés à la puissance des motos 125 ccm et au niveau moyen de pilotage des participants. En principe, les organisateurs mettent en place des déviations « SOFT » afin d'éviter les passages trop difficiles.

### ADMISSION DES PILOTES

Les pilotes ayant 16 ans révolus seront admis et doivent être au bénéfice d'un permis A1. Les permis provisoires ne sont pas acceptés. (Voir Règlement Enduro Pt. 3)

### HABITS ET ÉQUIPEMENT PROTECTION DE PILOTES

Les pilotes doivent être en possession d'un équipement complet et selon les normes.

Les références des protections homologuées sont mentionnées dans le Règlement Enduro sous pt. 7.

### MOTOS ADMISES

Les machines admises sont des motocyclettes enduro **avec des moteurs 125ccm 2T et 4T conformes aux règles d'immatriculation à la LCR suisse et immatriculées en suisse.**

**Lors du contrôle technique des machines, le membre officiel de la commission enduro Swiss Moto décidera si la machine peut être utilisée lors de l'épreuve. Une machine non-conforme au contrôle technique (par rapport à son homologation officielle) sera refusée, ceci pour une question de responsabilité CEN/Swiss Moto envers des pilotes mineurs.**

Le carburant utilisé doit être conforme à la fiche technique de l'homologation.

L'échappement ne doit pas dépasser 88 dB à 2000T/min. (voir Règlement Enduro Pt. 9.)

### PNEUS ADMIS

Seuls les pneus enduro homologués pour la route seront acceptés. (Pneu motocross interdit)

Lors du contrôle technique des machines, le membre officiel de la commission enduro Swiss Moto décidera si la machine peut être utilisée lors de l'épreuve. (Voir Règlement Pt. 9.)



## **COURSE ET MANCHES**

Selon publication du calendrier Enduro sur le site de la SwissMoto ([www.SwissMoto.org/fr/sports-licences/enduro](http://www.SwissMoto.org/fr/sports-licences/enduro))

<= 3 manches par année = aucun résultat biffé	(1 à 3 manches)
> 3 manches par année = 1 résultats biffés	(4 à 6 manches)
> 6 manches par année = 2 résultats biffés	(7 manches et plus)

## **SUR PLACE AUX COURSES**

Les informations du règlement particulier sont à considérer. De plus, chaque pilote doit être inscrit dans le groupe WhatsApp de Swiss Moto (inscription via le site internet de Swiss Moto) afin de recevoir les dernières indications informelles (emplacement des spéciales, etc.)

## **HEURE DES CONTRÔLES ET DE DEPART DES PILOTES**

Les heures de départ, les heures des contrôles techniques et administratifs seront publiées dans le règlement particulier (selon le règlement Enduro). L'heure de départ de la course de chaque pilote est publiée au contrôle administratif.

## **CLASSEMENT**

Le règlement d'Enduro fait foi. Ceci également pour l'attribution des points par manche. Un classement sera établi uniquement si au moins trois pilotes seront au début de la course. Sinon les courses peuvent avoir lieu pour les Cadets, mais sont considérées comme des entraînements.



## **E) SWISS-ENDURO-PROMO-CUP**

### **INTRODUCTION**

Swiss Moto organise dès le 01.01.2024 une Coupe Suisse pour la catégorie Promo-Cup, qui comporte au moins trois courses. Le but de la Promo-Cup étant d'initier de nouveaux coureurs à l'enduro, ou/et de mettre à disposition une plateforme pour pilotes ne désirant pas participer à un championnat Suisse au complet. Sans indications spécifiques ci-après, les conditions générales du règlement d'Enduro s'appliquent.

### **REGLEMENT**

Les manches de la Promo-Cup doivent respecter les règles du Règlement Suisse Enduro. Merci de bien consulter le règlement Enduro publié sur le site de Swiss Moto sous :

[www.SwissMoto.org/fr/sports-licences/enduro/règlements](http://www.SwissMoto.org/fr/sports-licences/enduro/règlements)

### **LICENCE ET INSCRIPTION AUX COURSES**

Pour la participation à la Promo-Cup, une licence Swiss Moto Promo-Cup est nécessaire.

Le prix de la licence est défini à Fr.180.- pour 2024. Les frais d'inscription par course ainsi que les spécificités de chaque course sont définis dans le règlement particulier de l'organisateur (voir Enduro Règlement Pt. 3 / 4.)

### **PARCOURS**

Pour autant que possible, les parcours sont adaptés au niveau moyen de pilotage des participants. En principe, les organisateurs mettent en place des déviations « SOFT » afin d'éviter les passages trop difficiles.

### **COURSE ET MANCHES**

Seulement 3 courses du championnat compteront pour la Promo-Cup et seront communiquées par le calendrier Enduro sur le site de Swiss Moto ([www.swissmoto.org/fr/sports-licences/enduro](http://www.swissmoto.org/fr/sports-licences/enduro)).

### **CLASSEMENT**

Le règlement d'Enduro fait foi. Ceci également pour l'attribution des points par manche. Un classement sera établi uniquement si au moins trois pilotes seront au début de la course.

### **ADMISSION LICENCE „PROMO CUP”**

Les pilotes admis pour cette licence devront

- Ne pas avoir été licenciés aux championnats Suisse d'enduro ou de motocross les deux années écoulées auparavant (Exemple : demande de licence 2024 = saison 2022+2021 pas de licence Swiss Moto)
- Les pilotes des championnats de supermotard et trial ayant eu une licence l'année précédente sont admis au championnat

### **PROMOTION OBLIGATOIRE**

- Si un pilote remporte la Cup deux années de suite, il sera obligatoirement promu en championnat Suisse (catégorie attribuée par la CEN) l'année suivante