REGLEMENT CHAMPIONNAT DE FRANCE D'ENDURANCE

2024

PROJET

TABLE DES MATIERES
REGLEMENT SPORTIF

TABLE DES MATIERES REGLEMENT SPORTIF 2
Article 1 : DEFINITION 5
Article 2 : ORGANISATEUR 5
Article 2.1 : PROMOTEUR 5
Article 3 : JURIDICTION 5
Article 4 : OFFICIELS 5
Article 5 : MACHINES ADMISES – CATEGORIES 5
Article 6 : PILOTES ADMIS 6
Article 7 : ENGAGEMENTS, DROITS D'ENGAGEMENTS ET CAUTION 6
Article 7.1 : EQUIPAGES 7
Article 7.2 : CLOTURE DES ENGAGEMENTS 7
Article 7.3 : REMBOURSEMENT DES DROITS D'ENGAGEMENT 7
Article 8 : ANNULATION D'UNE EPREUVE 8
Article 9 : ASSURANCE 8
Article 10 : VERIFICATIONS ADMINISTRATIVES ET TECHNIQUES 8
Article 11 : BRIEFING 9
Article 12 : PASS PARKING ET COULEUR DU BRACELET 9
Article 13 : MODIFICATION DES EQUIPAGES 9
Article 14 : TRANSPONDEUR 10
Article 15 : CARBURANT 10
Article 16 : EMPLACEMENT PADDOCKS 10
Article 17 : SECURITE - PARC COUREUR - STAND - MUR DE CHRONOMETRAGE 11
Article 18 : MISE EN PLACE DANS LES STANDS. 12
Article 19 : ESSAIS QUALIFICATIFS 12
Article 20 : LIMITE DE QUALIFICATION 13
Article 21 : GRILLE DE DEPART 13
Article 22 : PROCEDURE DE DEPART 13
Article 23 : PROCEDURE « STOP & GO » 14
Article 24 : ARRETS AUX STANDS 15
Article 25 : RAVITAILLEMENT 15
Article 25.1 : RELAIS A L'AMERICAINE : 16
Article 26 : CONDUITE EN COURSE 16

PROJET

Article 27 : ABANDON 16
Article 28 : ARRET SUR LA PISTE 17
Article 29 : NEUTRALISATION OU INTERRUPTION DE LA COURSE 17
Article 30 : ARRIVEE 19
Article 31 : CLASSEMENT - DOTATION 19
Article 32 : ATTRIBUTION DES POINTS – CLASSEMENT FINAL 20
Article 33 : RECLAMATIONS 20
Article 34 : CONTROLE MEDICAL 21
Article 35 : RESPONSABILITES 21
Article 36 : PUBLICITE - DROIT A L'IMAGE 21
Article 37 : APPLICATION DU REGLEMENT 21
Article 38 : RENONCIATION A TOUS RECOURS CONTRE LES AUTORITES SPORTIVES 21

PROJET

REGLEMENT TECHNIQUE DU CHAMPIONNAT DE FRANCE D'ENDURANCE SUPERBIKE ET SUPERSPORT 22
Article 1 : CARTER MOTEUR 22
Article 2 : COUPE CONTACT 22
Article 3 : PAPILLON DES GAZ 22
Article 4 : CARTER MOTEUR 23
Article 5 : RECUPERATEURS 23
Article 6 : PROTECTIONS DE CHAINE 23
Article 7 : SYSTEME D'ECHAPPEMENT 23
Article 8 : GUIDONS 24
Article 9 : LEVIERS 24
Article 10 : REPOSE PIEDS 24
Article 11 : FREINS 25
Article 12 : PROTECTION DU LEVIER DE FREIN 25
Article 13 : BOUCHONS DE VIDANGE ET CIRCUITS D'HUILE 25
Article 14 : CIRCUIT DE REFROIDISSEMENT 25
Article 15 : CARENAGE 25
Article 16 : RESERVOIR DE CARBURANT 25
Article 17 : ROUES ET PNEUS 27
Article 18 : DISPOSITIF DE DEMARRAGE – GENERATEUR ALTERNATEUR 28
Article 19 : EQUIPEMENTS 28
Article 20 : ELEMENTS A RETIRER 28
Article 21 : PLAQUES NUMERO 28
Article 22 : CONTROLE DU BRUIT 29
Article 23 : FEU ARRIERE 29
Article 24 : ACQUISITION DES DONNEES 29
Article 25 : TELEMETRIE 30
Article 26 : CAMERA 30
Article 1 : ESSAIS LIBRES ET ESSAIS QUALIFICATIFS 31
Article 2 : LIMITE DE QUALIFICATION 31
Article 3 : ECLAIRAGE 31
Article 4 : CASQUES 31
Article 5 : ZONE DE TRAVAIL 32
Article 6 : PLAQUES NUMEROS 32
Article 7 : CONTROLE TECHNIQUE 32

PROJET

Article 1 : DEFINITION

La Fédération Française de Motocyclisme et son promoteur « l'Ultimate Cup » mettent en compétition en 2024 le Championnat de France d'Endurance.

Des courses d'endurance qui se dérouleront sur une durée minimale de 4 heures (sauf cas particuliers liés à l'autorisation préfectorale ou au règlement intérieur du circuit).

Les courses du Championnat de France d'Endurance se disputeront sur des circuits faisant l'objet d'une homologation administrative et respectant pleinement le cahier des charges émis par la F.F.M.

Des séances d'essais privés seront proposées au préalable. Le jury, avec l'accord de la Direction de course, se réserve le droit d'utiliser les chronos réalisés par les pilotes à compter des premiers essais privés.

Calendrier 2024 :

DATE	PAYS
1. **LE CASTELLET : 29 – 31 Mars 2024**	**France**
2. **LE VIGEANT : 03 – 05 Mai 2024**	**France**
3. **NAVARRA : 19 – 21 Juillet 2024**	**Espagne**
4. **LEDENON : 23 – 25 Août 2024**	**France**
5. **MAGNY-COURS : 04 – 06 Octobre 2024**	**France**

Article 2 : ORGANISATEUR

Endurance Events

1 Avenue du Puy de Dôme

63360 GERZAT

contact@enduranceevents.eu

Article 2.1 : PROMOTEUR

UCM

6 Rue du PAVIN 63360 GERZAT

contact@ultimatecup.eu

Article 3 : JURIDICTION

Les manifestations se dérouleront conformément au Code Sportif de la FFM et aux prescriptions de la C.N.V.

Article 4 : OFFICIELS

Le directeur de course et ses adjoints, le président et les membres du jury, le responsable et les commissaires techniques seront désignés par la FFM qui devra s'assurer au préalable que les officiels ont satisfaits à un séminaire fédéral en cours de validité. Ils seront nommés sur le règlement particulier de l'épreuve.

Article 5 : MACHINES ADMISES – CATEGORIES

Après acceptation du dossier par le promoteur.

Le nombre de motos admises sera stipulé sur le règlement particulier de l'épreuve. Les motocycles autorisés : 4 temps d'une cylindrée supérieure ou égale à 600cc ayant minimum 2 cylindres. Les commissaires techniques se réservent le droit de refuser aux contrôles techniques les motos ne correspondant pas aux critères de sécurité ou d'image de l'épreuve. Les machines devront être fabriquées à partir de l'année 2000.

Les catégories : Chaque épreuve donnera lieu aux classements distincts suivants :

PROJET

- Classement scratch SUPERBIKE (1000cc) :
  Plus de 600 cc à 1104 cc 4 cylindres / Plus de 750 cc à 1000 cc 3 cylindres / Plus de 850 cc à 1299 cc 2 cylindres.
- Classement scratch SUPERSPORT (600cc) :
  600 cc 4 cylindres / Plus de 600 cc à 675 cc 3 cylindres / Plus de 600 cc à 750 cc 2 cylindres.
- Classement à la française : minimum 3 équipages 1 seule moto par équipage
- Classement Féminin : minimum 3 équipages et 100% féminins
- Classement Gentleman (40 ans révolu au jour de l'épreuve) : minimum 3 équipages et 100% vétérans

Le comité Ultimate Cup se réserve le droit de refuser l'inscription à un concurrent.

Article 6 : PILOTES ADMIS

La participation au championnat de France est réservée aux pilotes de toutes nationalité d'au moins 16 ans le jour de l'épreuve titulaire d'une licence compétition à l'année, NCO ou LUE ou INT ou NPH* délivrée par la FFM pour l'année en cours. Les licences « une manifestation » LJA2 sont également admises.

Ne seront pas éligible à participer à l'épreuve d'endurance sauf sous réserve d'envoi d'un dossier d'engagement auprès du promoteur 15 jours avant l'épreuves, tous équipages ayant terminé dans les 5 premiers lors d'une épreuve du championnat du monde d'endurance sur les 3 années précédant la compétition (cf descriptif du dossier dans le paragraphe dossier d'engagement).

***DOSSIER D'ENGAGEMENT* :**

Ce dossier devra être validé par le promoteur, l'organisateur en accord avec la FFM et devra contenir :

• une lettre exposant les motifs de la demande ;
• une liste exhaustive des résultats des pilotes avec une analyse des performances établie sur le meilleur tour réalisés par le pilote sur piste sèche, sur toutes les épreuves auxquelles ils auront pris part au cours des 3 dernières années.

L'équipage devra satisfaire à toute demande complémentaire d'information émanant de l'organisation.
L'organisation se réserve le droit de refuser les dossiers d'engagement des pilotes ne correspondant pas aux critères d'image de l'épreuve.
*Toutes inscriptions nécessitera un entretien avec l'organisateur en amont

Article 7 : ENGAGEMENTS, DROITS D'ENGAGEMENTS ET CAUTION

Les demandes d'engagement devront être effectuées sur le site https://ffm.engage-sports.com
En cas de problème veuillez utiliser l'aide en ligne https://ffm.engage-sports.com/doc/qui_contacter/

Tarifs inscriptions 2024 (TTC)

Inscription Course Endurance	Le Castellet	Le Vigeant	Navarra	Lédenon	Magny-Cours
Si inscription à 4 courses	915 €	815 €	815 €	815 €	915 €
Inscription course par course	951 €	851 €	851 €	851 €	951 €

N B : Seules les cartes bancaires sont acceptées comme moyen de paiement dans Engage Sport. Pour cela, la date de validité de votre carte bancaire doit être postérieure à la date de la dernière course.

La location d'un emplacement dans un box est obligatoire sur chaque course (et pour chaque équipage).
Les teams pourront toutefois choisir de louer cet emplacement obligatoire sur 2 jours. L'accès à l'emplacement se fera la veille de la location aux alentours de 18h (ces horaires seront revalidés dans le règlement particulier de chaque épreuve).

1 emplacement ne représente pas 1 box complet. Il est calculé en fonction de la surface disponible sur chaque infrastructure.

PROJET

Tarifs box 2024 (TTC)

	Le Castellet	Le Vigeant	Navarra	Lédenon	Magny-Cours
Tarif pour 1 emplacement pour 2 jours (samedi et dimanche)	210 €	170 €	170 €	170 €	210 €
Tarif pour 1 emplacement pour 3 jours	315 €	255 €	255 €	255 €	315 €
Tarif pour 1 emplacement pour 4 jours	420 €	340 €	340 €	340 €	420 €

Le jour de votre 1ère épreuve, un chèque de caution de 600 € non-encaissé couvrant les cautions des brassards, transpondeurs, box et infrastructure, vous sera demandé. Il sera détruit en fin d'année. Si le matériel n'a subi aucun dommage, il pourra être détruite ou *restitué, sinon il sera encaissé et un remboursement partiel pourra être effectué en fonction des pertes ou casses éventuelles du matériel confié (et si aucun accord amiable n'a été trouvé au préalable).

Article 7.1 : EQUIPAGES

Pour les courses de 4H, chaque équipage sera composé de DEUX pilotes et d'UNE ou DEUX motos par équipage.

Les noms de tous les pilotes devront être OBLIGATOIREMENT mentionnés sur les demandes d'engagement et confirmés lors du contrôle administratif.

Il ne peut y avoir plus de motos que de pilotes dans chaque équipage inscrit.

Les équipages inscrits avec DEUX motos se verront attribuer une pénalité qui peut varier en fonction de chaque circuit :

- : 1 tour de pénalité
- : 1 tour de pénalité
- : 1 tour de pénalité
- : 1 tour de pénalité
- : 1 tour de pénalité

Article 7.2 : CLOTURE DES ENGAGEMENTS

Les engagements seront considérés comme clos par le service administratif 30 JOURS avant la date de chaque manifestation. Toutes les inscriptions effectuées, passé ce délai et sous réserve de disponibilité au moment de la réservation, se verront majorées de 60€ TTC.

Article 7.3 : REMBOURSEMENT DES DROITS D'ENGAGEMENT

Le remboursement des droits d'engagement sera effectué selon les modalités suivantes :

	Frais d'annulation à plus de 30 jours de la course	Frais d'annulation à moins de 30 jours de la course
Inscriptions à plusieurs courses groupées	120€ de frais par inscription annulée	Aucun remboursement sauf Pour raison médicale* : remboursement de 40% de l'inscription

PROJET

Inscription à la course	80€ de frais par inscription annulée	Aucun remboursement sauf Pour raison médicale* : remboursement de 50% de l'inscription

sous réserve de présentation d'un certificat médical au plus tard **8 jours avant l'ouverture du Contrôle Administratif de l'épreuve. Passé le délai des 8 jours avant l'ouverture du Contrôle administratif de l'épreuve aucun remboursement ne sera effectué.*

Pour être prise en compte, la demande d'annulation doit être obligatoirement faite sur Engage Sports et par mail à l'organisateur : contact@ultimatecup.eu

Article 8 : ANNULATION D'UNE EPREUVE

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 trois jours au moins avant la date de la course.

Article 9 : ASSURANCE

Chaque manifestation aura préalablement obtenu le VISA de la FFM et sera assurée en responsabilité civile, conformément aux prescriptions de l'article R 331- 30 et A 331-32 du Code du Sport.

Article 10 : VERIFICATIONS ADMINISTRATIVES ET TECHNIQUES

Les horaires des vérifications techniques et administratives seront mentionnés dans chaque règlement particulier accessible sur le site Ultimate Cup ainsi que dans la note d'information envoyée par mail aux pilotes quelques jours avant l'épreuve.

Chaque pilote devra obligatoirement se présenter dans les créneaux horaires définis aux opérations de vérifications administratives muni de sa licence FFM.

ATTENTION : Aucun renouvellement ou enregistrement de licence ne sera effectué sur place lors de l'épreuve. Chaque pilote doit se munir d'une licence en amont de la manifestation.

A la suite du contrôle administratif, et uniquement après validation de celui-ci, tous les pilotes devront obligatoirement présenter leur machine (une seule machine par pilote) et leur équipement aux vérifications techniques, ceci dans le respect des horaires définis.

Les opérations de contrôle technique auront lieu le vendredi de 08 heures à 13 heures et de 14 heures à 18 heures 30. Le samedi, les vérifications reprendront à 8 heures jusqu'à 12 heures.

En cas de présentation de la machine en dehors du planning horaire mentionné dans le règlement particulier de chaque épreuve, le responsable technique se réserve le droit de refuser au concurrent l'accès au contrôle technique.

Tous les motocycles présentés devront répondre au règlement technique du championnat de France d'Endurance.

Un team présentant une machine au contrôle technique :

- Non accompagnée de sa carte ou de son dossier RSV ou encore de la déclaration en préfecture ne pourra concourir, ni prétendre au remboursement du droit d'engagement. Dans le cas d'une procédure RSV, le pilote devra fournir une attestation d'un professionnel de la moto certifiant que la machine ne présente pas de danger.
- En non-conformité avec le Règlement Technique ne pourra concourir, ni prétendre au remboursement du droit d'engagement.

PROJET

Seules les motos passées et approuvées par les vérifications techniques pourront prendre part aux essais chronométrés.

Article 11 : BRIEFING

Un briefing sera organisé sur chacune des épreuves. **Tous les pilotes sont tenus d'y participer. Toute absence à celui-ci sera passible d'une pénalité stop & go de 30 secondes. Tous les briefings commenceront à l'heure. Tout pilote en retard ne sera plus admis en salle de briefing et devra effectuer une pénalité Stop and Go de 30 secondes.**

L'heure et le lieu du briefing seront précisés sur les horaires du meeting ~~dans le règlement particulier~~ de chaque épreuve, sur le planning de l'épreuve et sur le panneau d'affichage officiel. Seuls les pilotes et leur team manager sont autorisés à participer au briefing.

Article 12 : PASS PARKING ET COULEUR DU BRACELET

Chaque équipage se verra remettre 1 pass véhicule Paddock P1* par pilote, 6 bracelets accompagnants et 3 pass véhicules Parking Accompagnants lors des contrôles d'accréditation. Le Paddock P1 est strictement réservé aux véhicules accrédités. ~~Le~~ **Tout véhicule n'ayant pas son pass collé sur le pare-brise ne pourra accéder au paddock ou au parking.**

** Seuls les véhicules supérieurs à 3,5 tonnes (uniquement fourgon et semi-remorque) sont autorisés à accéder au Paddock P1. Les véhicules privés de moins de 3,5 tonnes (voiture) ne sont pas admis et devront stationner sur le Parking Accompagnants. Les camping-cars devront stationner sur le Paddock P2 ou sur le Parking Accompagnants.*

Les demandes de déchargement exceptionnel (maximum 30 minutes) doivent être réalisées auprès de l'Accréditation ou du Paddock Manager. Une caution sera demandée en échange de ce droit.

Chaque pilote devra obligatoirement se présenter & se munir de sa licence, de son permis de conduire ou CASM et se verra remettre, lors des vérifications administratives, un bracelet et un brassard de même couleur. Il devra les porter pendant toute la durée des essais libres et qualificatifs ainsi que durant toute la course.
Pour les courses se déroulant partiellement de nuit, au moins un brassard rétroréfléchissant en matière plastique avec une fermeture efficace, qui pourra être fourni par les organisateurs devra être obligatoirement porté par les coureurs à tout moment pendant les essais, et la course.

Il devra participer aux séances d'essais correspondant à la couleur qui lui aura été attribuée sur la machine sur laquelle il est engagé. Il ne pourra en aucun cas changer de couleur sauf accord express du jury et du Directeur de Course.

Pour les endurances de nuit, les essais libres du vendredi soir sont obligatoires pour chaque pilote dans sa catégorie pour au moins 3 tours (1 tour d'accélération, 1 tour, 1 tour de décélération).

Le non-respect de ces dispositions entraînera la disqualification du team sauf avis contraire de la direction de course et du jury.

Article 13 : MODIFICATION DES EQUIPAGES

L'ordre ou le nom des pilotes participant à l'épreuve pourra être modifié lors des vérifications administratives.

Après la fermeture du Contrôle administratif et pendant les séances d'essais qualificatifs, toute modification sera interdite.

En cas de force majeure, à la suite des essais chronométrés, après avis du Jury et dans un délai de 30 minutes après affichage des résultats, un équipage pourra être modifié à condition que le pilote remplaçant ait participé aux essais qualificatifs, soit qualifié et corresponde à l'article 6 du présent règlement. Le remplacement ne changera en rien la grille de départ entérinée par le Jury.

PROJET

Un pilote ne pourra pas être inscrit au même moment sur plus d'un team.

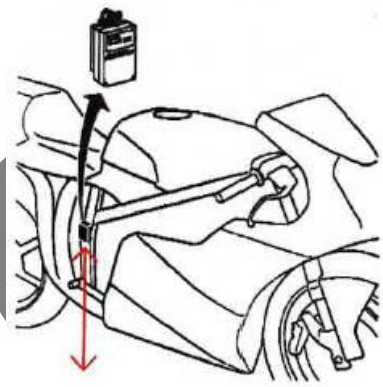
Article 14 : TRANSPONDEUR

Lors des contrôles administratifs, il sera remis à chaque pilote un transpondeur (par la société référencée par le promoteur), celui-ci devra constamment être fixé sur la machine en piste, durant les essais et la course. La perte, le vol ou la destruction même involontaire du transpondeur est sous la seule responsabilité du pilote.

Il doit être restitué au plus tard une demi-heure après la fin de la course. En cas de non-restitution, le chèque de caution sera mis à l'encaissement.

Chaque machine engagée devra obligatoirement avoir un support de transpondeur fixé de façon permanente. Au centre de la moto proche du bras oscillant. Il ne doit pas être fixé à une hauteur plus élevée que 60 cm à partir du sol (cf schéma ci-dessous). Veuillez noter qu'il ne sera pas possible d'enregistrer des temps si le transpondeur n'est pas monté de façon correcte et au bon emplacement.

Un support de fixation (obligatoire) sera vendu aux pilotes n'en possédant pas (selon tarif en vigueur ~~10 € TTC).~~



Article 15 : CARBURANT

L'essence utilisée devra être du carburant vendu aux pompes du commerce routier du type sans plomb.

Le carburant Bio Ethanol est également autorisé.

Pendant les épreuves, à l'exception du derrick de remplissage, le carburant sera obligatoirement stocké dans les véhicules des équipages situés à l'arrière des stands (sauf en cas de modification spéciale du règlement due à l'infrastructure du circuit, dans ce cas cette règle sera alors explicitée lors du Briefing par la Direction de course).

Article 16 : EMPLACEMENT PADDOCKS

Chaque ~~pilote~~ équipage se verra attribuer un emplacement par un placier. Il est responsable du respect de cet emplacement et de ses limites.

Les voies de ~~passage~~ circulation et de sécurité doivent impérativement être libres (aucun véhicule ne doit y stationner). Les zones réservées ~~rubalisées~~ délimitées par rubalise et/ou barrières devront être impérativement respectées.
Tout stationnement abusif et/ou inapproprié entrainera une sanction.

Tout non-respect de cette règle entraînera une sanction pouvant aller de l'avertissement à l'exclusion de l'épreuve. Toute détérioration ou trou pourra engendrer l'encaissement de sa caution.

PROJET

Article 17 : SECURITE - PARC COUREUR - STAND - MUR DE CHRONOMETRAGE

Les pilotes sont entièrement et seuls responsables de leur matériel.

Pour la sécurité de tous, des règles élémentaires devront être impérativement respectées :

1) Parc coureur :

- Tout déplacement dans le parc devra être effectué à très faible allure et le port du casque est obligatoire pour tous les 2 roues.
- Tous les 2 roues motorisés doivent être homologués et assurés.
- Chacun doit garder son emplacement propre, en utilisant les sacs poubelles et récupérateur de fluide mis à disposition par le circuit. Chacun doit impérativement suivre les consignes des placeurs.
- Les enfants en bas âge doivent impérativement être accompagnés d'un adulte. L'usage des mini motos est interdit.
- Tous les animaux domestiques doivent impérativement être tenus en laisse.
- Les trottinettes, vélos, scooters et quads sont strictement interdits sur la Pitlane.

Toute constatation des infractions contenues dans cet article fera l'objet de sanctions allant jusqu'à l'exclusion du meeting.

2) Stand, voie de décélération et mur de panneautage :

Ces endroits sont DANGEREUX, les règles y sont donc plus strictes pour assurer la sécurité de tous.

Les stands sont accessibles sous l'entière responsabilité du locataire, qui doit s'assurer que toutes les règles de sécurité soient respectées. Dans le cas où celle-ci ne le sont pas ou si un spectateur non autorisé traverse le stand et se rend sur la voie des stands, le locataire sera considéré comme responsable et sa caution retenue

Chaque équipe doit posséder dans son stand à portée de la main, un extincteur. Celui- ci doit être d'une capacité minimum de 6kg pour les appareils à poudre de type A.B.C ou polyvalente et de 2kg minimum pour les extincteurs de type CO^2 (Neige ou mousse carbonique) efficace sur les feux d'hydrocarbures. (PAS D'EXTINCTEUR A EAU)

L'accès au mur de panneautage est exclusivement réservé au Team Manager, aux chronométreurs, aux panneauteurs et au 2ème pilote (accès autorisé pendant les 3 premiers tours et les 3 derniers tours de la course à toute personne faisant partie de l'équipage d'un concurrent). Pour des raisons de sécurité et afin d'assurer un contrôle plus efficient, chaque team se verra attribuer 6 brassards. Toute personne non munie de brassard, ne pourra accéder au mur de panneautage. Le mur de panneautage est strictement interdit aux enfants de moins de 15 ans (même si muni d'un brassard, et même si accompagné d'un adulte).

Interdiction de monter ou de s'asseoir sur le mur de panneautage.

En cas d'utilisation d'une chaise de chronométrage, rien dans sa fixation ne doit dépasser de l'aplomb du mur de protection.

Le Team Manager est le seul responsable de son équipe et reste l'interlocuteur privilégié de l'organisation, de la direction de course et du jury. Il doit impérativement faire respecter le règlement par son équipe.

La cabine de chronométrage ne devra pas obstruer ou gêner l'accès à une meurtrière. Il devra avoir une taille raisonnable et pourra être retiré par l'organisateur.

INTERDICTION ABSOLUE

- **STAND / BOX :**

➢ **Interdiction formelle de fumer** dans, derrière et devant les stands.

➢ **Interdiction aux enfants de moins de 8 ans.**

➢ **Interdiction d'amener un animal même attaché dans les stands.**

PROJET

- Interdiction de stocker de l'essence (seul un derrick ou système de remplissage de 30 litres maximum sera autorisé).
- Interdiction d'utiliser tout matériel produisant un arc électrique (perceuse, compresseur, meuleuse, poste à souder, etc.) **dans le box**. Tous ces matériels peuvent néanmoins être utilisés derrière les stands mais loin des stocks d'essence (à minimum 5 mètres).
- Interdiction de manipuler du carburant à moins de 3 mètres de couvertures chauffantes branchées. Ces dernières ne pourront en aucun cas, se trouver branchées à moins de 3 mètres du derrick et à moins de 50 cm du sol.
- Interdiction de vidanger sur le sol (prévoir un bac plat de 8 litres et en cas de salissures, le stand devra être nettoyé le plus vite possible).
- Interdiction de remonter la voie des stands à contre sens sur la moto, moteur en marche durant les essais et la course.
- L'usage de tout appareil électrique filaire est formellement interdit.
- **Interdiction d'utiliser une plancha ou un barbecue dans le box ou à l'arrière du box.**

L'accès à la Pitlane est formellement interdit aux enfants de moins de 15 ans, et aux personnes qui ne seront pas munies des ~~pass~~ brassards autorisés. De plus, les chaussures ouvertes (tongs, claquettes, sandales) ainsi que les robes/jupes et shorts sont strictement interdits en Pitlane.

Le non-respect de ces interdictions absolues contenues dans cet article pourra faire ~~fera~~ l'objet au minimum d'un "Stop & Go" et pouvant aller jusqu'à l'exclusion du meeting.

Article 18 : MISE EN PLACE DANS LES STANDS.

Chaque équipage se verra attribué un emplacement par l'organisateur.

Règle de respect à **l'arrière** des boxes (entre la porte d'un box et le premier véhicule de la travée) :

- Les voies de passage et de sécurité doivent-être libres (aucun véhicule ou remorque ne doit y être stationné).
- Le mobilier pouvant encombrer le passage sont interdits.
- Les barbecues sont strictement interdits.
- Les lieux de couchage (caravane ou tente etc..) sont interdits sur le Paddock P1 mais obligatoire sur le Paddock P2 ENDURANCE.

NB : Un espace alloué au « lieu ~~du~~ de vie & couchage » sera alloué ~~à~~ sur chaque meeting (Paddock P2 Endurance). 1 pass Paddock P2 Endurance sera délivré par pilote (pour un camping-car ou un 2ème fourgon d'assistance).

Tout non-respect de ces règles pourra entraîner une sanction pouvant aller de l'avertissement jusqu'à l'exclusion de l'épreuve.

Les boxs sont accessibles sous l'entière responsabilité du Team Manager (ou du pilote ayant réservé le box) qui doit s'assurer que toutes les règles de sécurité sont respectées.

Chaque équipe doit posséder dans son box un extincteur à portée de main (6 kg pour les modèles à poudre de type A.B.C et 2 kg pour les modèles de type CO^2). Pas d'extincteur à eau.

Cet extincteur se cumule avec celui éventuellement prédisposé dans le box par le circuit.

Article 19 : ESSAIS QUALIFICATIFS

Seules les motos admises aux vérifications techniques et utilisées aux essais qualificatifs pourront participer à la course (sauf accord particulier du Jury).

A la fin des essais libres de chaque pilote, un drapeau vert est agité par le directeur de course. Les pilotes débutent alors leur premier essai qualificatif.

PROJET

Chaque pilote doit obligatoirement participer au minimum à l'une de 2 séances qualificatives et y effectuer au moins 3 (TROIS) tours (un tour de lancement, un tour chronométré et un tour pour rentrer au stand). Chaque pilote ne pourra participer aux essais qualificatifs que dans la série qui lui sera réservée, en fonction de la couleur de son bracelet et du n° de l'équipage.

Article 20 : LIMITE DE QUALIFICATION

Selon le règlement FFM en vigueur et pour la sécurité de tous, chaque pilote devra accomplir un temps minimum de qualification pour prétendre participer à la course. Pour atteindre cette limite de qualification, chaque pilote devra remplir une des deux conditions suivantes :

- Un pilote doit obligatoirement réaliser au minimum 3 tours et avoir réalisé dans une de ses séances un temps inférieur ou égal à 120 % de la moyenne des 3 premiers équipages de son groupe.

Tout pilote dont le temps de qualification sera supérieur au temps minimum ou inférieur à 120% ne pourra pas participer à la course sauf demande la part du pilote et en accord particulier du Jury et de la direction de course. Les droits d'engagement ne sont pas remboursables pour ce motif.

La grille de départ sera réalisée conformément aux règles générales de la C.N.V. sauf configuration particulière du circuit.

Article 21 : GRILLE DE DEPART

N'importe quel pilote qualifié pourra prendre le départ, ceci restant au choix de l'équipage.

Une grille de départ sera établie en tenant compte de la moyenne du temps du meilleur temps réalisé par chaque pilote lors des qualifications.

Les grilles de départ seront affichées à l'issue de la réunion du jury sur le panneau d'affichage officiel.

Article 22 : PROCEDURE DE DEPART

La grille de départ sera du type « Le Mans » sauf configuration particulière du circuit.

Le ravitaillement est interdit sur la grille de départ.

H -20' : panneau 5' – klaxon – feu vert en sortie des stands pour le tour de formation – drapeau rouge sur la grille de départ.
H-19' : panneau 4' – klaxon
H -18' : panneau 3' – klaxon
H -17' : panneau 2' – klaxon
H -16' : panneau 1' – klaxon
H -15' : fermeture de la sortie des stands – klaxon – feu rouge en sortie des stands

Les équipages qui ne seraient pas sortis de la voie des stands avant la fermeture de celle-ci prendront le départ du tour de chauffe depuis la sortie des stands sous les ordres des commissaires ; le feu de sortie des stands sera mis au vert après le passage du dernier pilote et avant le VIR, pendant 30 secondes permettant aux pilotes de rejoindre le tour de chauffe. Il sera appliqué un Stop & Go de 30 secondes pour non-participation au tour de formation.

Les pilotes rencontrant un problème technique lors du tour de formation peuvent retourner dans le couloir des stands afin de remédier au problème. Dans ce cas les coureurs 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 de la sortie des stands sera au vert (après le passage du peloton et avant le V.I.R.).

Une fois le tour de formation réalisé, retour sur la grille de départ et mise en épi. Chaque pilote attend sur sa moto, le départ au drapeau vert.

Avant le départ du ~~deux~~ tour de chauffe :

- Panneau 3' :

PROJET

Evacuation de la piste pour toutes les personnes. Les générateurs (2400 watts maximum) doivent être débranchés et retirés de la grille immédiatement. Retrait immédiat des dispositifs pour chauffer les pneus des machines sur la grille. Si un problème survient, le pilote devra pousser sa machine dans la voie des stands, pour intervenir sur celle-ci. Ce coureur pourra prendre le départ du tour de chauffe depuis la pit lane.

- Panneau 1'
- Panneau 30''
- Départ du tour de chauffe au drapeau vert situé sur la ligne de départ.

Pour des raisons de sécurité, si la machine d'un coureur ne peut démarrer, celui-ci peut être aidé pour la mettre en sécurité.

Après un temps raisonnable, tout pilote qui ne pourra pas démarrer, devra regagner les stands et prendre le départ depuis la sortie des stands après le peloton et devant le V.I.R.

Dès que le dernier coureur a passé la sortie de la voie des stands, le feu de sortie des stands sera mis au vert et tout coureur qui attend dans la voie des stands sera autorisé à rejoindre le tour de chauffe. 30 secondes plus tard, le feu sera remis au rouge.

Tout pilote qui rencontre un problème lors du tour de chauffe peut retourner dans la voie des stands pour réparer et prendre le départ en bout de pit lane.

A l'issue du tour de chauffe, il sera présenté le drapeau rouge et tous les participants devront se remettre en grille.

H -3'	:	Panneau 3 minutes - klaxon
H -1'	:	Panneau 1 minute – klaxon
H -30''	:	Panneau 30 secondes – klaxon
H -00	:	Départ de la course au drapeau national situé au milieu de la grille face aux pilotes.

Chaque coureur court vers sa moto, met seul le moteur en marche (toute aide extérieure est interdite) et commence la course. La sortie des stands sera ouverte après le passage du dernier concurrent.

<u>Article 23 : PROCEDURE « STOP & GO »</u>

Pendant la course, un pilote peut être sanctionné par une procédure de Stop & Go de 30 sec. La zone de pénalité est définie lors du briefing de chaque course. Le pilote doit respecter la limitation de vitesse dans la voie des stands et ne peut s'arrêter à son stand lors d'une procédure de Stop & Go.

Les pilotes en seront informés par la Direction de Course, qui présentera un panneau «jaune» accompagné du numéro de la machine, simultanément le box sera prévenu. 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.***

Lorsqu'un coureur encourt une pénalité Stop & Go, l'équipe peut alors avoir un mécanicien présent dans la zone de pénalité pour lui fournir de l'eau ou parler avec lui. Ce mécanicien ne doit en aucun cas toucher la moto. Le mécanicien ne doit pas interférer la procédure Stop & Go, laquelle est sous le contrôle de la direction de course.

Pour être validé, le pilote ne pourra pas s'arrêter à son box ni avant ni après avoir effectué son Stop and Go. S'il doit s'arrêter à son box, il doit le faire dans le tour avant ou après avoir effectué sa pénalité.

Dans le cas où un coureur pénalisé n'aurait pas pu effectuer la procédure de Stop & Go avant la fin de la course, une pénalité d'une minute sera ajoutée à son temps de course.

Si plus d'un coureur est pénalisé, le signal sera donné aux coureurs de s'arrêter lors des tours suivants. L'ordre des arrêts sera basé sur les temps des qualifications, le coureur le plus rapide s'arrêtant en premier.

PROJET

Article 24 : ARRETS AUX STANDS

IL EST FORMELLEMENT INTERDIT DE FUMER DANS ET DEVANT LES STANDS.

L'arrivée des pilotes en « roue libre », moteur éteint, dans leurs box est strictement interdite.

Tout concurrent désirant s'arrêter à son stand doit emprunter dès son origine la piste de décélération.

Dans la zone des stands, les mécaniciens peuvent aider le pilote à pousser sa moto si nécessaire.

Si lors d'un arrêt, le pilote dépasse la hauteur de son stand et ce, jusqu'à la hauteur de la fin de la piste d'accélération, il pourra y revenir à contre sens, moteur stoppé.

Lorsqu'un concurrent utilise la piste de décélération pour rejoindre ou quitter son stand, il devra circuler sur celle-ci à allure réduite, (vitesse stipulée dans le règlement particulier). Les excès de vitesse dans les stands seront pénalisés d'une amende de 75 € en essais et d'un Stop & Go de 30' en course.

Le changement de pilote ainsi que les interventions mécaniques suivantes doivent obligatoirement s'effectuer devant son stand :

- Changements de roues,
- Changements des plaquettes de frein et étriers,
- Complément d'huile et d'eau,
- Graissage et tension de chaîne,
- Réglage rapide de l'amortisseur arrière et de la fourche,
- Nettoyage de la bulle
- Ravitaillement essence, (dernière opération à effectuer).

Tout ceci sera accepté si cela intervient avant le ravitaillement essence : après le ravitaillement (en carburant) toute intervention mécanique sur la machine n'est possible qu'à l'intérieur du stand assigné à l'équipe. De plus, si, un problème survient sur la machine après le ravitaillement, la moto doit être rentrée dans le box obligatoirement.

Le nettoyage de la bulle est autorisé après le ravitaillement d'essence.

L'utilisation des couvertures chauffantes devant les stands, branchées ou non est interdite.

Article 25 : RAVITAILLEMENT

Le ravitaillement en carburant sera exclusivement fait par derrick (Zénith, Acerbis ou Tuff Yug)

Sont interdits l'usage de récipients à fermeture non automatique et entonnoirs.

L'utilisation d'un entonnoir est également interdite pour le remplissage du derrick.

La capacité des derricks ne devra pas excéder 30 litres. Le derrick devra être couvert et le trou d'évent dirigé vers le bas, seule la gravité étant autorisée pour le remplissage du réservoir.

Pour remplir les derricks, seules les pompes manuelles sont autorisées, à l'exclusion de toutes pompes électriques ou systèmes pneumatiques.

Toute installation de derrick qui ne répondrait pas aux règles de sécurité devra être démontée.

Les opérations de ravitaillement doivent intervenir après toutes opérations de maintenance, le pilote ne pourra rester sur la machine durant les opérations de ravitaillement en essence.

Lors des ravitaillements au stand, le moteur doit être obligatoirement coupé et la machine béquillée, 2 intervenants peuvent effectuer le ravitaillement.

Tout le personnel concerné par le ravitaillement y compris la personne responsable des extincteurs, doit porter une combinaison de protection contre le feu, doit se protéger les mains et les pieds avec des gants et des chaussures fermées, se protéger les yeux et la tête avec une cagoule ignifugée, un masque ou un casque avec visière fermée. Ces consignes sont applicables durant les essais et la course.

Le ravitaillement en carburant est interdit dans le stand.

PROJET

Pendant le ravitaillement aucune intervention ne peut avoir lieu sur la moto. Seules 2 personnes sont autorisées à être autour de la machine pendant le ravitaillement : le ravitailleur & le pompier. Au-delà de ce nombre de personne, une sanction sera appliquée.

Le personnel affecté au ravitaillement en carburant et à la sécurité incendie doit posséder un extincteur de 6 kg minimum de type poudre ABC ou 2 kg de type CO^2 (neige ou mousse carbonique) efficace sur les feux d'hydrocarbure. Pas d'extincteur à eau.

Cet extincteur se cumule avec celui éventuellement prédisposé dans le box par le circuit.

En cas de changement de réservoir, celui-ci devra être monté vide de tout carburant et le remplissage se fera à l'extérieur et devant le stand.

Après un ravitaillement ou une réparation, le stand et l'aire de ravitaillement devront impérativement rester propres, balayés et non encombrés.

Dans le cas d'une course à deux motos, la moto restante sera rangée à l'intérieur du stand.

TOUTE MANIPULATION D'ESSENCE SE FAIT DEVANT LE STAND, Y COMPRIS LE REMPLISSAGE DU DERRICK.

Article 25.1 : RELAIS A L'AMERICAINE :

Le relais à l'américaine (deux motos par team, composé de 2 pilotes, sachant qu'il ne peut y avoir plus de moto que de pilote) :

La moto prête à partir et béquillée 5 min maximum avant le relais, peut être mise en chauffe devant le stand. Le moteur de celle-ci doit être éteint avant le relais.

La moto rentrante doit rentrer complètement dans le stand, être béquillée moteur éteint, puis procéder au changement de transpondeur.

Une fois le transpondeur en place sur la seconde moto et seulement à ce moment, la moto pourra être mise en route, débéquillée et prête à partir en piste.

Tout équipage à l'américaine qui souhaite basculer à la française pour des raisons mécaniques/techniques au cours de l'épreuve fera l'objet de la pénalité.

Après publication de la grille de départ aucune moto ne pourra être ajoutée ou remplacée. De ce fait un team roulant à l'américaine et ayant une impossibilité de faire rouler une des deux motos passera à la française.

Article 26 : 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.

Si la direction de course signifie à une machine qu'elle doit s'arrêter (drapeau noir agité & numéro de la machine), le pilote doit rentrer au stand et ne pourra plus repartir.

Si un commissaire de piste présente le drapeau noir rond orange agité accompagné du numéro de la machine, à l'encontre d'une machine, l'arrêt doit être immédiat au poste de commissaire suivant.

Tout dépassement sous drapeau jaune pendant les essais entraînera le retrait du meilleur temps du pilote concerné. Tout dépassement sous drapeau jaune pendant la course sera sanctionné par un Stop & Go de 30 secondes.

Article 27 : ABANDON

Un concurrent ne souhaitant ou ne pouvant plus continuer la course doit obligatoirement faire annoncer son abandon, par le Team Manager, auprès de la Direction de course dans un délai rapide.

PROJET

Si un pilote s'éloigne volontairement à plus de 10 mètres de sa machine, il sera considéré comme l'ayant abandonnée et comme mis hors course (exception : voir article 28).

Toute équipe qui ferme son stand côté piste en course ou qui laisse son box vide pendant plus de 10 minutes, sera considérée comme ayant abandonné.

Article 28 : ARRET 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 revenir à son stand pour y chercher du secours, des pièces ou des outils.

Il est interdit à un pilote arrêté pour une cause quelconque, de conduire ou de pousser sa moto dans le sens opposé à la course.

Tout pilote en panne sur le circuit ne pourra se dépanner qu'avec ses propres moyens.

Tout pilote recevant une aide quelconque de qui que ce soit en dehors de la piste (y compris les commissaires de piste) sera mis hors course, sauf si cette aide est donnée pour des raisons de sécurité.

En cas de chute, si un coureur doit être évacué vers le centre médical, il pourra, après accord du médecin de la course, rejoindre sa machine, il devra à tout moment être accompagné d'un officiel. Il devra reprendre la piste à l'endroit où il l'a quittée.

Si le coureur ne peut pas reprendre la course pour des raisons médicales, le directeur de course pourra autoriser le second pilote de l'équipage à aller chercher la moto et continuer la course. Le jury restera 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 leur stand, les itinéraires définis par le directeur de course lors du briefing, en fonction de l'emplacement de la machine sur le circuit au moment de la panne.

Les concurrents devront cependant respecter les conditions suivantes :

- Obéir aux consignes des commissaires
- Ne recevoir aucune aide extérieure durant toute la durée de leur retour
- Garder leur équipement jusqu'au moment où ils atteindront une zone protégée
- Tout pilote retournant à son stand par d'autres voies que celles définies, sera immédiatement mis hors course ainsi que son équipe.

Le retour aux stands sera effectué sous le contrôle permanent d'un ou 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.

Arrivé au poste de commissaire, le pilote a la possibilité de demander au chef de poste de contacter la direction de course pour demander l'assistance du camion de ramassage. Aucune pénalité ne sera appliquée dans ce cas.

Les équipages à l'américaine devront suivre la même procédure que les équipages à la française. **Le pilote a l'obligation de ramener sa moto afin de pouvoir effectuer le changement de transpondeur.**

Si la machine est détruite et sous l'accord de la direction de course, le pilote est autorisé à prendre le transpondeur et à revenir jusqu'à son stand pour effectuer le changement de transpondeur. Il devra suivre les itinéraires définis par le directeur de course lors du breifing, obéir aux consignes des commissaires, ne recevoir aucune aide de l'extérieur durant toute la durée de leur retour et garder son équipement jusqu'au moment où ils atteindront une zone protégée

Si une moto tombe en panne devant les stands, le pilote pourra sous la protection d'un commissaire, rentrer par la sortie de la voie des stands et remonter ceux-ci en poussant sa machine, moteur arrêté, à contre sens jusqu'à son stand.

Article 29 : NEUTRALISATION OU INTERRUPTION DE LA COURSE

Neutralisation :

PROJET

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 les Safety-Cars dont les gyrophares **orange** seront allumés. Tous les postes de commissaires présenteront un panneau SC complété d'un drapeau jaune agité. Les pilotes devront alors ralentir et se ranger derrière lui en file indienne sans dépassement. Tout dépassement des Safety-Car ou d'un autre concurrent sera passible d'une pénalité Stop & Go de 30 secondes.

Les pilotes pourront alors rentrer aux stands, mais devront obligatoirement attendre le passage des Safety-Car suivant pour reprendre la piste. La sortie des stands sera **ouverte 15 secondes** après le passage des Safety-Car au niveau du feu rouge de sortie des stands et restera ouverte pendant 10 secondes.

Chaque tour derrière les Safety-Car sera comptabilisé.
Lorsque la Direction de Course décidera de relancer la course, les safety-cars éteindront leurs gyrophares orange dès qu'ils passeront devant leurs emplacements respectifs, ils conserveront ces feux éteints durant 1 tour puis rentreront à leurs emplacements respectifs. La course sera alors relancée. La sortie des stands sera à nouveau ouverte 10 secondes après le passage du premier concurrent du groupe qui suivait le safety-car venant de s'effacer.

Interruption :
Si la course devait être interrompue (drapeau rouge) par le directeur de course, l'ensemble des machines devra être mis en parc fermé (défini au briefing) y compris les machines arrêtées aux stands, toute intervention étant immédiatement interdite.
S'il s'avérait possible de reprendre le déroulement normal de la course, un nouveau départ serait donné.

La Direction de Course pourra avec l'accord du Jury refaire une procédure de départ lancé sous Safety car. Seuls les pilotes en course au moment de l'interruption au drapeau rouge seront autorisés à reprendre le départ. **Ce sont les mêmes pilotes avec les mêmes machines qui pourront repartir.**

La nouvelle grille sera diffusée dans les plus brefs délais. Les pilotes seront avertis 15mn avant l'ouverture de la voie des stands. Celle-ci restera ouverte 5mn. A ce moment, les pilotes pourront venir chercher les motos dans le parc fermé afin de faire le complément d'essence et changement de roues devant leur box respectif.

Procédure de Restart sous Safety car :
- Le premier Safety car partira à l'ouverture de la voie des stands, suivi des pilotes qui rouleront à allure réduite et viendront se mettre dans l'ordre de la nouvelle grille en épi le long du mur, les pilotes restant sur leurs motos.
- A la fermeture de la voie des stands, le 2ème Safety car prendra la piste et viendra se placer à la hauteur de la moitié de la grille. Les pilotes placés à cette hauteur et après seront dans l'obligation de suivre le 2ème Safety car UNIQUEMENT.
- A l'heure donnée, le 1er Safety car, rampe lumineuse allumée, partira suivi du premier groupe de pilotes. Le 2ème Safety car, rampe lumineuse allumée, partira ensuite suivi du 2ème groupe de pilotes.
- Ils feront ainsi 1 ou 2 tours de chauffe. Avant la fin du 1er ou 2ème tour de chauffe, les 2 Safety car éteindront leurs rampes lumineuses.
- Le 1er Safety car rentrera dans le dernier emplacement avant la ligne de chronométrage. Ainsi le 1er groupe passera en premier la ligne de chronométrage, relançant ainsi la course. Simultanément, le 2ème Safety car entrera dans le premier emplacement venu, lâchant ainsi le 2ème groupe.
- La course sera relancée pour le temps restant

Mode de calcul de la nouvelle grille pour un Restart :
Le classement de la course est effectué sur le dernier tour où le leader de la course a franchi la ligne de chronométrage avant la présentation du drapeau rouge de la façon suivante :

a) Pour tous les coureurs ayant franchi la ligne d'arrivée dans le même tour que le leader avant l'apparition du drapeau rouge, un classement est établi pour la fin de ce tour.

b) Pour tous les coureurs qui n'ont pas franchi la ligne d'arrivée dans le même tour que le leader avant l'apparition du drapeau rouge, un classement partiel du tour précédent est établi.

PROJET

c) Le classement complet est établi en combinant les 2 classements partiels obtenus selon le principe tours/temps.

d) Les pilotes, qui ne rentrent pas dans la voie des stands **au guidon ou en poussant leur machine** dans les 5 mn qui suivent la présentation du drapeau rouge, ne peuvent pas reprendre part à la course et ne sont pas classés.

Si plus de 75% de la durée de l'épreuve étaient parcourus avant l'arrêt de la course entraînant une entrée en Parc Fermé, l'épreuve serait considérée comme course complète. Le classement de la course est effectué sur le dernier tour où le leader de la course a franchi la ligne de chronométrage avant la présentation du drapeau rouge de la façon suivante :
a) Pour tous les coureurs ayant franchi la ligne d'arrivée dans le même tour que le leader avant l'apparition du drapeau rouge, un classement est établi pour la fin de ce tour.

b) Pour tous les coureurs qui n'ont pas franchi la ligne d'arrivée dans le même tour que le leader avant l'apparition du drapeau rouge, un classement partiel du tour précédent est établi.

c) Le classement complet est établi en combinant les 2 classements partiels obtenus selon le principe tours/temps.

d) Les pilotes, qui ne rentrent pas dans la voie des stands **au guidon ou en poussant leur machine** dans les 5 mn qui suivent la présentation du drapeau rouge, ne peuvent pas reprendre part à la course et ne sont pas classés.

Pour les équipages à l'américaine, la moto prenant part au nouveau départ doit être celle ayant été neutralisée lors de l'interruption de la course.

Article 30 : ARRIVEE

Au terme du temps prévu pour la course, ou à l'heure prévue en cas de neutralisation, on présentera au coureur en tête, le drapeau à damier à la ligne d'arrivée, le drapeau continuera à être présenté aux coureurs suivants.

A l'issue de la course toutes les motos sont mises en parc fermé et ne pourront pas être retirées sans l'autorisation du jury.

Les caméras installées sur la machine doivent être retirées dès l'arrivée.

Le commissaire technique est responsable de la surveillance du parc fermé. Les concurrents doivent retirer leur machine dans les 30 mn après l'ouverture du parc fermé, sauf pour les machines choisies pour être contrôlées. Passé ce délai, les surveillants du parc fermé ne seront plus responsables des machines qui resteront.

Article 31 : CLASSEMENT - DOTATION

Pour être classé, un équipage doit :

- Avoir franchi la ligne d'arrivée, sur la piste, dans les 5 minutes suivant le passage du vainqueur.
- Avoir couvert au moins 75% de la distance parcourue par l'équipe vainqueur de la classe correspondante.

En cas de fin prématurée de la course, le classement sera établi comme prévu à l'article 29.

Le classement sera établi en fonction du nombre de tours parcourus par chaque équipage, l'équipage ayant parcouru le plus de tours étant classé premier et ainsi de suite.

Si plusieurs équipages ont effectué le même nombre de tours, c'est celui qui franchi la ligne d'arrivée en tête qui est classé premier de ce groupe.

Toutes les machines classées devront être mises en parc fermé aussitôt après l'arrivée.

PROJET

L'organisation offrira des trophées aux trois premiers teams de chaque catégorie.

Article 32 : ATTRIBUTION DES POINTS – CLASSEMENT FINAL

Seuls les équipages composés de pilotes possédant une licence NCO, ou une licence LUE ou une licence INT ou une licence NPH et ayant vu son dossier accepté par l'organisateur en accord avec la FFM sont en compétition pour le Championnat de France d'Endurance.
Pour qu'un équipage se voit attribuer des points :

Il doit être engagés sous le nom d'un Team. C'est ce Team qui se verra attribué les points pour le classement championnat.

1 point sera attribué pour la pole position au cumul des qualifications.

Les points suivants leur seront attribués, pour chaque course :

1er : 30 points	**2ème :** 24 points	**3ème :** 21 points	**4ème :** 19 points
5ème : 17 points	**6ème :** 15 points	**7ème :** 14 points	**8ème :** 13 points
9ème : 12 points	**10ème :** 11 points	**11ème :** 10 points	**12ème :** 9 points
13ème : 8 points	**14ème :** 7 points	**15ème :** 6 points	**16ème :** 5 points
17ème : 4 points	**18ème :** 3 points	**19ème :** 2 points	**20ème :** 1 point

Attribution des points catégorie Superbike 1000, Supersport 600, Française, Féminine, Gentleman.

En 2024 seuls deux Titres du Championnat de France d'Endurance seront attribués pour les catégories 600cc et 1000cc.

SEULS SERONT COMPTABILISES POUR LE CLASSEMENT DU CHAMPIONNAT DE FRANCE D'ENDURANCE 2023 LES POINTS OBTENUS SUR LE CLASSEMENT Superbike / Supersport.

Pour le classement final seul seront conservé les équipages ayant participé à 4 épreuves sans pour autant changer le nombre de points attribués.

LE CLASSEMENT FINAL DE LA COUPE SERA OBTENU EN ADDITIONNANT LES RESULTATS ACQUIS SUR LA TOTALITE DES EPREUVES sous réserve que l'équipage ait participé à 4 épreuves minimum

Les ex-æquo seront départagés par leur plus grand nombre de places de premier, deuxième, troisième, etc., en cas de parfaite égalité, le dernier meilleur résultat sera prépondérant.

Article 33 : RECLAMATIONS

Une réclamation doit être formulée par écrit et signée uniquement par les personnes directement concernées, remise entre les mains du directeur de course et accompagnée d'une caution 300 euros.

Lorsqu'elle entraine un contrôle de conformité de la machine elle doit préciser quelle partie celle-ci est incriminée.

Délai des réclamations :

- Maximum 30 minutes après l'affichage des résultats pour tout ce qui concerne les essais et la course.

Dans le cas où une réclamation entraînerait une intervention importante, le réclamant devra rester sur le circuit jusqu'à ce que les contrôles soient terminés. Si le contrôle nécessite des moyens qui ne peuvent être à la disposition des commissaires techniques, entraîne une saisie de tout ou partie de la machine, impose des dépenses supplémentaires sortant du cadre normal d'un contrôle in situ, et que la machine incriminée s'avère conforme, les frais engendrés seront à la charge du réclamant.

PROJET

Article 34 : CONTROLE MEDICAL

Avant toute entrée sur la piste, la Direction de Course pourra demander à un ou des pilotes de se faire examiner par le Médical. Le Directeur de Course pourra aussi demander au(x) pilote(s) de se soumettre à un test d'alcoolémie. Si le Médical émet des réserves sur un pilote et sur ces capacités à prendre la piste en toute sécurité, celui-ci sera convoqué au Jury et devra se conformer à la décision de celui-ci.

Tout pilote vu par le Médical prenant ou reprenant la piste sans validation du Médical et du Jury, se verra exclu du meeting et inscrit au Cahier des Sanctions.

Article 35 : RESPONSABILITES

Il est rappelé aux concurrents que leurs 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 du club organisateur en cas de vol ou de dégradation.

Les accompagnants sont sous la responsabilité des concurrents. Si ceux-ci causent des détériorations ou des gènes, des sanctions seront appliquées sur le concurrent pouvant aller jusqu'à l'exclusion de la manifestation pour ce dernier.

Article 36 : PUBLICITE - DROIT A L'IMAGE

Toute publicité, action publicitaire ou promotionnelle dans l'enceinte du circuit, ainsi que le long de ses abords, doit OBLIGATOIREMENT faire l'objet d'un accord Préalable.

Toutes publicités liées à l'alcool ou au tabac sont formellement interdites sur n'importe quel support.

En application de l'article L333-1 du code du sport, toute commercialisation de photo, de vidéo ou de produit dérivé de ces manifestations est interdite si elle n'a pas fait l'objet d'une convention avec **la SARL Ultimate Cup**. Cette dernière se réserve le droit de poursuivre en justice les contrevenants.

Article 37 : APPLICATION DU REGLEMENT

En s'engageant, les équipes déclarent connaître parfaitement le présent règlement particulier et prennent l'engagement de s'y conformer ainsi qu'à toutes les décisions des officiels.

Tous les points non visés par le présent règlement ou toutes les interprétations s'y rapportant, seront tranchés par le Jury selon les prescriptions du Code Sportif National de la FFM et ses annexes.

Article 38 : RENONCIATION A TOUS RECOURS CONTRE LES AUTORITES SPORTIVES

Indépendamment des prescriptions du Code Sportif de la FFM, les équipages et les pilotes, par le fait de leur participation, renoncent à tous 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.

PROJET

REGLEMENT TECHNIQUE DU CHAMPIONNAT DE FRANCE D'ENDURANCE
SUPERBIKE ET SUPERSPORT

Le contrôle technique avant l'épreuve est obligatoire.

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

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

Pour les 4 temps, le bas de carénage doit être déposé et présenté séparément au contrôle technique.

Les contrôles préliminaires sont les vérifications de sécurité. La conformité de la machine est sous l'entière responsabilité du pilote.

Les béquilles centrales et latérales doivent être enlevées.

Il est interdit d'employer du titane dans la fabrication du cadre, de la fourche avant, du guidon, des bras oscillants, des axes de bras et axes de roues. Pour les axes de roues, il est également interdit d'utiliser des alliages légers. L'emploi d'écrous et de boulons en alliage de titane est autorisé.

Une protection (matière plastique, téflon) des axes de roues est autorisée pour autant qu'elle ne dépasse de plus de 22 mm de chaque côté, par rapport à l'extrémité de l'axe d'origine.

Les Commissaires Techniques peuvent, à tout moment de la manifestation, effectuer des contrôles sur les motocycles.

Article 1 : CARTER MOTEUR

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 second carter en matériau métallique ou composite tel qu'alliage d'aluminium, acier inoxydable, acier ou titane.

Des plaques et/ou des barres de protection appliquées contre, en aluminium ou acier sont également autorisées. Tous ces dispositifs doivent être conçus afin de résister aux chocs, frottements abrasifs et dégâts dus à une chute.

Des couvercles approuvés par la FIM sont autorisés sans restriction pour le matériau.

Tous ces couvercles doivent être fixés correctement et de façon sûre par les vis de fixation qui équipent également les couvercles originaux du moteur sur les carters.

Les Commissaires Techniques peuvent, à tout moment de la manifestation, effectuer des contrôles sur les motocycles.

Article 2 : COUPE CONTACT

Les motocycles solos doivent être équipés d'un interrupteur ou bouton coupe contact **de couleur rouge** en état de fonctionnement, pouvant être actionné sans lâcher le guidon, se trouvant d'un côté ou l'autre du guidon ou demi-guidon à portée de main, facilement accessible, visible et fonctionnel. Il est recommandé que ce coupe-circuit interrompe le circuit primaire d'allumage.

Article 3 : PAPILLON DES GAZ

La poignée de commande d'accélération de la machine doit pouvoir revenir à sa position initiale lorsque le conducteur la lâche.

PROJET

Article 4 : CARTER MOTEUR

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 second carter en matériau métallique tel qu'alliage d'aluminium, acier inoxydable, acier, titane ou en matériau composite résistant à un fort impact ou à une forte friction tels que les composites de fibre de verre ou de fibre de carbone.

Des plaques et/ou des barres de protection contre les chutes en aluminium ou acier sont également autorisées. Tous ces dispositifs doivent être conçus afin de résister aux chocs, frottements abrasifs et dégâts dus à une chute.

Tous ces couvercles doivent être fixés correctement et de façon sûre par les vis de fixation qui équipent également les couvercles originaux du moteur sur les carters.
Le Commissaire Technique a le droit d'interdire tout couvercle ainsi que toute plaque ou barre de protection, s'il est évident que celui-ci n'est pas efficace.

Article 5 : RECUPERATEURS

Les motocycles 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 réservoirs d'essence comportant des tubes reniflards doivent aboutir dans un récupérateur d'une capacité minimale de 250 ml y compris en cas d'utilisation d'un clapet anti-retour. Le récupérateur doit être dans un matériau approprié. Les mises à l'air des radiateurs et des carburateurs doivent aboutir dans des récupérateurs d'une capacité minimale de 250 ml en matériau approprié.

Article 6 : PROTECTIONS DE CHAINE

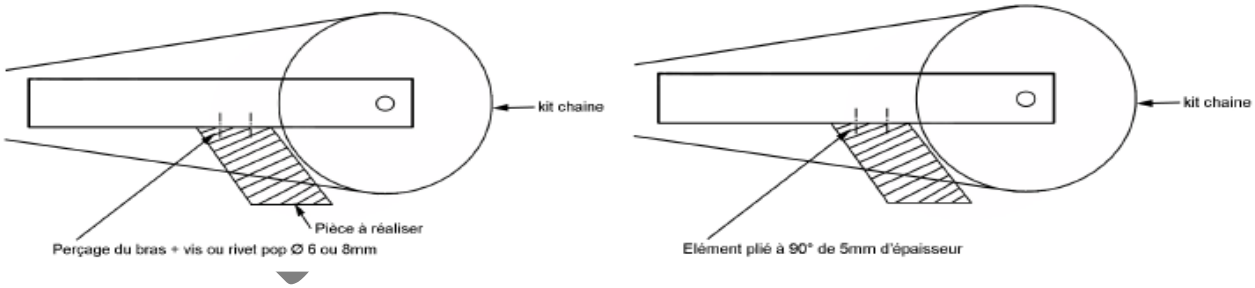
Une protection du pignon de sortie de boîte est obligatoire.

Un garde chaîne doit être installé de telle manière à empêcher que la jambe 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, matériaux métalliques ou composites ayant les bords arrondis et d'une épaisseur minimale de 5mm. Elle devra être fixée solidement.

PROJET

Réalisation de la protection de chaîne



Article 7 : SYSTEME D'ECHAPPEMENT

Les systèmes d'échappement doivent être conformes aux normes de bruit en vigueur.

L'extrémité d'un tuyau d'échappement ou du silencieux d'un motocycle solo ne doit pas dépasser la tangente verticale du pneu arrière.

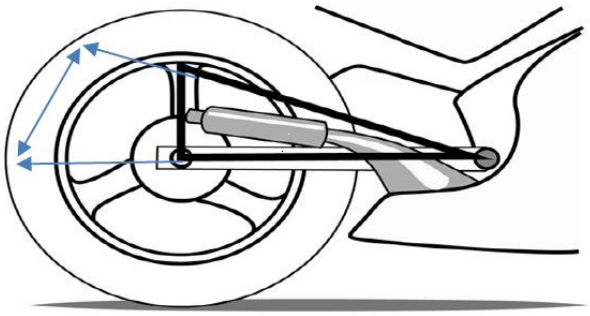
Les tubes, les catalyseurs et les silencieux peuvent être modifiés ou remplacés par rapport à ceux montés sur la machine homologuée.

Le nombre de silencieux d'échappement final doit rester tel qu'homologué.

Le(les) silencieux doivent être du (des) même(s) côté(s) que celui (ceux) monté(s) sur le modèle homologué.

Les machines dotées d'un échappement ''bas'' (chambre de tranquillisation sous le moteur et silencieux court) pourront déroger à la règle de profil pour autant que le silencieux se trouve dans un triangle dont les sommets sont formés par l'axe du repose-pied, l'axe de la roue arrière et la projection verticale reliant celui-ci au bord supérieur de la jante arrière.

Pour des raisons de sécurité les bords de la ou des sorties des silencieux doivent être arrondis pour éviter les bords tranchants.



Article 8 : GUIDONS

Les extrémités du guidon doivent être bouchées avec un matériau solide ou recouvertes de caoutchouc. Un espace minimum de 30 mm entre le guidon avec ses leviers et le réservoir ou le cadre, est obligatoire lorsque l'angle de braquage est au maximum.

L'amortisseur de direction ne doit pas servir de butée.

La réparation des guidons est interdite.

Quelle que soit la position du guidon, il doit y avoir un espace d'au moins 20 mm 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 9 : LEVIERS

Tous les leviers doivent se terminer par une sphère d'un diamètre de 16 mm minimum.

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.
Les leviers repliables sont autorisés.
Les leviers à boules ajourées sont autorisés

Article 10 : REPOSE PIEDS

Les repose-pieds et commandes au pied peuvent être déplacés mais les points de fixation originaux doivent être utilisés.

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.

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

PROJET

Article 11 : FREINS

La séparation des conduites de frein avant doit se faire au-dessus du té de fourche inférieur, une exception peut être autorisée pour les machines équipées d'origine d'un système de freinage ABS si celui-ci ne peut être techniquement modifié.
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 de l'étrier avec des goupilles peut être interdit s'il n'est pas sécurisé. Le freinage des vis des 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 12 : PROTECTION DU LEVIER DE FREIN

Les motos doivent être équipées d'une protection du levier de frein avant, afin de protéger le levier de frein au guidon d'un actionnement accidentel en cas de collision avec une autre machine. Ces protections doivent faire l'objet de fabrication en série et être distribuées par un professionnel.

Article 13 : 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**.

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.** Les contrôleurs techniques sont seuls juges de l'efficacité du système.

Article 14 : CIRCUIT DE REFROIDISSEMENT

Le seul liquide de refroidissement autorisé est l'eau pure. Tout additif, quel qu'il soit, est strictement interdit.

Article 15 : CARENAGE

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.

Les bouchons sont interdits.

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 boite à air, l'ensemble support-conduit pourra être remplacé à condition de respecter les dimensions et formes d'origine du conduit d'air.

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.

Article 16 : RESERVOIR DE CARBURANT

Les réservoirs en carbone sont interdits sauf s'ils sont présents d'origine sur la machine.

Le bouchon de remplissage ne doit pas dépasser du bord supérieur du réservoir (risque d'arrachement).

PROJET

Il est autorisé la modification du réservoir d'essence afin d'augmenter sa capacité à 24 litres maximum pour autant que le profil original soit tel qu'homologué.

Les réservoirs d'essence comportant des tubes reniflards doivent être munis de clapets anti-retours qui aboutissent dans un récupérateur d'une capacité minimale de 250 **ml**, fabriqué dans un matériau approprié.

Le ravitaillement en carburant sera exclusivement fait par derrick (Zénith, Acerbis ou Tuff Yug).
Il faut donc s'assurer de la compatibilité entre le derrick et l'ouverture du réservoir.
Aucun manque d'étanchéité ne sera toléré. Les entonnoirs sont interdits.

Le(s) bouchon(s) de réservoir d'essence, lorsqu'ils sont fermés, doivent rester étanches.

Le réservoir doit être étanche, les réservoirs additionnels sont interdits.

Le réservoir d'essence doit être fixé sur le cadre, par l'avant et l'arrière, par un système résistant en cas de chute. L'assemblage par des raccords, style 'baïonnette', ne peut pas être utilisé et le réservoir ne peut être fixé à aucun élément du carénage ou à une pièce en plastique.

Attention : Tous les réservoirs de carburant doivent être complètement remplis de produit ignifugé (structure à cellules ouvertes, par exemple : Explosafe®).

PROJET

Article 17 : ROUES ET PNEUS

Pneumatique Michelin obligatoire à partir des essais libres du samedi matin - les roues adaptables sont autorisées.

ULTIMATE CUP 2024

Dimension / Size	Type	Reference
HYPERSPORT / ENDURANCE		
120/70 R 17 58V	POWER SLICK PERFO SOFT MI	450713
120/70 R 17 58V	POWER SLICK PERFO MEDIUM MI	890610
200/55 R 17 78V	POWER SLICK PERFO SOFT MI*	373531
200/60 R 17 78V	POWER SLICK PERFO SOFT MI	661965
200/55 R 17 78V	POWER SLICK PERFO MED SOFT MI*	426881
200/55 R 17 78V	POWER SLICK PERFO MED HARD MI*	206560
200/55 R 17 78V	POWER SLICK PERFO MEDIUM MI*	623973
200/55 R 17 78V	POWER SLICK PERFO 24 MI*	967394
200/60 R 17	POWER SLICK PERFO 24 MI	311767
200/60 R 17	POWER SLICK PERFO SOFT 24 MI	732252
200/60 R 17	POWER SLICK PERFO HARD 24 MI	630410
CHALLENGER 600 / ENDURANCE 600		
120/70 R 17 58V	POWER CUP PERFO SOFT MI**	776782
190/55 R 17 75V	POWER CUP PERFO SOFT MI**	035792
120/70 R 17 58V	POWER CUP PERFO MEDIUM MI**	112600
190/55 R 17 75V	POWER CUP PERFO MEDIUM MI**	610363
190/60 R 17 75V	POWER SLICK PERFO MED SOFT + MI	600487
190/60 R 17 75V	POWER SLICK PERFO MED HARD + MI	184386
190/60 R 17 75V	POWER SLICK PERFO MED SOFT MI*	619972
120/70 ZR 17 (58W)	POWER SLICK 2 NHS F	319748
190/55 ZR 17 (75W)	POWER SLICK 2 NHS R	215802
CHALLENGER 1000		
120/70 ZR 17 (58W)	POWER SLICK 2 NHS F	319748
200/55 ZR 17 (75W)	POWER SLICK 2 NHS R	219685
YAMAHA R7 CUP		
120/70 ZR 17 (58W)	POWER CUP 2 F TL	451092
180/55 ZR 17 (75W)	POWER CUP 2 R TL	528570
PLUIE TOUTE CATEGORIE		
12/60 R 17	POWER RAIN F	824200
180/55 R 17	POWER RAIN NHS R*	407970
19/69 R17	POWER RAIN+	850703

* jusqu'à épuisement du stock; ** sur commande uniquement

Article 18 : DISPOSITIF DE DEMARRAGE – GENERATEUR ALTERNATEUR

Un démarreur électrique embarqué est obligatoire. Le démarreur doit toujours pouvoir mettre en marche le moteur pendant la manifestation et jusqu'à l'expiration du délai de réclamation.
Le moteur doit démarrer et fonctionner dès que le démarreur n'est plus sollicité.
L'utilisation de batterie autre que celle sur la machine est interdite.
Le générateur / alternateur devra assurer la charge de la batterie.

Article 19 : EQUIPEMENTS

Voir le tableau figurant dans l'annuaire F.F.M.

Aucune adjonction d'appendice non homologué n'est autorisée sur les casques.

Un casque intégral non modulable aux normes : Norme ECE 22-06, ECE 22-05, Japon : JIS T 8133 : 2015, USA : SNELL M 2015, FIM : FRHPhe – 01 est obligatoire.

Une combinaison intégrale en cuir 1 pièce est obligatoire. Les doublures en nylon sont interdites.
Une protection dorsale indépendante est obligatoire sous la combinaison. Elle doit être homologuée en 1621/2. Une paire de gants en cuir est obligatoire

Le port du casque intégral avec visière est obligatoire. Les casques modulables, tout terrain, off road et jet sont interdits. Aucune adjonction d'appendice non homologué n'est autorisée sur les casques. Les autocollants, autres que ceux d'origine, sont interdits sur les casques.

Le port d'un airbag est obligatoire, (norme EN 1621-4 pour les airbags mécaniques ou airbag figurant sur la liste des équipements certifiés conformes par les fabricants). Cette liste sera communiquée prochainement.

À 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. Un rapport sera immédiatement adressé au Directeur de Course pour l'en informer.
Le pilote est responsable de la visibilité des marques d'homologation de ses équipements (casques, dorsales …), si ces marques sont illisibles, les équipements seront refusés par les commissaires techniques.

Article 20 : ELEMENTS A RETIRER

Les éléments suivants doivent être retirés

- Phares avant et arrière, indicateurs de directions,
- Rétroviseurs,
- Avertisseur,
- Plaque d'immatriculation (et support de plaque),
- Boîte à outils,
- Crochet pour le casque et les bagages,
- Repose pieds passagers,
- Poignées de maintien du passager,
- Les barres de protection les béquilles centrales et latérales.

Article 21 : PLAQUES NUMERO

Les machines devront être équipées de plaques blanc mat avec des numéros noir mat. Les plaques devront être posées devant, au centre du carénage ou de chaque côté, et en bas de carénage.
Pour les roadsters les numéros arrière devront figurer sur les deux côtés du dosseret de selle.
Pour les carénages de couleur claire, il y aura une bordure noire d'une largeur minimale de 8 mm tout autour du périmètre du fond blanc.
Les dimensions de tous les chiffres appliqués sur l'avant sont :
Hauteur minimale : 140 mm
Largeur minimale : 80 mm
Largeur minimale des traits : 25 mm

PROJET

Les dimensions de tous les chiffres appliqués sur le côté sont :
Hauteur minimale : 120 mm
Largeur minimale : 60 mm
Largeur minimale des traits : 25 mm
Espace minimum entre les chiffres : 25 mm
Les numéros devront être réalisés dans l'une des polices, ci-dessous :

ATTENTION : Le numero 1 doit :
- Etre composé d'une barre simple verticle **I**
- Ou être écrit sous la forme suivante : **1**

En cas de litige concernant la lisibilité des numéros, la décision du Directeur Technique fera foi.

Article 22 : CONTROLE DU BRUIT

Le contrôle sonométrique est effectué selon la méthode dynamique.

Article 23 : FEU ARRIERE

Toutes les motos doivent avoir un feu rouge fonctionnel monté à l'arrière de la machine.

- Le feu doit être allumé dès lors que la piste est déclarée « wet ». La direction de l'éclairage arrière doit être parallèle à l'axe de la machine (dans le sens de la marche) et être clairement visible de l'arrière d'au moins 15° à gauche et à droite de l'axe de la machine.
- Le feu arrière doit être monté le plus proche possible de l'extrémité arrière de la machine (dosseret de selle).
- Le feu rouge doit être composé de 6 leds d'une puissance de 0,8 à 1,8 watt par led.
- L'alimentation doit être continue, ce feu arrière de sécurité ne doit pas être clignotant sur la piste
- Le clignotement est autorisé dans la voie des stands lorsque le limiteur de vitesse est actif.
- L'alimentation du feu arrière de sécurité doit être séparée de celui de la moto.
- Le feu arrière doit être alimenté en direct par la batterie de la machine.
- L'interrupteur de commande du feu arrière doit être installé au plus proche du guidon, (pour une mise en fonctionnement en roulant en cas d'oubli).
- Les feux types bicyclette à pile sont interdits.
- En cas de litige sur la position de montage et/ou de visibilité, la décision du Responsable Technique est prépondérante.
- Le Responsable Technique peut refuser tout système d'éclairage non satisfaisant à la sécurité.

Article 24 : ACQUISITION DES DONNEES

L'acquisition de données est autorisée.

PROJET

Article 25 : TELEMETRIE

Tout système de transmission d'informations ou de communication de la moto vers les stands ou des stands vers la moto ou le pilote (hormis pour le chronométrage) est strictement interdit lorsque la moto est en mouvement.

Article 26 : CAMERA

L'utilisation d'une caméra embarquée pour le Championnat de France d'Endurance est soumise à l'autorisation préalable de la Fédération Française de Motocyclisme, de l'organisateur ou du promoteur. Les caméras et/ou supports doivent être assurés par un fil métallique et son installation doit être vérifiée par les commissaires techniques.
Pour toute information complémentaire, se référer à l'article 2.1.24 du Code Sportif National

PROJET

Règlement spécifique endurance – EPREUVE DE NUIT

Certaines manches du Championnat de France d'Endurance se dérouleront de nuit.
L'organisation de cette semi-nocturne sera mentionnée dans chaque règlement particulier des épreuves concernées.

Article 1 : ESSAIS LIBRES ET ESSAIS QUALIFICATIFS

Contrairement aux épreuves du Championnat de France d'Endurance se déroulant de jour, chaque pilote disposera de :

- 1 séance d'essai libre de nuit : chaque pilote devra effectuer au moins 3 tours (un tour de lancement, un tour chronométré et un tour pour rentrer au stand) afin d'avoir un temps de référence pendant les essais de nuit.
  Pour les teams à l'américaine et à la française, un temps de référence est obligatoire pour chaque pilote ainsi que pour les deux motos.
- 2 séances d'essais qualificatives de 20 minutes

Article 2 : LIMITE DE QUALIFICATION

Tout pilote dont le temps aux essais de nuit est estimé dangereux par la Direction de Course ne pourra pas rouler dès que le panneau « LIGHT » sera présenté.

Article 3 : ECLAIRAGE

Tous les motocycles doivent être équipés lors de leurs présentations aux contrôles techniques, d'un éclairage complet et en état de marche soit

- A l'avant, un phare au minimum.
- A l'arrière, un feu rouge avec câblages indépendants d'une puissance de 5W, l'alimentation de l'éclairage sera fournie par l'énergie du moteur.

NOTA : Le feu arrière précité vient en plus du feu arrière de sécurité (en cas de pluie) mentionné à l'article 22 du présent règlement.

- Les deux feux arrière doivent posséder des circuits d'alimentation séparés.
- Les interrupteurs de commande doivent être situés au plus proche du guidon, (pour une mise en fonctionnement en roulant en cas d'oubli).
- Durant l'épreuve qui se déroule partiellement de nuit, sur instruction de la direction de course, le ou les phares et les deux feux arrière devront être allumés en permanence.
- Au moins un phare et un feu arrière doivent être allumés en tout temps pendant les essais et la course de nuit.
- Les éventuels feux ou ampoules cassés doivent être remplacés lors du prochain arrêt au stand.
- Un catadioptre rouge ou un dispositif rétro réfléchissant rouge de 60 cm2 sera posé à l'arrière du motocycle.
- Un feu supplémentaire, non-clignotant (ni rouge, jaune, orange ou vert), max. puissance 5W, peut être ajouté au motocycle, fixé de côté et non visible depuis l'arrière de la moto.
- La présence du système d'éclairage n'est pas obligatoire pour les séances chronométrées disputées de jour. (sauf le feu mentionné à l'article 22).
- Le contrôle du fonctionnement du système électrique se fera avant l'entrée sur la piste des motocycles pour les essais de nuit et de l'épreuve se disputant partiellement de nuit.
- Lors des ravitaillements les phares doivent obligatoirement être éteints.

.

Article 4 : CASQUES

Les casques doivent être munis de chaque côté et à l'arrière, de deux surfaces rétro réfléchissantes auto adhésive : l'une de couleur rouge de 25 cm2 et l'autre de couleur blanche de 25 cm2.

PROJET

Article 5 : ZONE DE TRAVAIL

L'utilisation d'un dispositif d'éclairage additionnel pour la zone de travail devant le stand est autorisée. Ce dispositif doit être solidement fixé au mur du stand à une hauteur de deux mètres minimums. Les systèmes d'éclairage composés d'un support portable posé sur le sol ne sont pas autorisés.

La couleur de l'éclairage avant ne devra avoir aucun rapport avec la couleur des drapeaux des commissaires de piste. Les plaques de numéro devront être visibles de jour comme de nuit (il est conseillé d'apposer des numéros réfléchissants)

Article 6 : PLAQUES NUMEROS

Les machines devront être équipées de numéro visible dans des conditions de nuit :

- Plaques mates noires.
- Numéros blancs rétroréfléchissant ou rétroéclairé (système lumineux LED autorisés)
- Les plaques devront être posées devant, au centre du carénage ou de chaque côté, et en bas de carénage.
- Pour les roadsters les numéros arrière devront figurer sur les deux côtés du dosseret de selle.
- Pour les carénages de couleur foncé, il y aura une bordure blanche d'une largeur minimale de 8 mm tout autour du périmètre du fond noir.

Les dimensions de tous les chiffres appliqués sur l'avant sont :
Hauteur minimale : 140 mm
Largeur minimale : 80 mm
Largeur minimale des traits : 25 mm
Les dimensions de tous les chiffres appliqués sur le côté sont :
Hauteur minimale : 120 mm
Largeur minimale : 60 mm
Largeur minimale des traits : 25 mm
Espace minimum entre les chiffres : 25 mm
Les numéros devront être réalisés dans l'une des polices, ci-dessous :

Futura Heavy
0123456789
Futura Heavy Italicy
0123456789
Univers Bold
0123456789
Univers Bold Italic
0123456789
Franklin Gothic
0123456789
Franklin Gothic Italic
0123456789

ATTENTION : Le numero 1 doit :
Etre composé d'une barre simple verticale : |
Ou être écrit sous la forme suivante : 1

En cas de litige concernant la lisibilité des numéros, la décision du Directeur Technique fera foi.

Article 7 : CONTROLE TECHNIQUE

Les motos doivent être conformes aux articles précités pour le contrôle technique du vendredi à partir de 8h00.

PROJET