



CAROLE MOTO CLUB

LES 4 HEURES DU CMC

REGLEMENT PARTICULIER

COURSE D'ENDURANCE

23 ET 24 MAI 2009

Version du 31 mars 2009

Le code du Sportif

Se conformer aux règles du jeu
Respecter les décisions des officiels
Respecter adversaires et partenaires
Refuser toute forme de violence et de tricherie
Etre maître de soi en toutes circonstances
Etre loyal dans le sport et dans la vie
Etre exemplaire, généreux et tolérant



Article 01 - Présentation

Les « **4 Heures du CMC** » est une course d'endurance **motocycliste sur piste d'une durée de 4 heures** organisée par l'association CAROLE MOTO CLUB.

Cette course se déroulera les **23 et 24 Mai 2009 sur le Circuit Carole** (Tremblay en France – 93) d'un développement de 2,055 Km. Elle est placée sous l'égide de la Fédération Française de Motocyclisme (FFM) et de la Ligue Motocycliste Ile de France.

Le **nombre maximum d'équipages retenus pour cette épreuve sera de 70, soit au plus 140 machines**. A l'issue des essais chronométrés ces équipages seront scindés en 2 groupes représentant chacun 50% des engagés constituant ainsi une Finale A et une Finale B (en cas de nombre impair la Finale A comprendra 1 équipage de plus que la Finale B). Si le nombre d'inscrits était inférieur ou égal à 35 équipages, l'organisation se réserve le droit de ne constituer qu'une seule finale.

Le règlement s'applique à ces deux Finales qui permettront à l'ensemble des participants de courir en fonction de leur niveau de compétitivité.

Article 02 - Organisateur et Secrétariat

Organisateur (siège social) :

CAROLE MOTO CLUB

Jean-Paul CHAUVEAU
16 rue de la Cerisaie
75004 PARIS
Tél : 06 10 77 21 48

Secrétariat (**adresse de correspondance**) :

CAROLE MOTO CLUB

BT J1
Rue des Chênes
77177 BROU SUR CHANTEREINE
Tél : 01 60 08 61 19

Article 03 - Juridiction

La manifestation se déroulera conformément au Code sportif de la FFM, aux règles générales et techniques de la Commission des Courses sur Route (CCR) et de ce règlement particulier. Dans le cas où aucun texte ne s'applique, le Jury est souverain pour trancher un litige.

Article 04 - Officiels

Président du Jury	: Jean-Luc GILARD
Commissaires sportifs	: Bruno CONGARD
	: Jean-Marc BON
Directeur de Course	: Patrick LANGLAIS
Directeur de Course adjoint	: Jean-Luc MARTIN
Commissaires techniques	: Gilles DENIMAL
	: Bernard CHACHUA
	: Jean-Pierre BAILLY
	: Pascal MARIÉ
Chronométrage	: Valérie VOISIN
	: Sylvie DUPONT
	: Isabelle LE CHALONY
	: Sandrine NARVOR

Article 05 - Conditions d'accès des machines et des pilotes

Les **motos** admises à l'épreuve devront avoir un moteur 4 temps d'une cylindrée totale comprise entre 400 et 1 300 cc, constitué de 2, 3 ou 4 cylindres. Toute moto pourra être refusée suite aux contrôles techniques si elle ne respecte pas les règlements et les critères de sécurité.

Chaque équipage pourra se présenter avec **une ou 2 machines** mais avec obligatoirement 2 pilotes. Les équipages se présentant avec 2 machines se verront appliquer une pénalité de 2 tours lors de la course.

Les **pilotes** doivent avoir 18 ans révolus au jour de la course et être titulaires d'une licence NCA ou NCB (pas de licence internationale). Aucune restriction particulière ne sera appliquée mais l'organisation se réserve le droit de refuser toute candidature ne correspondant pas aux critères d'image de l'épreuve dont la principale caractéristique est l'amateurisme.

Article 06 - Catégories et cylindrées

Les **catégories** pour les 2 Finales seront les suivantes :

- Classement général
- Classement 600 cc
- Classement 2 ou 3 cylindres
- Classement « féminin »

La cylindrée des « 600 cc » se définit comme suit :

- 4 temps, 4 cylindres : de 401 à 600 cc
- 4 temps, 3 cylindres : de 401 à 750 cc
- 4 temps, 2 cylindres : de 600 à 850 cc

Précisions : pour les équipages concourant avec 2 motos aux caractéristiques différentes (1000 et 600 par exemple), son classement se fera dans la catégorie générale. Pour la catégorie 2 ou 3 cylindres, les 2 machines devront respecter ce critère. Le classement « féminin » comprendra tous les équipages dont au moins un des pilotes est une femme.

Pour chaque catégorie, un **podium** sera constitué pour chacune des 2 courses sous condition qu'au moins 3 représentants de la catégorie soit retenus pour le classement final.

Article 07 - Conditions d'engagement

Les inscriptions ne seront prises en compte que sous les conditions suivantes :

- Bulletin d'inscription correctement rempli (toutes les informations renseignées et lisibles)
- Mention expresse des noms des pilotes qui seront confirmés au contrôle administratif
- Mention expresse du nom du Responsable de l'équipe (autre que les pilotes)
- Mention du nombre et des caractéristiques de la ou des machines engagées
- 1 chèque séparé par pilote engagé suivant le tarif indiqué ci-dessous
- 1 chèque de caution de 200 Euros par équipage
- 2 enveloppes timbrées à l'adresse d'un des pilotes (retour confirmation et chèque de caution)
- Envoi du dossier d'inscription par courrier au plus tard le 30 Avril 2009 (date de clôture).

Les frais d'inscription comprennent la location des transpondeurs.

Les **chèques de caution** seront renvoyés par courrier postérieurement à la course au plus tard le 15 juin 2009.

Les **inscriptions** répondant à tous les critères énoncés seront **validées** par des membres du Bureau du Club en tenant compte de leur ordre chronologique d'arrivée au secrétariat (cachet de la poste faisant foi). Au-delà des 70 équipages, les inscriptions seront placées sur liste d'attente suivant les mêmes critères chronologiques.

Le Carole Moto Club se réserve cependant le droit de refuser toute demande d'inscription sans justification et sans recours possible.

Les **désistements** seront possibles avant la date du 30 Avril 2009 sous forme d'un courrier. Postérieurement à cette date les frais d'inscription seront remboursés sous réserve que le plateau soit complet et qu'un équipage remplaçant ait été trouvé sur la liste d'attente.

Les frais d'inscription seront encaissés à partir du 30 Avril 2009. Des **confirmations d'inscription** seront envoyées par courrier au plus tard 10 jours avant la course.

Les participants reconnaissent céder à l'Organisation leur droit à l'image lors des 3 jours de compétition.

MONTANT PAR PILOTE	Membres du CMC	Membres d'autres clubs
Avant la date de clôture	250 €	275 €
Après la date de clôture	270 €	295 €

Le nom des pilotes pourra être modifié jusqu'à la fin des vérifications administratives. En cas de force majeure, à la suite des essais chronométrés, un équipage pourra être modifié à condition que le pilote remplaçant ait participé aux essais qualificatifs, soit qualifié et corresponde aux règles d'admission de l'épreuve. Un pilote ne pourra être inscrit, au même instant sur plus d'une moto.

Article 08 - Vérifications administratives et techniques

Elles sont **obligatoires** et à effectuer dans les délais impartis mentionnés ci-dessous. Les pilotes ou machines ne répondant pas aux impératifs des règlements se verront refuser l'accès à la compétition sans qu'un quelconque remboursement des frais d'inscription puisse être réclamé.

A leur arrivée sur le circuit le responsable de l'Equipe ainsi que les pilotes se présenteront aux vérifications administratives munis des documents suivants :

- Pour le responsable d'équipe : la feuille de confirmation, la liste des membres de l'équipe admis dans les stands lors de la course et une pièce d'identité.
- Pour les pilotes : leur licence, leur CASM ou leur permis de conduire valide.

Il sera leur alors remis : les bracelets d'accès aux stands, un brassard par pilote, 2 autorisations d'entrée pour les véhicules 4 roues sur les parkings (les autres véhicules devront être garés sur le parking «visiteurs») et une feuille destinée aux vérifications techniques des motos.

Les motos de route des membres de l'équipe seront autorisées à rentrer sur les paddocks mais devront être stationnées impérativement à l'intérieur de l'emplacement réservé à l'équipe et ne pourront pas servir à des déplacements à l'intérieur des paddocks.

Les brassards des pilotes seront de 2 couleurs, les affectations de couleur seront définitives pour l'ensemble de la compétition, essais qualificatifs et course.

NB : les bracelets d'accès seront positionnés par le secrétariat au poignet de chaque membre de l'équipe. Les personnes devront donc s'y présenter muni d'une pièce d'identité. Si un membre ou un pilote d'un équipage était surpris à fournir son laissez-passer à une autre personne l'équipage serait exclu de l'épreuve.

L'équipe pourra alors se présenter au contrôle technique avec les éléments suivants : la feuille de contrôle, la ou les motos correctement préparées, les équipements complets des 2 pilotes. Sur demande les pilotes devront pouvoir fournir les documents prouvant la propriété de la ou des motos (carte grise, document RSV, factures).

Vérifications	Vendredi 22 Mai 2009	Samedi 23 Mai 2009
Administratives	De 9 h à 12 h Et de 13 h à 19 h	De 8 h à 12 h
Techniques	De 13 h à 19 h	De 8h à 12 h

Article 09 - Briefing

Un briefing sera organisé le samedi soir. Tous les équipages sont tenus d'y assister en totalité et devront y être représentés par le chef d'équipe et les 2 pilotes figurant sur la fiche d'engagement.

Article 10 - Règles générales de comportement et de sécurité

§ 10.01 - Préalable et sanctions

Il est rappelé que **les pilotes sont responsables** de leur entourage pour le respect des règles de sécurité dans les paddocks et dans les stands, et de façon générale durant les 3 jours de compétition.

Tout comportement ou débordement contraire à ces règles et au bon déroulement de l'épreuve pourra se voir sanctionné d'un « Stop and Go » de 30 secondes appliqué pendant la course. Toutefois le jury aura la possibilité d'augmenter cette peine jusqu'à l'exclusion de l'épreuve pour les cas les plus graves.

§ 10.02 - Extincteur

Chaque équipe devra posséder un extincteur. Celui-ci devra être d'une capacité minimum de 5 kg pour les appareils à poudre de type A.B.C. ou polyvalente et de 2kg pour les extincteurs de type CO² (neige ou mousse carbonique) efficace sur les feux d'hydrocarbures. **Les extincteurs à eau sont interdits.**

§ 10.03 - Véhicules dans les paddocks

Les seuls véhicules 4 roues autorisés dans les zones de paddocks sont les véhicules munis d'une **autorisation spécifique** fournie lors du contrôle administratif. Deux autorisations seront délivrées par équipe, les autres véhicules devront se garer sur les parkings visiteurs.

Les mini-motos et scooters (hors éventuellement ceux de l'Organisation) **sont interdits. ... VIVE LE VELO !!!**

Tous les déplacements devront être faits à l'allure d'un piéton au pas ; pour les motos le port du casque est obligatoire en toute circonstance.

§ 10.04 - Usage des paddocks

L'installation sur les parkings ne se fait pas librement. A leur arrivée chaque équipe se verra affecter un **emplacement de 6 x 6 mètres** sur un des parkings du circuit. Chacun doit garder son emplacement propre, en utilisant des poubelles et des bacs à huile mis à disposition. Ces parcs ne peuvent être utilisés à des fins publicitaires, commerciales ou de relations publiques, sans accord préalable de l'organisateur.

Il est interdit de percer des trous dans le sol afin de fixer le matériel et d'installer du matériel ou des véhicules en dehors de la zone réservée à l'équipe. En raison de l'exiguïté des parkings du Circuit, nous demandons à tous un effort particulier sur ce dernier point afin notamment que les zones de circulation des véhicules de maintenance et de sécurité restent dégagées en toute circonstance.

Tous les **animaux domestiques** doivent impérativement être tenus en laisse.

Les **enfants** en bas âge doivent impérativement être accompagnés d'un adulte.

Afin de préserver l'environnement il est recommandé de disposer un tapis sous la moto pour prévenir toute fuite accidentelle de liquide (essence, huile, ...).

Il est important de prévoir de quoi maintenir les tentes au sol (sans système de perçage du sol). A titre d'exemple : parpaings, jerricans remplis d'eau, sangles à fixer aux véhicules, etc ...

§ 10.05 - Usage des stands

Les stands sont accessibles aux seules personnes munies d'un bracelet d'accès et sous l'entière responsabilité du chef d'équipe qui doit s'assurer que toutes les règles de sécurité sont respectées.

Il est strictement interdit :

- de fumer dans les stands
- d'apporter de l'alcool dans les stands
- d'amener un animal même attaché dans les stands
- de stocker + de 30 litres d'essence tout contenant confondu (derrick, jerricane, ...)
- d'utiliser tout équipement électrique (couverture chauffante pour les pneus, compresseur, perceuse, meuleuse, barbecue, gazinière, ...)
- de vidanger sur le sol
- de remonter la voie des stands à contre sens sur la moto, moteur en marche durant les essais et la course
- de faire rentrer dans les stands un enfant de moins de 14 ans
- de se tenir le long du grillage situé entre la voie des stands et le parking
- de s'asseoir ou de monter sur le muret séparant les stands de la piste
- d'installer un système fixe de panneautage dépassant l'aplomb de ce muret

La tenue vestimentaire des personnes accédant aux stands n'est pas réglementée. Cependant nous invitons chacun à comprendre les risques inhérents à cette zone. A titre d'exemple, l'accès sera donc refusé aux personnes torse-nu ou qui porteront des sandales.

Afin de préserver l'environnement en cas d'intervention mécanique ou lorsque la moto est parquée à l'intérieur des stands, il est recommandé de disposer un tapis sous la moto pour prévenir toute fuite accidentelle de liquide (essence, huile, ...).

§ 10.06 - Vitesse de circulation dans les stands

La vitesse de circulation dans la voie des stands est limitée au maximum à **50 Km/h**. Cette limitation s'applique tant aux essais (libres et qualificatifs) que durant la course, un radar pourra être installé à tout moment.

§ 10.07 - Signaux officiels

Pendant les essais et la course, différentes indications seront données au moyen de drapeaux ou signaux. **Les pilotes sont réputés connaître parfaitement ces règles** telles qu'elles sont édictées à l'article 1 des Règles Générales pour les Epreuves de Vitesse. Les pilotes doivent y obéir instantanément sous peine de sanction.

§ 10.08 - Contrôle médical

Un médecin pourra examiner les concurrents avant le départ des épreuves, il devra se tenir à la disposition du Directeur de Course. Un concurrent refusant ce contrôle sera exclu de l'épreuve.

Article 11 - Usages et règles de sécurité spécifiques à la course

§ 11.01 - Installation dans les stands

L'attribution des stands sera faite par l'Organisation. **L'installation débutera en fonction de l'horaire joint avant le début de chaque course et devra impérativement être terminée en 30 mn pour permettre l'évacuation des stands et les contrôles techniques d'usage.**

Le nombre de personnes autorisé dans les stands est de 8, dont 1 chef d'équipe et les 2 pilotes.

En raison de la place restreinte affectée à chaque équipage dans les stands du Circuit Carole, il est demandé à tous de faire un effort sur le rangement et l'organisation. Par ailleurs le sol étant constitué de graviers, il est fortement recommandé de prévoir un revêtement type moquette afin de faciliter les opérations effectuées à l'intérieur des stands.

L'extincteur et les 30 litres d'essence autorisés (qu'ils soient stockés ou non dans les systèmes de ravitaillement) doivent être placés à l'entrée de l'emplacement réservé à chaque équipe.

Les équipages concourant avec 2 machines devront les positionner dans les stands lors de la mise en place ; la moto ne prenant pas le départ devant être à l'intérieur du stand avant le début de la procédure de départ. Aucune machine ne sera autorisée à rentrer dans les stands après le début de la procédure de départ.

§ 11.02 - Arrêt dans les stands

Tout concurrent désirant s'arrêter à son stand doit emprunter la piste de décélération **dès son origine**. Toute intervention mécanique ou changement de pilote doit obligatoirement s'effectuer devant le stand affecté à la machine. Si, lors d'un arrêt, le pilote dépasse la hauteur de son stand, sans toutefois dépasser le dernier stand, il pourra y revenir, à contre sens, moteur stoppé en poussant sa machine. A tout arrêt au stand pour quelques raisons que ce soit, le **moteur doit être arrêté** avant que le pilote ne descende de sa machine. Cette dernière doit être béquillée (avant ou après la descente du pilote).

Sont autorisées devant le stand, lors de l'arrêt, les opérations suivantes :

- Changement de roues
- Changement des plaquettes de frein ou des étriers
- Complément d'eau ou d'huile
- Tension et graissage de la chaîne
- Réglage rapide (sélecteur, amortisseur, fourche)
- Ravitaillement essence

4 personnes sont habilitées à travailler sur la machine devant le stand. Si le pilote participe aux opérations, il sera considéré comme l'une de ces personnes.

En cas de réparation, la moto devra obligatoirement rentrer dans le box. S'il est nécessaire de mettre en route le moteur pour un essai ou un réglage, le moteur devra être ensuite arrêté avant tout déplacement de la machine. Dans les stands, le nombre d'intervenant est illimité.

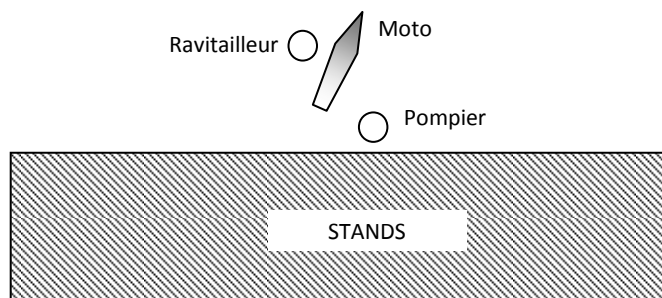
Pour repartir, deux personnes sont autorisées à pousser la machine, le coureur étant sur la moto. L'utilisation d'une batterie de démarrage additionnelle est interdite ainsi que tout autre moyen mécanique ou électrique extérieur à la moto.

§ 11.03 - Ravitaillement

Les vannes de type aviation sont autorisées ainsi que tout système de derrick dont l'écoulement du flux d'essence **cesse automatiquement** dès que l'opérateur relâche la commande de remplissage. Le derrick devra être fermé et parfaitement étanche hors la mise à l'air. Seule la gravité est autorisée pour le remplissage du réservoir. Les systèmes de ravitaillement qui ont une partie fixe (ex : contenant en hauteur, et remplissage du réservoir via un tuyau et un pistolet de type « station service ») ne devront pas dépasser 2m50 de haut et être solidement fixé pour éviter toute chute en cours de ravitaillement.

Lors des ravitaillements, le moteur doit être coupé et la machine béquillée. Deux intervenants seulement devront effectuer le ravitaillement :

- Une personne dédiée au remplissage de l'essence.
- Une personne dédiée au maniement de l'extincteur, située à l'arrière de la moto de telle façon à pouvoir vider le contenu de l'extincteur en cas de besoin directement sur le moteur en direction de l'extérieur des stands. Exemple :



Ils doivent tous deux être équipés d'une protection de la tête (cagoule en coton ou casque intégral non sanglé), de lunettes (ou d'une visière de casque fermée), de gants et de chaussures en cuir, et de vêtements de protection anti feu (ex : combinaison en coton).

Les opérations de ravitaillement doivent intervenir après toutes les interventions de maintenance. Le pilote ne pourra pas rester sur la machine durant les opérations de ravitaillement en carburant.

Le remplissage des derricks se fera devant les stands par 2 ou 3 personnes, dont 1 pompier, équipées de façon sécurisée dans les mêmes conditions que le ravitaillement en lui-même. L'essence sera rapportée de la zone de stockage dans des contenants, type jerricanes, fermés et étanches, d'un maximum de 30 litres, par une seule personne accompagnée du pompier toujours dans les mêmes conditions d'équipement et de sécurité. Le remplissage des derricks doit être effectué avec une pompe manuelle (à l'exclusion de toute pompe électrique) ou par l'utilisation d'un ensemble jerrican/entonnoir ou tout autre contenant ouvert. A l'issue du remplissage l'excédent d'essence autorisée devra être rapporté au lieu de stockage général.

Lors des manipulations d'essence, les membres de l'équipe ne participant pas aux opérations doivent se tenir à **plus d'un mètre** de celles-ci

En cas de changement de réservoir, les opérations de vidange et de remplissage d'essence se font devant les stands sous protection du pompier ; toutes les opérations effectuées à l'intérieur des stands se font réservoir vide !

§ 11.04 - Stockage de l'essence

Le stock d'essence sera positionné au bout de la voie des stands dans le lieu protégé spécialement prévu à cet effet.

§ 11.05 - Changement de pilote

Pour les équipages ayant une seule machine, le premier pilote descend de la moto après avoir coupé le moteur et avant le ravitaillement. Le deuxième y monte après cette opération ; il ne démarre le moteur qu'une fois installé sur la moto.

Pour les équipages ayant 2 machines, la moto qui ne roule pas doit être positionnée à l'intérieur du stand, béquillée, moteur arrêté.

Lors du changement de machines, la moto peut être sortie des stands et béquillée 2 tours avant la sortie prévue de la moto en piste. L'équipe peut faire chauffer le moteur dans ce laps de temps en sachant que le moteur devra être **impérativement** coupé avant que la moto en piste ne s'engage dans la voie des stands.

La moto rentrante sera positionnée à l'intérieur du stand. Cependant le moteur aura été préalablement coupé sur la voie des stands avant que la moto ne s'engage dans le stand. La moto sera alors béquillée. A ce moment seulement une personne peut retirer le transpondeur pour le placer sur la machine en attente devant le stand (le 2^{ème} pilote peut être à ce moment déjà installé sur la moto béquillée prête à partir).

Une fois que le transpondeur est fixé, la moto peut être débéquillée et démarrée par le pilote installé sur la machine. La machine rentrante devra être ressortie pour effectuer le ravitaillement en carburant, puis à nouveau rentrée à l'intérieur du stand dans l'attente du prochain changement.

Article 12 - Essais qualificatifs

§ 12.01 - Organisation

Les équipages seront répartis en **2 groupes** équivalents (à l'unité près) en fonction de leur numéro de course (pair et impair). Au sein de chaque groupe les pilotes seront différenciés par la couleur du brassard qui leur a été attribué de façon définitive lors du contrôle administratif. Chacun des 2 pilotes bénéficiera de 2 séances chronométrées de qualification de 20 mn chacune auxquelles il participera en fonction du numéro de sa machine et de la couleur de son brassard.

§ 12.02 - Accès

Seules les motos admises au contrôle technique pourront participer aux essais qualificatifs. Les pilotes devront se présenter en pré-grille 20 mn avant l'heure prévue pour leur séance.

§ 12.03 - Conditions de qualification

Pour être qualifié, un pilote devra remplir 2 conditions :

- avoir réalisé au moins 1 tour chronométré (2 passages sur la ligne d'arrivée).
- avoir réalisé un temps au maximum supérieur de 25% à la moyenne des temps des 3 meilleurs équipages (la moyenne d'un équipage étant constitué par la moyenne du meilleur temps de chaque pilote sur l'ensemble des 2 séances de qualification).

Tout pilote ne remplissant pas ces conditions ne pourra participer à la course et les droits d'engagement ne seront pas remboursables sur ce motif.

§ 12.04 - Constitution de la grille de départ

Les équipages seront classés en faisant la moyenne du meilleur temps de chaque pilote. Ils seront ensuite répartis dans les Finales A et B en respectant les principes énoncés dans l'article 1.

§ 12.05 - Forfait

Si un pilote qualifié à l'issue des essais ne peut prendre le départ de la course, il doit l'annoncer le plus rapidement possible au Directeur de course. Si le forfait est déclaré avant l'homologation de la grille de départ par le Jury, la grille sera complétée en remontant d'un rang les pilotes placés derrière le pilote forfait. Si le forfait est déclaré après l'homologation de la grille de départ par le Jury, la grille ne sera pas complétée, la place du pilote forfait restera vacante.

Article 13 - Procédure de départ (type simplifiée)

§ 13.01 - Procédure

- Au signal, l'ensemble des pilotes quitte le couloir des stands pour le tour de reconnaissance (ou tour de mise en place).
- Feu rouge en sortie des stands 30" après le passage du dernier pilote du groupe. Les pilotes se présentant après le feu rouge prendront le départ du tour de chauffe depuis la sortie des stands.
- Drapeau rouge sur la première ligne, pas d'arrêt des moteurs, mise en grille des machines. Les pilotes qui rencontrent un problème technique lors du tour de reconnaissance peuvent retourner dans le couloir des stands pour faire des réglages ou changer de machine. Dans ce cas les coureurs qui rencontrent un problème technique, ainsi que ceux qui n'auraient pas rejoint la grille de départ avant la fermeture de la sortie des stands pourront prendre le départ du tour de chauffe lorsque le feu vert de sortie des stands sera allumé (après le passage du peloton et avant la voiture de sécurité).

- Sur présentation du drapeau vert, les pilotes partent ligne par ligne sur les ordres du Directeur de course pour 2 tours de chauffe. Les 2 tours de chauffe sont obligatoires pour pouvoir prendre le départ de la course sur la grille. Les pilotes n'ayant pas pu effectuer ces 2 tours de chauffe se verront infliger 2 « stop and go » de 30 secondes chacun.
- A l'issue des 2 tours de chauffe, si un concurrent se présente sur la grille après la voiture de sécurité, il sera dirigé vers les stands et pourra prendre le départ de la course depuis là (tout comme les pilotes n'ayant pas effectué les tours de chauffe).
- Lorsque les pilotes ont accompli leurs tours de chauffe, ils se placent sur la grille de départ matérialisée par des panneaux tenus par des juges de lignes. Allumage du feu rouge dès l'arrivée des premiers pilotes. Lorsque chaque ligne est complète, le juge concerné abaissera son panneau.
- Si un coureur cale sur la grille ou rencontre d'autres problèmes, il doit rester sur sa machine et lever le bras. Si un tel incident se produit, le juge concerné relèvera son panneau. Il n'est pas permis d'essayer de retarder délibérément le départ.
- Lorsque tous les panneaux seront baissés et tous les pilotes prêts, le Commissaire situé devant la première ligne avec son drapeau rouge s'écarte. Dès qu'il est en position de sécurité, le Directeur de Course peut allumer le feu vert.
- En cas de problème après allumage du feu rouge, un feu orange ou un drapeau rouge sera actionné et le panneau "départ retardé" sera présenté. Un commissaire présentera un drapeau rouge au milieu de la piste. Le départ de la course sera donné dès que les conditions de sécurité seront rétablies. Si le Directeur de course l'estime nécessaire il pourra faire effectuer un nouveau tour de chauffe.
- Dès que le dernier coureur a passé la sortie de la voie des stands, les feux de sortie des stands seront mis au vert pour donner le départ aux coureurs qui sont dans le couloir des stands.

§ 13.02 - Départ anticipé

Le départ anticipé est défini par le déplacement vers l'avant du motorcycle avant l'allumage du feu vert. Un coureur ayant effectué un départ anticipé sera pénalisé d'un « stop and go » de 10 secondes.

Article 14 - Déroulement de la course

§ 14.01 - Procédure "STOP AND GO"

Pendant la course, un pilote peut-être sanctionné par une procédure de Stop and Go. L'information sera donnée au chef d'équipe dans les stands et au pilote sur la piste via un panneau «stop» accompagné du numéro de la machine. Le pilote dispose alors de 5 tours pour s'arrêter. S'il ne s'arrête pas, le drapeau noir lui sera alors présenté, et le pilote ne pourra pas repartir. L'emplacement de l'arrêt pour effectuer la pénalité sera précisé lors du briefing et le pilote doit respecter la limitation de vitesse dans la voie des stands. Une fois la pénalité terminée, le pilote ne pourra pas s'arrêter à son box et devra obligatoirement effectuer un tour complet avant de stopper à celui-ci. Dans le cas où un coureur pénalisé n'aurait pas pu effectuer la procédure de stop and go avant la fin de la course, une pénalité d'une minute sera ajoutée à son temps de course.

§ 14.02 - Arrêt sur la piste

- Le pilote doit conserver son équipement lors de tout déplacement sur la piste.
- Il est rappelé qu'un pilote ne peut s'éloigner volontairement de plus de 10 mètres de sa machine à l'arrêt sur le circuit, sous peine de mise hors course. En particulier, il ne peut pas revenir à son stand pour y chercher du secours, des pièces et des outils. Tout pilote recevant une aide quelconque de qui que ce soit sera mis hors course, (y compris des Commissaires de Piste) sauf si cette aide est donnée pour des raisons de sécurité.
- Suite à une chute, un coureur évacué vers le Centre Médical pourra, après accord du médecin de la course, rejoindre sa machine. Il doit à tout moment être accompagné par un officiel. Il devra reprendre la piste à l'endroit où il l'a quittée. Le Jury reste seul juge de la légitimité de cette action.
- En cas de panne sur le circuit pendant la course, les concurrents pourront utiliser, pour revenir à leurs stands, les itinéraires définis lors du briefing, en fonction de l'emplacement de la machine sur le circuit, au moment de la panne. Les concurrents devront obéir aux consignes des Commissaires de Piste et ne recevoir aucune aide extérieure durant toute la durée de leur retour. (sauf disposition particulière de la Direction de course).
- Tout pilote retournant à son stand par d'autres voies que celles définies ci-dessous, sera immédiatement mis hors course, ainsi que son équipe. Le retour aux stands sera effectué sous le contrôle permanent d'un ou de plusieurs Commissaires. Le pilote en panne doit pousser sa machine jusqu'à la bretelle la plus proche, dans le sens de la course. En aucun cas, il ne peut aller en sens contraire sous peine de mise hors course, sauf sur injonction des commissaires de piste.

- Pour une bonne compréhension des itinéraires à suivre en cas de panne, il est indispensable de se reporter au plan du Circuit et aux explications données par le directeur de course lors du briefing obligatoire du samedi soir.
- Si une moto tombe en panne devant les stands, le pilote pourra, sous la protection d'un Commissaire, rentrer par la sortie des stands et remonter ceux-ci en poussant sa machine, moteur arrêté, à contre sens jusqu'à son box. Dès l'entrée de la zone des stands, deux mécaniciens peuvent prendre en charge et pousser une moto en panne, le pilote devant rester à proximité.
- Normalement les machines qui ne peuvent repartir suite à un incident restent sur la piste dans un endroit sécurisé. Si le pilote qui a chuté ne peut pas ramener la machine par ses propres moyens, l'autre pilote de la machine pourra aller la chercher, mais le pilote blessé ne pourra pas reprendre l'épreuve.
- Précisions pour les équipages à 2 machines en cas de chute ou de panne :
 - La machine est hors d'usage : le pilote pourra rapporter le transpondeur aux stands dans les conditions de sécurité énoncées ci-dessus pour que l'équipe puisse terminer la course avec la 2^{ème} machine ; si le pilote est amené au centre médical puis déclaré apte à reprendre la course il retournera chercher le transpondeur sur sa machine, **après l'examen médical**, pour le rapporter aux stands et l'installer sur la 2^{ème} machine.
 - Le pilote est amené au centre médical et déclaré inapte à reprendre la course : le 2^{ème} pilote pourra aller chercher le transpondeur ou la moto et finir la course, en respectant les temps de roulage et de repos obligatoires.
- Si pour des raisons exceptionnelles la machine est ramenée aux stands par les services de sécurité, une pénalité de 2 tours sera appliquée si l'équipage est ensuite en mesure de continuer la course. Pour les équipages à 2 motos, le transpondeur pourra alors être récupéré dans les mêmes conditions que citées précédemment sur le lieu de stockage de la moto.

§ 14.03 - Conduite en course

Il est interdit à un pilote de quitter la piste en dehors de la zone des stands. Si un pilote utilise une échappatoire, il devra se conformer aux instructions des Commissaires de Piste.

Aucun coureur n'est autorisé à courir plus de deux heures consécutives. Après un temps de conduite, la période de repos doit représenter au moins les 2/3 du temps de conduite.

§ 14.04 - Neutralisation de la course (procédure Safety-car)

- Au cas où pendant la course, un incident ou des conditions atmosphériques rendraient impossible le déroulement normal de la compétition, le Directeur de Course peut décider de neutraliser l'épreuve en faisant entrer sur la Piste le Safety-Car dont les gyrophares rouges seront allumés. Les commissaires de piste présentent le drapeau rouge à croix de St-André blanche. La procédure commence dès la présentation de ces drapeaux. Les pilotes devront alors ralentir et se ranger derrière lui en file indienne sans dépassement entre eux et sans dépassement du Safety-car.
- Les pilotes pourront alors rentrer aux stands, mais devront obligatoirement attendre le passage du Safety-Car suivant pour reprendre la piste. La sortie des stands sera ouverte 10 secondes après le passage du Safety-Car (feu vert) et restera ouverte pendant 10 secondes.
- Chaque tour derrière le Safety-Car sera comptabilisé.
- Lorsque la Direction de Course décidera de relancer la course, le Safety-car allumera les gyrophares jaunes en plus des rouges au passage de la ligne d'arrivée, il conservera ces feux durant 1 tour puis rentrera dans les stands. La course sera alors relancée au passage sur la ligne de départ du 1^{er} concurrent ayant suivi le Safety-car. La sortie des stands sera à nouveau ouverte 10 secondes après le passage du premier concurrent qui suivait le Safety-car.

§ 14.05 - Interruption de course

- Si la course devait être arrêtée (drapeau rouge) par le Directeur de Course, l'ensemble des machines devra être mis en parc fermé. Si une machine arrêtée à son stand pour une intervention ne peut être dirigée vers le parc fermé, tous les travaux doivent être arrêtés jusqu'à la reprise de la course.
- Si moins de 3 tours ont été effectués par le coureur de tête et tous les autres coureurs dans le même tour que le coureur de tête, la course sera considérée comme nulle et non avenue. La grille de départ sera identique.
- Si plus de trois tours ont été effectués par le coureur de tête et tous les autres coureur dans le même tour que le coureur de tête mais moins des 2/3 de la durée initiale de la course un nouveau départ serait donné, dans l'ordre du classement établi sur le tour où tous les pilotes dans le même tour que le premier ont franchi la ligne d'arrivée avant l'interruption de la course.
- Si plus de 2/3 de la durée de la course ont été effectués par le coureur de tête et tous les autres coureur dans le même tour que le coureur de tête, la course peut être considérée comme une course complète.

§ 14.06 - Nouveau départ

- Le nouveau départ aura lieu, au plus tôt, 15 minutes après que les équipes en aient été informées. Le pilote ou un mécanicien de chaque équipe est autorisé à récupérer la moto en parc fermé. Celui ci sera ouvert 5 minutes avant l'ouverture de la sortie du couloir des stands, Les teams seront autorisés à faire le complément de carburant et un changement de pneus, devant leur box respectif, à l'exception de toutes autres interventions.
- Les machines qui se trouvaient dans la voie des stands au moment de l'arrêt pourront reprendre le départ selon la procédure après le passage du Safety car.
- La procédure de départ pourra être identique à un départ normal. Toutefois, en cas de conditions particulières, la Direction de course pourra, avec l'accord du Jury, décider d'une procédure de départ lancé derrière le Safety-car. Dans ce cas particulier, les pilotes prendront place derrière le Safety-car dans l'ordre du classement intermédiaire, les uns derrière les autres. Ils ne pourront pas se dépasser. Le Safety-car effectuera quelques tours et la course sera relancée selon la procédure habituelle.
- Tous les équipages n'ayant pas signifié leur abandon seront admis au nouveau départ. Le signal d'arrivée sera présenté à l'heure où la course aurait dû se terminer.
- Le classement sera établi sur le tour où tous les pilotes dans le même tour que le premier ont franchi la ligne d'arrivée avant l'interruption de la compétition
- Au cas où l'épreuve se déroulerait en plusieurs parties, le classement se fera par l'addition des tours et des temps effectués dans chacune d'elles.
- Si l'arrêt de la course au drapeau rouge est intervenu pendant la neutralisation de la course sous Safety car, le nouveau départ s'effectuera lancé derrière le Safety-car. Les machines seront respectivement placées dans l'ordre où elles se trouvaient au moment de l'arrêt de la course. Le Safety-car effectuera quelques tours et la course sera relancée selon la procédure habituelle.

§ 14.07 - Abandon

En cas d'abandon d'une équipe, le chef d'équipe doit le signifier par écrit, le signer et le remettre au directeur de course le plus rapidement possible. Toute équipe qui laisse son box vide pendant plus de 10 minutes, sera considérée comme ayant abandonné.

Article 15 - Fin de course et résultats

§ 15.01 - Fin de course

Lorsque le coureur en tête a accompli les 4 heures de course, on lui présentera le drapeau à damiers à la ligne d'arrivée. Le drapeau à damiers continuera à être présenté aux coureurs suivants.

Lorsque le drapeau à damiers est présenté au coureur de tête, aucun autre coureur ne sera autorisé à rejoindre la piste depuis la sortie de la voie des stands. Dès que le drapeau à damiers est présenté au coureur de tête, le feu rouge à la sortie de la voie des stands sera allumé et un commissaire présentera un drapeau rouge.

§ 15.02 - Résultat

Les résultats sont basés sur l'ordre dans lequel les coureurs ont franchi la ligne d'arrivée et le nombre de tours accomplis. En cas d'ex-æquo, les coureurs concernés seront classés selon l'ordre du meilleur tour réalisé pendant la course. Pour être classé, un coureur doit avoir effectué 75 % de la distance effectuée par le vainqueur de la course et avoir passé la ligne d'arrivée après le passage de celui ci dans un délai de 3 mn.

§ 15.03 - Parc fermé

A l'issue de la course, à la demande du Directeur de Course et conformément à la réglementation, certaines machines pourront être mises en parc fermé, et des contrôles de conformité pourront avoir lieu. Tout pilote concerné devra le faire immédiatement à l'issue du tour de décélération, ou sur injonction d'un officiel de l'épreuve. Les machines doivent rester dans l'état où elles se trouvent à la fin de la course. Il est interdit à toute personne non-habilitéée de pénétrer dans le parc fermé. Il est interdit de faire quelque intervention que ce soit sans autorisation du Directeur de Course ou du responsable du contrôle technique. Toute infraction entraînera le déclassement de la course, le pilote pourra faire l'objet d'une sanction complémentaire.

§ 15.04 - Podium et remise de prix.

Un podium sera constitué des 3 premiers équipages de chaque catégorie. L'organisation remettra un trophée à chacun des pilotes concernés, mais aucune prime ne sera versée.

Article 16 - Rappel des principales pénalités.

Motif	Essais	Course
Dépassement sous drapeau jaune	75 € et retrait du meilleur temps	Stop and Go de 30''
Dépassement de la vitesse limite dans les stands	75 €	Stop and Go de 30''
Echange des brassards de couleur entre pilotes	disqualification de l'équipe	
Absence au briefing	-	Stop and Go de 30''
Non respect des règles de sécurité dans les stands	-	Stop and Go de 30''
Non respect des règles articles 14.02, 14.03 et 14.04	75 €	Stop and Go de 30''
Fraude sur l'utilisation des laissez-passer (bracelets)	retrait du laissez-passer et éventuelles sanctions disciplinaires	

Article 17 - Réclamations

§ 17.01 - Procédure

Une réclamation doit être formulée par écrit et signée uniquement par la ou les personnes directement concernées. Elle ne doit se référer qu'à un seul objet. Elle doit être remise entre les mains du directeur de course, ou arbitre et accompagnée d'une caution dont le montant est fixé par le comité directeur de la F.F.M.

Le montant de la caution accompagnant une réclamation est de 75 €. Lorsqu'elle entraîne un démontage du moteur, elle doit être assortie d'une caution de 300 €. Cette somme sera remboursée si la machine démontée s'avère non conforme ou versée au pilote contraint au démontage si la conformité est reconnue.

§ 17.02 - Délai

Avant le commencement des opérations de vérification, pour une réclamation contre la distance annoncée d'un parcours ou pour l'une des clauses figurant au règlement particulier.

Immédiatement après la fin des opérations de vérification pour une réclamation contre une décision prise par un commissaire technique ou tout ce qui concerne le pesage ou les vérifications et la qualification des concurrents.

Dans la demi-heure qui suit l'affichage des résultats pour une réclamation contre une décision prise par un officiel de la course, une erreur ou une irrégularité commise au cours de la compétition par un concurrent ou un assistant ou sur le classement de la compétition.

Article 18 - Assurance

Conformément à la réglementation, l'organisation a souscrit une assurance en responsabilité auprès de l'AMV.

Article 19 - Annulation

Si une épreuve ne pouvait avoir lieu pour quelque cause que ce soit, les organisateurs ne sauraient en être tenus pour responsables et les concurrents de ce fait ne pourraient réclamer aucune indemnité. Sauf en cas de force majeure, les concurrents seraient informés de sa suppression cinq jours au moins avant la date de la course.

Article 20 - Responsabilités

Les participants ont le devoir de respecter toutes les injonctions émises par les différents officiels désignés sur l'épreuve. Les participants sont responsables de leurs accompagnateurs du début à la fin de la manifestation, sur la piste ou le parcours, dans les zones et parcs ayant un caractère sportif ainsi que dans les enceintes administratives de la manifestation.

Il est rappelé aux concurrents que leurs motos et matériels sont placés sous leur entière responsabilité durant toute la manifestation. Ils doivent notamment en assurer la surveillance constante et ne pourront en aucun cas invoquer la responsabilité civile de l'organisateur en cas de vol ou de dégradation.

La fourniture frauduleuse de titre permettant au public de pénétrer dans l'enceinte d'un circuit ou d'un terrain en s'affranchissant du paiement des billets d'entrée est interdite et passible de sanctions disciplinaires.

Article 21 - Renonciation à tout recours contre les autorités sportives

Indépendamment des prescriptions du Code Sportif de la FFM, les équipages et les pilotes, par le fait de leur participation, renoncent à tout droits de recours contre l'organisateur, ses représentants ou préposés, soit par arbitrage, soit devant les tribunaux, soit de toute autre manière non prévue par le Code Sportif de la FFM, pour tous dommages auxquels ils pourraient être exposés en conséquence de tout acte ou omission de la part de l'organisateur, de ses officiels, représentants ou préposés, dans l'application de ce règlement ou de tout avenant qui pourrait être établi par la suite ou pour toute autre cause qui pourrait en découler.

Article 22 - Horaires

Ceux-ci sont détaillés séparément en annexe.



ANNEXE AU REGLEMENT PARTICULIER

REGLES TECHNIQUES

Article 01 - Généralités

Le contrôle technique est **obligatoire** pour pouvoir se présenter aux essais qualificatifs.

Le pilote est à tout moment de l'épreuve responsable de sa machine et de sa conformité.

La moto doit être présentée propre, et exempte de toutes marques des contrôles techniques antérieurs.

Le bas de carénage doit être déposé et présenté séparément au contrôle technique.

Les Commissaires Techniques peuvent, **à tout moment de la manifestation**, effectuer des contrôles sur les motocycles ou sur la tenue du pilote.

Article 02 - Equipements des pilotes

Il doit être composé des éléments suivants :

- **casque** intégral en cours de validité en parfait état (norme ECE 22/05), moins de 5 ans
- **combinaison** en cuir une pièce, si la doublure est synthétique port obligatoire d'un sous-vêtement complet (jambes et manches longues) en Nomex, soie ou coton
- **gants** en cuir
- **bottes** en cuir
- **protection dorsale**

Aucune adjonction d'appendice non homologué n'est autorisée sur les casques. A tout moment de la manifestation, les Commissaires Techniques pourront, s'ils le jugent nécessaire, retirer toutes marques d'approbation sur les casques, et/ou saisir temporairement une pièce de l'équipement qu'ils jugeraient non conforme ou dangereuse (notamment après une chute). Un rapport sera immédiatement adressé au Directeur de Course pour l'en informer.

Article 03 - Eléments à démonter obligatoirement et accessoires agressifs

Il s'agit des phares avant et du feu arrière, de tous les clignotants, des rétroviseurs, de la plaque minéralogique et de son support, des béquilles (centrale et latérale), des repose pieds passagers et des supports afférents et de l'avertisseur sonore.

Les accessoires agressifs (type embout d'amortisseur de direction) doivent être protégés par des embouts en caoutchouc. De façon générale les commissaires techniques apprécieront le caractère dangereux de tout appendice saillant.

Article 04 - Carters moteurs

Tous les carters moteurs contenant de l'huile et pouvant être en contact avec la piste suite à une chute, devront être protégés par un carter enveloppant en matériaux composites, type carbone, kevlar, ou synthétique moulés, le contrôleur technique sera seul juge de l'efficacité du dispositif. Afin d'éviter la perte intempestive des pièces de protection, elles devront être sécurisées par au moins 2 fils métalliques fixés sur des points fixes de la moto.

Article 05 - Coupe circuit

Un coupe-circuit de couleur rouge doit être fixé sur le guidon, à proximité de la main du pilote, pouvant être actionné sans lâcher le guidon. Il est recommandé que ce coupe-circuit interrompe le circuit primaire d'allumage. Les machines possédant une pompe à essence doivent être équipées d'un système de coupure automatique de cette pompe et de l'injection dans un délai de moins d'une seconde lorsque la machine est couchée.

Article 06 - Papillon des gaz

Les papillons de gaz doivent se fermer d'eux-mêmes lorsque le conducteur lâche la poignée des gaz. Les poignées en caoutchouc sont collées ou arrêtées à l'aide de fil à freiner ou de colliers plastiques.

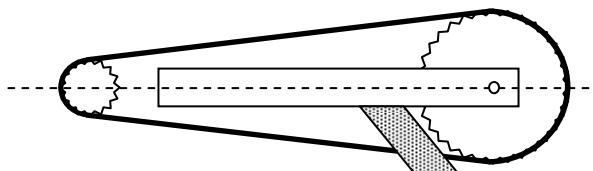
Article 07 - Récupérateurs

Les motocycles, normalement tous équipés d'un système de recyclage fermé, doivent conserver ce système tel que l'origine. Le reniflard d'huile doit être connecté et se décharger dans la boîte à air. Les reniflards d'essence et d'eau de refroidissement doivent aboutir chacun dans un récupérateur de 250 ml minimum, dans un matériau approprié, (résistant à l'essence, eau bouillante), facilement accessible et vide avant tout départ.

Article 08 - Protection de pignon et de couronne

Une protection du pignon de sortie de boîte est obligatoire. Un garde chaîne doit être installé de telle manière à empêcher que la main ou le pied du pilote ne puisse se coincer entre le brin de la chaîne inférieure et la couronne arrière. Cette protection devra être en un matériau de type téflon, nylon ou matériaux composites ayant les bords arrondis et d'une épaisseur minimale de 5mm. Elle devra être fixée solidement par des rivets ou des vis (pas de collier).

Exemple :



Article 09 - Système d'échappement

Les systèmes d'échappement doivent être conformes aux normes de bruit en vigueur soit **102 dB maximum**. L'extrémité d'un tuyau d'échappement ou du silencieux ne doit pas dépasser la tangente verticale du pneu arrière, à l'exception des motos de sport production si elles conservent le système d'échappement homologué d'origine. Les bords de sortie des silencieux seront arrondis ou protégés.

Article 10 - Leviers

Tous les leviers doivent se terminer par une **sphère** d'un diamètre de 19 mm mini. Cette sphère peut également être aplatie mais, dans tous les cas, les bords doivent être arrondis (épaisseur minimum de cette partie aplatie : 14 mm). Ces extrémités doivent faire partie intégrante du levier.

Article 11 - Guidons

Les extrémités du guidon doivent être **bouchées** avec un matériau solide ou recouvertes de caoutchouc. L'amortisseur de direction ne doit pas servir de butée. La réparation des guidons est interdite.

Un **espace minimum** obligatoire doit être respecté :

- de 30 mm entre le guidon (avec ses leviers) et le réservoir ou le cadre lorsque l'angle de braquage est au maximum.
- de 20 mm, quelle que soit la position du guidon, entre le carénage et les extrémités du guidon ou de tout autre système de direction, y compris tous les accessoires qui y sont fixés.

Article 12 - Repose-pieds

La longueur minimum des repose-pieds doit être de **65 mm**.

Les repose-pieds peuvent être du type rabattable mais, dans ce cas, doivent être équipés d'un dispositif de retour à la position normale automatique, et une protection intégrale d'un rayon sphérique plein de **8 mm** au moins doit se trouver à l'extrémité du repose-pied.

Les repose-pieds métalliques fixes doivent comporter à leurs extrémités un embout de type nylon ou téflon, d'un diamètre de **16 mm**.

Article 13 - Freins

La séparation des conduites de frein avant doit se faire **au-dessus du té de fourche inférieur**. Les durites d'origine peuvent être remplacées par des durites type « aviation ». Le montage de connecteurs rapides est autorisé.

Les **vis de fixation des étriers** avant doivent être freinées par un fil métallique de sécurité, sauf pour les épreuves d'Endurance nécessitant des changements de roues. Le freinage des vis raccords de freins de type banjo n'est pas obligatoire.

Les motos doivent être équipées d'un frein à commandes indépendantes pour chacune des deux roues.

Article 14 - Bouchons de vidange et circuits d'huile

Tous les bouchons de vidange, niveau et remplissage, doivent être étanches et bien vissés. Les tuyaux d'alimentation d'huile doivent être correctement et solidement fixés.

Les filtres à huile externes doivent être rendus indesserrables par un **fil métallique de sécurité** (exemple : installation d'un collier métallique sur le filtre et fil de sécurité tendu entre le collier et un point fixe de la moto dans le sens opposé du dévissage).

Tous les raccords, bouchons, écrous concernant les huiles du moteur, de la boîte de vitesses ou de la transmission doivent être freinés par un **fil métallique de sécurité** (notamment : bouchon de vidange, bouchon de remplissage, vis fixation des raccords sur les radiateurs d'huile, ...).

Article 15 - Circuit de refroidissement

Le seul liquide de refroidissement autorisé est l'**eau pure** ou l'eau mélangée à de l'alcool éthylique. Tout autre additif est interdit.

Article 16 - Carénage

Le **carénage inférieur** doit être construit pour contenir, en cas d'incident moteur, **au moins la moitié de la totalité de l'huile et du liquide de refroidissement du moteur**. Aucune ouverture située à moins de 50 mm du bas de carénage n'est autorisée. Le carénage doit comporter au maximum **deux trous de 25 mm**. Ces trous doivent rester obstrués en condition de piste sèche et peuvent être ouverts uniquement dans des conditions de course sur piste mouillée.

Si la moto n'est pas équipée d'origine d'un carénage, un bac de récupération (50 % des liquides) doit équiper le motocycle.

Le remplacement du **support avant** du carénage (araignée) est autorisé, il doit être de construction solide et ne présenter aucun danger. Les Commissaires Techniques pourront refuser toute fabrication jugée dangereuse. Dans le cas où le support de carénage fait office de conduit d'alimentation en air de la boîte à air, l'ensemble support-conduit pourra être remplacé à condition de respecter les dimensions et formes d'origine du conduit d'air.

Article 17 - Roulettes de protection et supports de béquilles

Des **roulettes** de protection peuvent être installées afin de protéger la partie cycle en cas de chute. Toutefois, elles ne sont pas admises dans un rayon inférieur à **30 cm** par rapport à l'axe des repose-pieds et ne doivent pas dépasser de plus de **10 mm** du carénage.

Les **supports de béquilles** doivent être réalisés en plastique, téflon, nylon ou équivalent. De forme ronde (vé inversé interdit), leur **diamètre** est au minimum de 40 mm et leur **longueur** au maximum de 40 mm (vis de fixation non proéminente).

Article 18 - Réservoir de carburant

Le bouchon de remplissage ne doit pas dépasser du bord supérieur du réservoir (risque d'arrachement). Le réservoir doit être étanche et sa contenance ne doit pas dépasser **24 litres**. Les réservoirs additionnels sont interdits. Il est recommandé de remplir les réservoirs d'une mousse de type Explosafe.

Article 19 - Système de démarrage

Les motocycles doivent démarrer à l'aide du démarreur électrique d'origine à l'exclusion de tout autre système. Un contrôle pourra être effectué sur ce point à la fin de la course.

Article 20 - Plaques numéros

Chaque concurrent est responsable de la bonne lisibilité des numéros de sa machine. Aucune publicité ne devra être placée sur les plaques.

Positions et dimensions minimales à respecter :

- plaques de couleur mat : une à l'avant au centre du carénage, deux à l'arrière (une de chaque côté de la coque arrière ou de la selle)
- numéros de couleur mate : 120 x 60 mm, épaisseur 25 mm. L'espace autour de chaque numéro devra être de 15 mm (avec les autres numéros et le bord des plaques).

Remarque : désormais les plaques de côtés peuvent également être positionnées comme indiqué sur le schéma ci-dessous.



Couleurs préconisées :

- Pour la catégorie 600 cc : numéro blanc sur fond rouge
- Au delà : numéro noir sur fond jaune

Cependant les pilotes qui, en raison de la participation à un championnat, possèdent déjà des plaques d'autres couleurs, pourront les conserver pour autant que les numéros soient parfaitement lisibles et d'une couleur bien contrastée par rapport à la couleur de fond.

Article 21 - Pneumatiques

Le choix des pneus est libre.

Article 22 - Air et carburant

Toutes les machines doivent être alimentées par du carburant sans plomb du commerce. En tant qu'oxydant seul de l'air ambiant peut être mélangé au carburant.

Article 23 - Transpondeurs

Le transpondeur de chronométrage doit être fixé solidement à l'avant du motorcycle, soit sur un tube de fourche, soit sur l'araignée de maintien du carénage, soit à l'intérieur du carénage s'il n'est pas en fibre de carbone.

Dans le cas où l'équipage utilise 2 motos, il est recommandé de prévoir un positionnement facilement accessible qui permette, dans la mesure du possible, de retirer la goupille de sécurité et le transpondeur sans outil, notamment lorsque le pilote, suite à une chute, doit rapporter le transpondeur au stand pour finir avec la 2^{ème} moto.

Les supports seront vendus sur place.

Article 24 - Transmission d'information

Aucune liaison radio n'est autorisée. Les informations nécessaires sont transmises au pilote via un système classique de panneautage manuel.