



CAROLE MOTO CLUB

LES 4 HEURES DU CMC

REGLEMENT PARTICULIER

COURSE D'ENDURANCE

Du 11 au 12 mai 2019

Version du 24 février 2019

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



Ces règlements énoncent de nombreuses limitations et sanctions. Elles ne sont là que pour votre sécurité et le plaisir de tous. Nous espérons que tous les participants comprendront l'intérêt de donner une image sportive irréprochable notamment vis-à-vis de nos détracteurs.

Pour le sourire et la bonne humeur nous vous faisons entièrement confiance

Lisez bien ces textes et contactez-nous par courriel sur cmc@carolemotoclub.fr pour toutes questions

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 du **11 au 12 Mai 2019 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 36, soit au plus 72 machines.

L'organisation se réserve le droit de faire varier la durée de l'épreuve de 3 à 6 heures.

Article 01 - Organisateur et Secrétariat

Organisateur (siège social) :

CAROLE MOTO CLUB

16, rue de la Cerisaie
75004 PARIS

Secrétariat (**adresse de correspondance**) :

CAROLE MOTO CLUB

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

Article 02 - Juridiction

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

Article 03 - Officiels

Président du Jury (délégué FFM)	: Christian	CHAMOREAU	N° Lic. 132 341
Commissaires sportifs	: Bruno	CONGARD	N° Lic. 007 132
	: Dany	DIEUDONNE	N° Lic. 008 795
Directeur de Course	: Lionel	ROUET	N° Lic. 021 354
Directeur de Course adjoint	: Florence	DEFRUIT	N° Lic. 148 613
	: Gery	PANET	N° Lic. 117 310
	: Pascal	MUSSLIN	N° Lic. 151 482
Commissaires techniques	: Jean-François	BOHAIN	N° Lic. 146 517
	: Frédéric	LEJEUNE	N° Lic. 015 251
	: Gilbert	MATHIEU	N° Lic. 338 637
Chronométrage	: Pascal	ISABEY	N° Lic. 218 949
	: Brigitte	ISABEY	N° Lic. 218 948

Article 04 - Conditions d'accès des machines et des pilotes

Les **motos** admises à l'épreuve devront avoir un moteur 2 temps ou 4 temps d'une cylindrée totale comprise entre 250 et 1 300 cc. Toute moto pourra être refusée suite aux contrôles techniques si elle ne respecte pas les règlements et les critères de sécurité (aucun remboursement ne pourra être réclamé par les compétiteurs au titre de ce refus).

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 (3 tours si la durée de la course est portée au-delà de 4 heures).

Les **pilotes** doivent avoir 16 ans révolus au jour de la course et être titulaires d'une licence FFM annuelle compétition en cours de validité ou d'une licence « manifestation ». 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 05 - Catégories et cylindrées

Les **catégories** sont les suivantes :

- Classement général
- Classement 1000 cc (4 temps)
- Classement 600 cc (4 temps)
- Classement 2/3 cylindres (4 temps)
- Classement 2 temps
- Classement « féminin »
- Classement « Philippe Grosjean » - plus de 40 ans (âge révolu la veille de la course)
- Classement « Patrick BEC » - plus de 60 ans (âge révolu la veille de la course)

La cylindrée des « 600 cc » se définit comme suit pour les 4 temps :

- 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 et 1000 cc. Pour la catégorie 2/3 cylindres et 2 temps, les 2 machines devront respecter ce critère. Pour les catégories « féminin », « P. Grosjean » et « P. Bec », rentreront dans le classement les équipages dont au moins 1 pilote répond aux conditions.

Article 06 - 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)
- Le règlement suivant le tarif indiqué ci-dessous
- 1 chèque (séparé du règlement des inscriptions) de caution de 200 Euros par équipage
- 2 enveloppes timbrées (tarif lettre) à l'adresse d'un des pilotes (retour confirmation et chèque de caution)

Les frais d'inscription comprennent la location des transpondeurs.

Les chèques de caution seront renvoyés par courrier dans le mois suivant la course.

Les inscriptions répondant à tous les critères énoncés seront validées par les membres du Bureau du Club en tenant compte de leur ordre chronologique d'arrivée au secrétariat (cachet de la poste faisant foi). Si toutes les places sont prises, 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 jusqu'au **11 Avril 2019**. 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.

Des confirmations d'inscription seront envoyées par courrier au plus tard 10 jours avant la course.

Engagements	Membres du CMC	Membres d'autres clubs
Montant par équipage	720 €	780 €

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 07 - 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** et une carte d'identité.
- Pour les pilotes : **leur licence et leur carte d'identité**. Les pilotes non licenciés qui désirent obtenir une licence manifestation doivent également présenter un **certificat médical** d'aptitude au sport mécanique et à la compétition moto en particulier (**la licence manifestation doit être prise au préalable sur le site de la FFM**).

Il leur sera alors remis : les bracelets d'accès à la piste et aux stands (2 pilotes et 6 mécanos), un brassard par pilote 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 : toute fraude manifeste sur l'usage des bracelets ou des brassards (pilote ou accompagnants) entraînerait l'exclusion immédiate de l'équipage

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 avec n° de cadre).

Vérifications	Vendredi	Samedi
Administratives	De 9 h à 12 h 30 Et de 13 h 30 à 19 h	De 8 h à 12 h
Techniques	De 13 h à 19 h	De 8 h à 12 h

Article 08 - Règles générales de comportement et de sécurité

§ 08.01 - 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 appliquées 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.

§ 08.02 - Extincteur

Chaque équipe devra posséder un extincteur révisé depuis moins d'un an. Celui-ci devra être d'une capacité minimum de 6 kg pour les appareils à poudre de type A.B.C. ou polyvalente et de 2 kg pour les extincteurs de type CO² (neige ou mousse carbonique) efficace sur les feux d'hydrocarbures. **Les extincteurs à eau sont interdits.**

§ 08.03 - Véhicules dans les paddocks

En raison de la taille réduite des paddocks du Circuit Carole nous demandons à tous un minimum d'effort et de bon sens sur l'usage des parkings ! Tous les véhicules n'ayant pas une utilité indispensable devront être stationnés sur les parkings visiteurs et non à l'intérieur même des paddocks.

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

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 dès que le moteur est en marche.

§ 08.04 - Usage des paddocks

L'installation sur les parkings ne se fait pas librement. A leur arrivée chaque équipe se verra affecter un emplacement 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 obligatoire 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

Aucun pneu usagé ne doit être laissé sur le circuit !

Article 09 - Assurance

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

Article 10 - 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 11 - Horaires

Ceux-ci sont détaillés séparément en annexe.

Principe : l'ensemble des règles ci-dessous concernent uniquement les modifications propres à l'épreuve. Tous les autres articles des REGLES GENERALES POUR LES EPREUVES DE VITESSE et des REGLES GENERALES POUR LES CONTROLES TECHNIQUES DES EPREUVES RELEVANT DES CIRCUITS DE VITESSE ET DE COURSES DE COTE sont applicables par défaut. Ces règles doivent être connues des participants notamment l'ensemble des signaux officiels. Elles sont disponibles sur le site Internet de la FFM et sur www.carolemotoclub.fr.

Dans ce cadre vous trouverez ci-dessous :

- 1- Les modifications des règles générales pour les épreuves de vitesse
- 2- Les règles particulières propres à l'endurance et aux 4 Heures du CMC
- 3- Les modifications des règles générales pour les contrôles techniques des épreuves relevant des circuits de vitesse et de courses de cote

MODIFICATIONS DES REGLES GENERALES POUR LES EPREUVES DE VITESSE

Art 1.2 – 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. Lorsqu'un briefing est prévu, toute absence à celui-ci sera sanctionnée d'une amende de 75 €.

Art 2 – Méthodes de qualifications

Si dans une catégorie, à la date de clôture des engagements, moins de 10 pilotes ou équipages sont engagés, la catégorie pourra être supprimée, les pilotes seront informés de cette décision dans les meilleurs délais.

Seules les motos admises au contrôle technique pourront participer aux essais qualificatifs. Les pilotes devront se présenter en pré-grille 15 mn avant l'heure prévue pour leur séance.

Art 2.1 – Essais officiels

Chacun des 2 pilotes bénéficiera de 2 séances chronométrées de qualification auxquelles il participera en fonction des règles mentionnées ci-dessous.

Art 2.1.1 – Classe partagée en plusieurs groupes

Les équipages seront répartis en **2 groupes** équivalents (à l'unité près) en fonction de la couleur du brassard qui leur a été attribué de façon définitive lors du contrôle administratif et en fonction de leur numéro de course (pair et impair).

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 la présentation de l'épreuve.

Art 2.1.2 – Pilotes qualifiés

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.

(reste de l'article 2 inchangé)

Art 5 – Départ anticipé

Le départ anticipé est défini par le déplacement vers l'avant du motorcycle avant l'extinction du feu rouge. Un coureur ayant effectué un départ anticipé sera pénalisé d'un Stop and Go de 10 secondes. Son équipe sera avertie le plus rapidement possible

Art 7 – Fin de course et résultats

(précisions)

Les résultats sont basés sur l'ordre dans lequel les coureurs ont franchi la ligne d'arrivée et le nombre de tours accomplis. Pour être classé, un équipage doit avoir effectué au moins un tour complet et avoir passé la ligne d'arrivée après le passage vainqueur de la course dans un délai de 5 mn.

Art 7 – Vitesse de circulation dans la voie des stands

La vitesse de circulation dans la voie des stands est limitée au maximum à **50 Km/h**.

Art 10 – Dépassement sous drapeau jaune

La pénalité en course est d'un Stop and Go de 30 secondes.

Art 11.1 – Caméra

L'utilisation d'une caméra embarquée sur la moto est soumise à autorisation préalable du contrôle technique afin de s'assurer de l'absence de dangerosité du montage et de sa solidité.

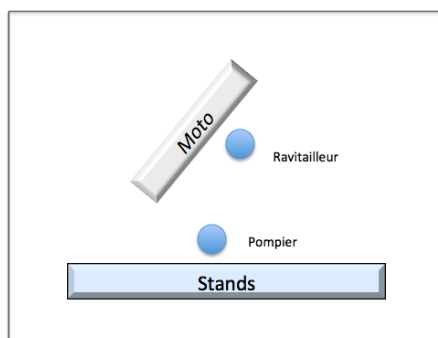
Art. 26 – Ravitaillement

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

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 derrickes 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 derrickes 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 !

Art. 29 – Stands

(précisions)

L'âge minimum dans les stands est de **14 ans**.

La tenue vestimentaire des personnes accédant aux stands n'est pas réglementée. Cependant nous invitons chacun à faire preuve de bon sens et à comprendre les risques inhérents à cette zone. A titre d'exemple, l'accès sera donc refusé aux personnes torse-nu ou qui ne porteront pas de chaussures fermées (talons hauts interdits).

Lors de la course le port d'un **pantalon long est obligatoire** pour l'ensemble des membres de l'équipe.

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

REGLES PARTICULIERES PROPRES A L'EPREUVE D'ENDURANCE ET AUX 4 HEURES DU CMC

Art. 1 - Installation dans les stands

L'attribution des stands sera faite par l'Organisation. **L'installation débutera en fonction de l'horaire joint et devra impérativement être terminée 30 mn avant le début de la course 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. 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.

Attention : lors de l'installation les machines sont déplacées moteur arrêté et les manipulations d'essence se font selon les règles applicables en course.

Art. 2 - Arrêts 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.

➤ 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.

Art. 3 - Arrêts aux stands

Tout concurrent désirant s'arrêter à son stand doit emprunter la piste de décélération dès son origine. Dès le passage de la ligne d'entrée dans les stands, le pilote peut recevoir l'aide de ses mécaniciens pour rejoindre son stand. 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.

Art. 5 – 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 béquillée et le moteur coupé. 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 rentrée à l'intérieur du stand dans l'attente du prochain changement après les éventuelles petites interventions autorisées et le ravitaillement.

Art. 6 - Arrêt de course :

Si pour une raison grave, la direction de course doit interrompre la course, cela se fera sur présentation du drapeau rouge EXCLUSIVEMENT. Les machines rejoindront, à vitesse réduite, le parc fermé. A ce moment, les machines arrêtées en stand devront également rejoindre, le parc fermé. Les machines non roulantes au moment de l'arrêt de course resteront en stand mais toute intervention sur ces machines devra cesser immédiatement jusqu'au moment du nouveau départ.

Art. 7 - Procédure nouveau départ :

Le nouveau départ aura lieu au plus tôt, 15 minutes après que les teams en aient été informés. Le pilote ou le mécanicien de chaque team est autorisé à récupérer la machine en parc fermé. Celui-ci sera ouvert cinq minutes avant l'ouverture de la sortie du couloir des stands. Les teams seront autorisés à faire le complément d'essence ou le changement de pneus devant leur stand respectif à l'exception de toute autre intervention. La procédure de départ pourra être identique au départ précédent. 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, 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 jusqu'au baisser du drapeau national. Le safety-car effectuera un tour complet et s'effacera avant la ligne de départ.

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.

Art. 8 - 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.

MODIFICATIONS DES REGLES GENERALES POUR LES CONTROLES TECHNIQUES DES EPREUVES RELEVANT DES CIRCUITS DE VITESSE ET DE COURSES DE COTE

Art. 14 – Réservoir de carburant

(nouveau)

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

Art. 16 – Plaques numéros

(précisions)

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

Art. 23 – Feu arrière rouge

(rappel)

Toutes les motos doivent avoir un feu rouge fonctionnel monté à l'arrière de la machine. Ce feu doit être allumé dès lors que la piste est déclarée wet. (voir article complet pour plus de précisions)