

DISCIPLINE E-VTT ENDURO

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

Elles ont vocation à s'appliquer à l'ensemble des manifestations d'E-VTT Enduro organisées sur le territoire français par tout organisateur relevant ou non de la fédération délégataire. Toutefois, pour les épreuves organisées dans le cadre d'un championnat d'Europe ou d'un championnat du Monde, ce sont les règles particulières à ces championnats qui s'appliqueront en cas de divergence avec les règles nationales.

Au cas où un organisateur ferait une demande pour organiser une épreuve ou manifestation dans une discipline non répertoriée, il conviendra de se référer aux règles techniques et de sécurité de la spécialité la plus voisine pour apprécier les règles techniques et de sécurité applicables.

ARTICLE 1 : DEFINITION

L'E-VTT Enduro est une épreuve qui a pour but de mettre en valeur la technicité et l'endurance des pilotes ainsi que la résistance des machines. Elle peut être organisée sur une ou plusieurs journées.

Une manifestation d'E-VTT Enduro est composée de parcours de liaison et de secteurs sélectifs appelés « spéciales ». Elle se déroule sur un itinéraire qui peut être composé :

- de voies normalement ouvertes à la circulation publique, de chemins publics et/ou et privés ;
- de parcours tracés dans un domaine privé interdit à la circulation publique ;

Les « spéciales » devront être clairement définies, balisées et sécurisées.

ARTICLE 2 : AUTORISATION DES MANIFESTATIONS

En application des articles R.331-18 et suivants du Code du sport relatifs aux concentrations et manifestations sur les voies ouvertes ou dans les lieux non ouverts à la circulation publique et comportant la participation de véhicules terrestres à moteur, les manifestations d'E-VTT Enduro sont soumises à autorisation préfectorale.

ARTICLE 3 : AMENAGEMENTS DU PARCOURS

a) Aménagements obligatoires :

Dans le cadre d'une compétition, l'organisateur doit prévoir :

- Un parc coureurs réservé aux pilotes et à leurs accompagnateurs, pouvant accueillir les véhicules ateliers et d'habitation ;
- Une zone pour les contrôles techniques et administratifs ;
- Une zone clairement délimitée, réservée à la recharge des batteries ;
- Une zone de départ clairement identifiée par un marquage au sol ou pouvant être un podium ;
- Des barrières de chaque côté de la zone de départs interdiront l'accès ou la traversée de la zone ;
- Le sens du parcours et la signalisation utilisée sur le tracé devront être indiqués à proximité de la zone de départs ;
- Un panneau d'affichage officiel, facilement reconnaissable et accessible par tous à proximité de la zone de départ pour afficher les classements, les notes d'informations aux concurrents, etc.

b) Aménagement du parcours :

Le parcours est constitué de voies publiques, goudronnées ou non (chemins, sentiers, etc.) et éventuellement de voies privées.

Le « hors-piste » est interdit sauf si les propriétaires des voies privées empruntées donnent leur autorisation.

Le parcours de liaison doit être tracé de façon à éviter au maximum les routes goudronnées qui ne doivent représenter, au maximum, que 20% du kilométrage total.

D'une manière générale, le parcours de liaison doit emprunter des sentiers, pistes ou chemins.

Le tracé du parcours de liaison sera indiqué au moyen d'un balisage temporaire constitué de flèches et de panneaux de signalisation (stop, panneau sens interdit, etc.).

Il est interdit de quitter le parcours pour quelque raison que ce soit.

Les pilotes sont tenus de se conformer au Code de la Route sur les parcours de liaison.

La distance journalière imposée aux concurrents ne peut être supérieure à 100 km.

Dans le cas de boucles, il est souhaitable que la longueur d'une boucle ne soit pas inférieure à 15 km, ni parcourue plus de 4 fois dans la même journée.

ARTICLE 4 : PROTECTION INCENDIE

Dans le cadre d'une compétition, du matériel de lutte contre les incendies (extincteur) doit être prévu dans les zones d'assistance.

ARTICLE 5 : PROTECTION DU PUBLIC ET DES PARTICIPANTS

a) Protection du public

Des zones seront réservées pour l'accueil du public. Elles seront définies par l'organisateur.

b) Protection des participants

Sur les parcours de liaison, la protection des participants est fondée sur le respect des dispositions du code de la route et sur les zones dangereuses (ex. : carrefour) par une signalisation renforcée.

Les tracés seront élaborés de façon à éviter, autant que faire se peut, tout obstacle dangereux principalement dans les spéciales. Des protections pourront être installées dans les lieux où celles-ci s'avèrent nécessaires.

ARTICLE 6 : ENCADREMENT DES MANIFESTATIONS

Pour fonctionner, une épreuve doit obligatoirement être encadrée par des personnes reconnues par la fédération délégataire (FFM) ou par une fédération agréée ayant une convention avec celle-ci, pour les fonctions suivantes :

- 1 Directeur de Course ;
- 1 Commissaire Technique ;
- Des Commissaires de Piste en nombre suffisant.

ARTICLE 7 : MEDICALISATION DES COMPETITIONS

La médicalisation de la manifestation est assurée par un médecin titulaire d'une thèse en doctorat en médecine, inscrit au Conseil de l'Ordre des médecins et/ou appartenant au corps des médecins des armées, responsable médical de la manifestation. En tant que chef du service médical (CSM), il supervisera l'ensemble des secours médicaux mis à sa disposition.

A ce titre, l'organisateur doit prévoir une ambulance permettant le transport d'un blessé dans de bonnes conditions.

Sur toutes les spéciales, l'organisateur doit prévoir un accès pour les services de secours et la présence de secouristes.

ARTICLE 8 : LES DRAPEAUX

Les drapeaux suivants sont utilisés :

Drapeau national : Signal du départ d'une course

Drapeau à damiers noirs et blancs : Signal d'arrêt à la fin de course ou de fin de séance d'essai

Drapeau rouge Arrêt immédiat

Drapeau jaune Danger, ralentir et défense de dépasser

Pour ne pas risquer de lui faire perdre sa signification, l'usage du drapeau jaune immobile ne devra pas excéder le temps nécessaire au dégagement de la piste.

Les dimensions des drapeaux doivent être d'environ 500 x 500mm.

ARTICLE 9 : AGES, PUISSANCE DES MACHINES, VITESSE D'ASSISTANCE AU PEDALAGE ET AUTRES CONDITIONS D'ACCÈS A LA PRATIQUE

AGE	PUISSANCE MOTEUR ET VITESSE MAXIMALE ASSISTEE	AUTRES CONDITIONS
A partir de 7 ans	Puissance nominale maximale continue de 250W et vitesse maximale assistée de 25 km/h	
A partir de 12 ans	Puissance nominale maximale continue de 350W et vitesse maximale assistée de 45 km/h	Circuit fermé : 350W maximum Voies ouvertes à la circulation publique : puissance nominale maximale continue de 250W et vitesse maximale assistée de 25 km/h
A partir de 14 ans	Puissance nominale maximale continue de 350W et vitesse maximale assistée de 45 km/h	Circuit fermé : 350W maximum Voies ouvertes à la circulation publique : 250W ou 350W maximum avec permis AM
A partir de 15 ans	Libre	Circuit fermé : libre Voies ouvertes à la circulation publique : libre Permis AM nécessaire (sauf pour les personnes nées avant le 1er janvier 1988) pour les machines d'une puissance nominale maximale continue de plus de 250W et vitesse maximale assistée de 25km/h

ARTICLE 10 : SPECIFICATIONS GENERALES DES MACHINES

Les VTTAE (Vélo Tout-Terrain à Assistance Electrique) devront respecter les prescriptions suivantes :

a) Machines éligibles

Seuls sont autorisés les VTTAE de type « semi-rigide » ou « tout suspendu » avec une fourche télescopique de 100mm de débattement minimum.

b) Guidon

Les extrémités du guidon doivent être bouchées avec un matériau solide ou recouvertes de caoutchouc. Si des protège-mains sont utilisés, ceux-ci doivent être d'un matériau résistant aux bris et avoir une ouverture permanente pour la main.

La réparation des guidons en alliage léger par soudure est interdite.

c) Levier

Tous les leviers doivent avoir des bords non coupants et se terminer par une extrémité non contondante.

d) Contrôle de l'éclairage (ne concerne que les machines d'une puissance nominale maximale continue de plus de 250W et 25 km/h)

Lors d'épreuves empruntant des voies ouvertes à la circulation publique, les VTT AE doivent être équipés d'un dispositif d'éclairage, à l'exception des catadioptrés.

e) Plaque d'immatriculation (ne concerne que les machines d'une puissance nominale maximale continue de plus de 250W et 25 km/h)

Cette disposition n'est applicable que pour les seules épreuves empruntant des voies ouvertes à la circulation publique. être de préférence semés d'herbe. Il est préférable qu'ils prolongent l'alignement de la piste, sans dénivellation entre la piste et l'accotement : toute transition devrait être très graduelle.

Si l'installation d'un caniveau entre la piste et la première ligne de protection se révèle indispensable, il faut le construire de manière à ce qu'il ne présente aucune aspérité à la surface de l'accotement : soit en le recouvrant d'un grillage métallique lisse, soit en utilisant un puits absorbant. Là où une bordure est installée, l'accotement doit se trouver au niveau du plan supérieur de la bordure.

La largeur de l'accotement devrait être de 3 mètres au minimum (des dérogations à cette disposition peuvent être accordés, sur décision du représentant de la Fédération délégataire, pour les anciens circuits concernant notamment la ligne droite des stands. En cas de réduction ou d'augmentation de largeur de l'accotement, celle-ci devra se faire aussi graduellement que possible, le bord extérieur de l'accotement approchant la piste dans une proportion maximale de 1/20).

Pour des raisons de sécurité et conformément à l'instruction DGPN n°99-4268 du 14/06/99, le numéro d'immatriculation de la machine doit figurer sur une plaque solidement fixée au garde-boue arrière de la machine (non écrit à la main directement sur le garde-boue). La plaque d'immatriculation ou sa copie doit être en matière souple, non coupante et ne doit pas dépasser de la largeur de la selle.

Les W garage et WW ne sont pas autorisés à participer. Les motocycles immatriculés dans la CEE sont admis sous réserve d'être conformes à la législation française et aux dispositions des présentes règles techniques et de sécurité.

f) Plaque numéro :

La plaque numérotée est unique, en matière souple et positionnée à l'avant du guidon.

Quel que soit le mode de marquage des numéros, le pilote reste responsable de leur lisibilité.

ARTICLE 11 : EQUIPEMENTS ET VETEMENTS DE PROTECTION DES PARTICIPANTS

Les pilotes doivent être équipés :

- de gants ;
- d'un casque en bon état répondant aux normes suivantes :

Pour les machines d'une puissance nominale maximale continue de plus de 250W et 25 km/h : Seuls les casques répondant à la norme ECE 22/05 P sont autorisés sur les épreuves se déroulant en tout ou partie sur les voies ouvertes à la circulation publique. Le numéro d'homologation doit toujours commencer par 05.

Pour les épreuves se déroulant sur circuit fermé, les casques répondant aux normes FIM sont autorisés.

Pour les machines d'une puissance nominale maximale continue de 250W et 25 km/h maximum:

Casques répondant à la norme ECE 22/05 P ou EN.1078 avec mentonnière obligatoire fixe ou amovible. Le port d'un casque avec mentonnière est obligatoire en spéciale.

Il est recommandé d'utiliser un casque datant de moins de 5 ans

Les tear-off sont interdits.

L'utilisation de genouillères et d'une protection dorsale est hautement recommandée.

ARTICLE 12 : ACCUEIL ADMINISTRATIF

Les pilotes devront se présenter au contrôle administratif avec les documents originaux suivants (photocopies interdites) :

- l'attestation d'assurance du VTTAE (pour les machines d'une puissance nominale maximale continue de plus de 250W et 25 km/h) ;
- le permis AM, sauf pour les personnes nées avant le 1er janvier 1988 (pour les machines d'une puissance nominale maximale continue de plus de 250W et 25 km/h) ;
- le certificat d'immatriculation du véhicule (carte grise), pour les machines d'une puissance nominale maximale continue de plus de 250W et 25 km/h.

ARTICLE 13 : CONTROLE TECHNIQUE

Lors du contrôle technique, les VTTAE devront être en conformité avec les dispositions des présentes règles techniques et de sécurité ainsi que celles du

Code de la Route. Les formalités de contrôle s'étendront notamment aux points suivants :

- Contrôle de la lumière avant et arrière, pour les épreuves se déroulant sur la voie publique pour les machines d'une puissance nominale
- maximale continue de plus de 250W et 25 km/h;
- Contrôle des différents éléments techniques du VTTAE tels que définis à l'article 10 ;
- Vitesse maximale assistée.

Les machines devront être propres, les marques des épreuves antérieures enlevées.

Certaines pièces peuvent être marquées (cadre, moteur, roues).

Pendant l'épreuve, les VTTAE pourront être examinés à n'importe quel moment pour s'assurer qu'aucune machine ou pièce marquée n'a été changée.

Au minimum le moteur sera marqué, ainsi que le casque.

ARTICLE 14 : PROCEDURE DE DEPART

Avant son heure de départ, le pilote devra se présenter dans la zone de départ avec ses équipements de sécurité. Les départs s'échelonnent toutes les minutes par groupe de trois pilotes au maximum.

Le règlement particulier de l'épreuve pourra définir une procédure plus élaborée.

Affichage dans la zone de départ :

Le balisage utilisé et les panneaux de sécurité et de signalisation (stop, danger, sens interdit, etc.) utilisés sur le parcours seront présentés au départ afin que les pilotes en prennent connaissance.

ARTICLE 15 : LES PARCOURS DE LIAISON

Sur les voies ouvertes à la circulation publique, les règles de circulation telles que définies dans le code de la route devront être strictement respectées.

a) Le tracé

Le tracé doit être obligatoirement fléché. Il est interdit de quitter l'itinéraire pour quelque raison que ce soit sous peine de disqualification.

Si pour des raisons de sécurité ou cas de force majeure, une portion du circuit ou une spéciale devient impraticable, le Directeur de Course pourra dévier le parcours ou neutraliser une spéciale.

L'itinéraire doit être tracé de façon à éviter au maximum les routes goudronnées qui ne doivent pas représenter plus de 20 % du kilométrage total. D'une manière générale, le parcours doit emprunter des sentiers, pistes ou chemins.

b) Signalisation

Les accès aux routes seront signalés par des panneaux stop et danger, un balisage sera posé afin de délimiter des endroits bien définis (cultures, prairies, etc.).

Les pilotes sont tenus de se conformer au Code de la Route sur les routes ouvertes à la circulation ainsi qu'aux panneaux utilisés sur l'épreuve et qui leur ont été présentés dans la zone de départ.

c) Concurrents

Le nombre de concurrents admis à prendre le départ ne devra pas être supérieur à 15 par kilomètre de parcours (ex : soit une boucle de 20 kms x 15 = 300 concurrents maximum).

ARTICLE 16 : LES SPECIALES

Une ou plusieurs épreuves de "spéciales" sont destinées à départager les concurrents entre eux.

Elles doivent avoir lieu sur un parcours de 5 kilomètres maximum.

La piste devra être balisée, le sens de roulage, la ligne de départ et d'arrivée clairement identifiés par des banderoles et panneaux.

Dans la mesure du possible, le départ et l'arrivée devront être le plus près possible l'un de l'autre afin de faciliter le chronométrage.

Le départ en « spéciale » peut être donné :

- individuellement à chaque coureur avec un minimum de 20 secondes entre chaque départ ;
- collectivement par groupe de 5 pilotes maximum. Un minimum de 2 minutes doit être respecté entre le départ de chaque groupe.

L'organisateur devra s'assurer que la largeur de la piste, notamment sur le début de la spéciale, permet aux concurrents d'évoluer simultanément sur la piste.

S'agissant des difficultés présentes sur les spéciales, celles faisant partie du relief naturel du terrain sont acceptées, pour les difficultés artificielles (par exemple : rondins de bois, talus, rochers, etc..), elles doivent figurer en nombre restreint et être contournables par les participants.

Des secouristes seront présents sur chaque épreuve spéciale, ainsi qu'un nombre suffisant de Commissaires de Piste afin d'en contrôler leur bon déroulement.

ARTICLE 17 : ZONE D'ASSISTANCE

Une zone d'assistance doit être identifiée par l'organisateur où la recharge des batteries et les interventions mécaniques seront effectuées.

ARTICLE 18 : DISPOSITIONS SPECIFIQUES « E-VTT ENDURO SPRINT »

La spécialité « E-VTT Enduro Sprint » est une activité en terrain naturel varié qui a lieu sur un ou plusieurs parcours fermé à la circulation, présentant des dénivellations, des variations de pente, des changements de direction, des obstacles naturels ou artificiels qui ont pour but de mettre en valeur l'agilité et la technicité des pilotes, ainsi que la résistance des machines.

L'ensemble des règles techniques et de sécurité définies, ci-dessus, pour l'E-VTT Enduro sont transposables et applicables aux épreuves dites « E-VTT Enduro Sprint », à l'exception des règles suivantes :

a) Aménagement des parcours :

Le parcours d'une manifestation de « E-VTT Enduro Sprint » est composé d'un ou plusieurs secteurs sélectifs appelés "spéciales" qui devront être parcourus à plusieurs reprises par les pilotes. En cas de pluralité de spéciales et par dérogation aux règles générales de la discipline, la présence d'un parcours de liaison n'est pas obligatoire.

S'agissant des difficultés présentes, celles faisant partie du relief naturel du terrain sont acceptées, pour les difficultés artificielles (par exemple : rondins de bois, talus, rochers, etc..), elles doivent figurer en nombre restreint et être facilement contournables par les participants.

Longueur de chaque spéciale : 3 kilomètres maximum.

Aucune distance journalière minimum n'est imposée aux concurrents.

b) Départ :

Le départ est donné individuellement à intervalle régulier. En tout état de cause, les départs doivent être espacés d'au moins 20 secondes entre chaque concurrent. Les concurrents devront se présenter au départ des spéciales à des horaires prédéfinis.

c) Nombre maximum de participants :

Par dérogation à l'article 15 des présentes RTS, le nombre de participants est laissé à la libre appréciation de l'organisateur.

ARTICLE 19 : DISPOSITIONS SPECIFIQUES "E-VTT SUPERENDURO "

La spécialité « E-VTT SuperEnduro » est une épreuve de vitesse se déroulant dans des installations couvertes, utilisant des VTAE sur une piste construite avec des éléments naturels ou artificiels, sur laquelle se trouvent différents « obstacles » principalement naturels (cailloux, troncs d'arbre, passages d'eau, etc...) similaires à ceux qui peuvent être trouvés sur un parcours d'enduro.

L'ensemble des règles techniques et de sécurité définies, ci-dessus, pour l'E-VTT Enduro sont transposables et applicables aux épreuves dites « E-VTT SuperEnduro », à l'exception des règles suivantes :

a) Circuit :

La piste doit être constituée de matériaux naturels (terre, sable, argile, etc...) sur 80% de sa longueur au minimum.

Une zone de panneautage, située obligatoirement à l'extérieur de la piste et dont l'accès sera contrôlé par un membre de la sécurité, doit être prévue.

Les arches gonflables sans structure rigide sont interdites au-dessus et en parallèle de la piste.

Un espace dédié aux pilotes et mécaniciens doit être prévu à proximité de la piste.

1) Longueur

Le développé du circuit ne doit pas être inférieur à 250 mètres.

La piste doit être délimitée sur toute sa longueur. Lorsque des jalons sont utilisés, ces derniers doivent être en matériau flexible et ne pas dépasser de plus de 50cm de la surface de la piste.

2) Largeur

La largeur de la piste ne doit pas être inférieure à 4 mètre en son point le plus étroit.

Une zone neutre de 2 mètres est nécessaire entre chaque section de la piste. Si cette distance ne peut être obtenue, un dispositif de sécurité doit être installé afin de séparer les pistes (piles de pneus, bottes de paille, etc...), mais une zone neutre de 0,5 mètre minimum entre les deux pistes doit subsister.

La piste ne doit pas avoir de rétrécissement brusque.

La largeur de la piste au niveau de la zone de réception d'un saut doit être plus large que la zone d'appel.

3) Espace vertical

L'espace vertical libre entre la piste et tout obstacle au-dessus de cette dernière doit être de 2,5 mètres au minimum.

4) Nombre maximum de participants

Le nombre maximum de pilotes admis en même temps sur une piste est de 10 pour une piste de 250 mètres, plus 1 pilote par 25 mètres, avec un maximum de 20 pilotes si la configuration de la piste le permet. Pour les essais, ce nombre peut être augmenté de 20%.

5) Obstacles

Tout au long du circuit devront être construits différents « obstacles » composés de matériaux naturels (cailloux, troncs d'arbre, passages d'eau, etc...) similaires à tout obstacle qui peut être trouvé lors d'un parcours d'enduro. La construction d'obstacles utilisant des matériaux artificiels est autorisée mais une attention toute particulière devra être apportée à la sécurité des participants.

La création de zones de boue est interdite sur le circuit.

6) Sécurité du public

Tous les espaces pouvant accueillir des spectateurs doivent être séparés de la piste par des barrières. Ces barrières devront dans tous les cas, avoir une hauteur minimale d'environ 1 mètre et disposer d'une construction suffisamment solide pour retenir les spectateurs.

Une zone de sécurité doit être maintenue entre les espaces où le public est admis et la piste.

La largeur de cette zone neutre est fonction de la vitesse de passage des coureurs sur chaque point du parcours mais ne devra pas être inférieure à 2 mètres.

Cette zone ne sera pas exigée si le premier rang des gradins surplombe la piste d'au moins 2 mètres.

7) Sécurité des coureurs

Le tracé du circuit sera conçu et réalisé en premier lieu en fonction de la sécurité des concurrents.

Une attention toute particulière doit être apportée à la construction des obstacles, des sauts et à l'angle de ces sauts.

Tout obstacle à proximité du parcours qui peut représenter un danger pour les pilotes doit être protégé avec des bottes de paille ou tout autre matériau absorbant les chocs.

8) Grille de départ

La grille de départ doit être un dispositif transversal individuel se repliant vers l'arrière ou s'abaissant lors de son utilisation. Ce système doit être de construction solide et rigide.

Son fonctionnement doit s'opérer manuellement ou à distance.

La ligne de départ doit avoir une largeur permettant de disposer sur la même ligne un minimum de 5 machines et un maximum de 10 machines, à raison de 1 mètre de large par machine et 1 mètre de zone de sécurité à chaque extrémité.

Il est demandé de laisser un espace de 6 mètres derrière la grille de départ pour permettre aux coureurs de se positionner facilement en 2 lignes. Le départ en deux lignes est autorisé.

9) Procédure de départ

Le départ doit être donné de la façon suivante :

- Sur instruction du directeur de course, les coureurs avec leur machine viennent se positionner sur la ligne de départ. A partir de ce moment, plus aucun accompagnateur n'est admis aux abords de la ligne de départ ;
- Dès que toutes les machines sont sur la ligne de départ, le panneau « 15 secondes » est présenté ;
- A la fin des 15 secondes, un panneau indiquant "5 secondes" est présenté ;
- La grille de départ doit s'abaisser entre 5 et 10 secondes après que le panneau « 5 secondes » ait été présenté.

Les départs peuvent également être donnés au moyen d'un drapeau.

10) Ligne droite après le départ

La longueur de la ligne droite après la ligne de départ doit être comprise entre 30 et 50 mètres. Cette ligne droite ne doit pas comporter de rétrécissement brusque ou de descente trop rapide. La surface de la ligne droite après le départ, jusqu'à la sortie du premier virage, doit être plane.

11) Postes de signalisation

Un nombre suffisant de postes commissaires doit être prévu tout au long du parcours, de façon à donner aux coureurs, au moyen des drapeaux, toute indication nécessaire pendant les courses.

Au moins 2 commissaires doivent avoir une vue sur toute la piste et les emplacements doivent être choisis de façon à ce que les signaux soient parfaitement visibles des coureurs.

Sur les sauts ou aux endroits difficiles, la sécurité des commissaires doit également être assurée par des aménagements spéciaux (emplacements aménagés à côté de la piste, estrades, etc.).

12) Poste de chronométrage

La ligne d'arrivée doit être parfaitement visible du poste chronométrage.

La ligne d'arrivée sera matérialisée par une banderole, une ligne au sol ou un jalon du côté opposé au poste de chronométrage.

b) Paddock

Il est obligatoire de prévoir une zone d'assistance à l'intérieur de l'enceinte.

Cette zone sera réservée aux coureurs, leurs mécaniciens et personnes autorisées.

Excepté les machines de compétition, aucun autre véhicule ne sera autorisé dans cette zone.

Des stands individuels, ou partagés entre deux coureurs maximum, seront délimités à l'intérieur de cette zone avec des barrières ou matériau similaire.

c) Service médical

La médicalisation de la manifestation est assurée par un médecin titulaire d'une thèse en doctorat en médecine, inscrit au Conseil de l'Ordre des médecins, responsable médical de la manifestation. En tant que chef du service médical (CSM), il supervisera l'ensemble des secours médicaux mis à sa disposition.

L'organisateur doit également prévoir une ambulance permettant le transport d'un blessé dans de bonnes conditions, ainsi que la présence de secouristes.