



CAROLE MOTO CLUB

LES 4 HEURES DU CMC

REGLEMENT PARTICULIER

COURSE D'ENDURANCE

Du 27 au 28 Mai 2017

Version du 2 Mars 2017

Attention nouveauté : feu arrière rouge obligatoire ! (art.26 des règles techniques)

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



Ce règlement énonce de nombreuses limitations et sanctions. Elles ne sont là que pour votre sécurité et le plaisir de tous. Dans cette période de danger pour l'avenir de notre sport, 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 ce texte et contactez par courriel sur cmc@carolemotoclub.fr pour toute question à son sujet

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 **27 au 28 Mai 2017 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 72, soit au plus 144 machines. A l'issue des essais chronométrés ces équipages seront scindés en 2 groupes représentant chacun 50% des engagés constituant ainsi une Finale A et une Finale B (en cas de nombre impair la Finale A comprendra 1 équipage de plus que la Finale B).

L'organisation se réserve le droit de ne constituer qu'une seule finale et de faire varier la durée de l'épreuve de 3 à 6 heures.

Article 01 - Organisateur et Secrétariat

Organisateur (siège social) :

CAROLE MOTO CLUB
Jean-Paul CHAUVEAU
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)	: Dany	DIEUDONNE	N° Lic. 008 795
Commissaires sportifs	: Bruno	CONGARD	N° Lic. 007 132
	: Christian	CHAMOREAU	N° Lic. 132 341
Directeur de Course	: Lionel	ROUET	N° Lic. 021 354
Directeur de Course adjoint	: Florence	DEFRUIT	N° Lic. 148 613
	: Géry	PANET	N° Lic. 117 310
Commissaires techniques	: Thierry	ZUCCHET	N° Lic. 024 440
	: Pascal	MUSSLIN	N° Lic. 151 482
	: Jean-François	BOHAIN	N° Lic. 146 517
Chronométrage	: Gabriel	FUERXER	N° Lic. 076 103
	: Frédéric	LEJEUNE	N° Lic. 015 251
	: Valérie	VOISIN	N° Lic. 028 290
	: Pascal	ISABEY	N° Lic. 218 949
	: Brigitte	ISABEY	N° Lic. 218 948

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

Les **motocyclettes** admises à l'épreuve devront avoir un moteur 2 temps ou 4 temps d'une cylindrée totale comprise entre 250 et 1 200 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 en cours de validité (NCO ou 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 ou 3 cylindres (4 temps)
- Classement 2 temps
- Classement « féminin »
- Classement « Philippe Grosjean »

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 ou 3 cylindres, les 2 machines devront respecter ce critère. Le classement « féminin » comprendra tous les équipages dont au moins un des pilotes est une femme. Rentreront dans le classement « Philippe Grosjean » les équipages dont au moins 1 pilote aura 40 ans révolus au 27 Mai 2017 à minuit.

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 500 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 **28 Avril 2017**. 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	640 €	720 €

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 - 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. L'absence de toute personne fera encourir un Stop and Go de 30 secondes à l'équipage concerné lors de la course.

Article 09 - Règles générales de comportement et de sécurité

§ 09.01 - Préalable et sanctions

Il est rappelé que **les pilotes sont responsables** de leur entourage pour le respect des règles de sécurité dans les paddocks et dans les stands, et de façon générale durant les 3 jours de compétition. **Tout comportement ou débordement contraire à ces règles et au bon déroulement de l'épreuve pourra se voir sanctionné d'un « Stop and Go » de 30 secondes appliqué pendant la course.** Toutefois le jury aura la possibilité d'augmenter cette peine jusqu'à l'exclusion de l'épreuve pour les cas les plus graves.

§ 09.02 - 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.**

§ 09.03 - 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.

§ 09.04 - Usage des paddocks

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

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

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

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

Afin de préserver l'environnement il est **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 !

§ 09.05 - Usage des stands

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

Il est strictement interdit :

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

- de s'asseoir ou de monter sur le muret séparant les stands de la piste
- d'installer un système fixe de panneautage dépassant l'aplomb de ce muret

La tenue vestimentaire des personnes accédant aux stands n'est pas réglementée. Cependant nous invitons chacun à 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 porteront des sandales.

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

§ 09.06 - Vitesse de circulation dans les stands

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

§ 09.07 - Signaux officiels

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

§ 09.08 - Contrôle médical

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

Article 10 - Usages et règles de sécurité spécifiques à la course

§ 10.01 - 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 (cf. infra § 10.03).

§ 10.02 - Arrêt dans les stands

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

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

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

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

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

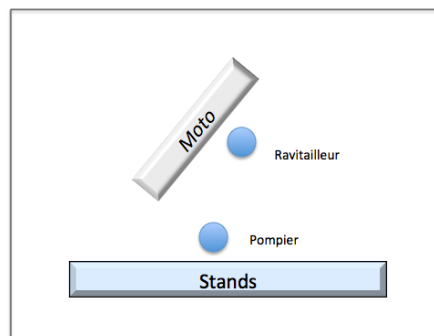
Pour repartir, deux personnes sont autorisées à pousser la machine, le coureur étant sur la moto. L'utilisation d'une batterie de démarrage additionnelle est interdite ainsi que tout autre moyen mécanique ou électrique extérieur à la moto.

§ 10.03 - Ravitaillement

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

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

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



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

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

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

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

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

§ 10.04 - Stockage de l'essence

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

§ 10.05 - Changement de pilote

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

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

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

La moto rentrante sera 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.

Article 11 - Essais qualificatifs

§ 11.01 - Organisation

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

§ 11.02 - Accès

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.

§ 11.03 - Conditions de qualification

Pour être qualifié, un pilote devra remplir 2 conditions :

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

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

§ 11.04 - Constitution de la grille de départ

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

§ 11.05 - Forfait

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

Article 12 - Procédure de départ (type simplifiée)

§ 12.01 - Procédure

- Voir article 3.2 des règles générales pour les épreuves de vitesse.
- Le nombre de tour de chauffe est fixé à deux.

§ 12.02 - 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.

Article 13 - Déroulement de la course

§ 13.01 - Procédure "STOP AND GO"

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

§ 13.02 - Arrêt sur la piste

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

- Normalement les machines qui ne peuvent repartir suite à un incident restent sur la piste dans un endroit sécurisé. Si le pilote qui a chuté ne peut pas ramener la machine par ses propres moyens, l'autre pilote de la machine pourra aller la chercher, mais le pilote blessé ne pourra pas reprendre l'épreuve.
- Précisions pour les équipages à 2 machines en cas de chute ou de panne :
 - La machine est hors d'usage : le pilote pourra rapporter le transpondeur aux stands dans les conditions de sécurité énoncées ci-dessus pour que l'équipe puisse terminer la course avec la 2^{ème} machine ; si le pilote est amené au centre médical puis déclaré apte à reprendre la course il retournera chercher le transpondeur sur sa machine, **après l'examen médical**, pour le rapporter aux stands et l'installer sur la 2^{ème} machine.
 - Le pilote est amené au centre médical et déclaré inapte à reprendre la course : le 2^{ème} pilote pourra aller chercher le transpondeur ou la moto et finir la course.
- 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.

§ 13.03 - Conduite en course

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

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

- Au cas où, pendant la course, un incident ou des conditions atmosphériques rendraient impossible le déroulement normal de la compétition, le Directeur de Course peut décider de neutraliser l'épreuve.
- Le circuit sera alors déclaré sous safety-car, chaque poste de commissaires présentera le panneau SC et un drapeau jaune agité, la sortie des stands sera fermée (feu rouge), les pilotes devront ralentir et se mettre en file indienne. Les dépassements sont interdits.
- Le safety-car entrera en piste gyrophares orange allumés, les pilotes se positionneront derrière le safety-car toujours au ralenti, en file indienne et sans dépassement.
- Le dépassement du safety-car, rigoureusement interdit, sera sanctionné par le Jury de l'épreuve qui pourra appliquer une sanction allant jusqu'à la disqualification.
- Lorsque le Directeur de course décidera de retirer le safety-car celui-ci éteindra ses feux orange afin d'avertir les pilotes que l'opération safety-car va se terminer, les dépassements seront toujours interdits. Le safety-car rentrera dans la voie des stands. Le drapeau vert sera présenté au niveau de la ligne de départ, à partir du franchissement de cette dernière la course sera relancée et les dépassements seront autorisés.
- Pendant la procédure safety car, l'entrée dans la voie des stands est autorisée, les interventions mécaniques sont autorisées ainsi que le ravitaillement, le changement de machine est interdit. La reprise de la piste pourra se faire selon la procédure suivante :
 - Durant l'opération safety-car, 15 secondes après le passage d'un safety-car au niveau de la sortie des stands, le feu vert de celle-ci sera allumé pendant 10 secondes.
 - A la fin de l'opération safety-car, 15 secondes après le passage du premier pilote, qui se trouvait derrière le safety-car, au niveau de la sortie des stands, le feu vert de celle-ci sera allumé pendant 10 secondes, puis passera au feu bleu ou jaune clignotant.
- Si une intervention safety-car se déclenche pendant qu'un pilote effectue un passage par la voie des stands ou un stop and go, il ne pourra reprendre la piste que conformément aux conditions décrites ci-dessus.

§ 13.05 - Interruption de course

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

➤ Si plus de 2/3 de la durée de la course ont été effectués par le coureur de tête et tous les autres coureur dans le même tour que le coureur de tête, la course peut être considérée comme une course complète.

§ 13.06 - Nouveau départ

➤ Le nouveau départ aura lieu, au plus tôt, 15 minutes après que les équipes en aient été informées. Le pilote ou un mécanicien de chaque équipe est autorisé à récupérer la moto en parc fermé. Celui ci sera ouvert 5 minutes avant l'ouverture de la sortie du couloir des stands, Les teams seront autorisés à faire le complément de carburant et un changement de pneus, devant leur box respectif, à l'exception de toutes autres interventions.

➤ Les machines qui se trouvaient dans la voie des stands au moment de l'arrêt pourront reprendre le départ selon la procédure après le passage du Safety car.

➤ La procédure de départ pourra être identique à un départ normal. Toutefois, en cas de conditions particulières, la Direction de course pourra, avec l'accord du Jury, décider d'une procédure de départ lancé derrière le Safety-car. Dans ce cas particulier, les pilotes prendront place derrière le Safety-car dans l'ordre du classement intermédiaire, les uns derrière les autres. Ils ne pourront pas se dépasser. Le Safety-car effectuera quelques tours et la course sera relancée selon la procédure habituelle.

➤ Tous les équipages n'ayant pas signifié leur abandon seront admis au nouveau départ. Le signal d'arrivée sera présenté à l'heure où la course aurait dû se terminer.

➤ Le classement sera établi sur le tour où tous les pilotes dans le même tour que le premier ont franchi la ligne d'arrivée avant l'interruption de la compétition

➤ Au cas où l'épreuve se déroulerait en plusieurs parties, le classement se fera par l'addition des tours et des temps effectués dans chacune d'elles.

➤ Si l'arrêt de la course au drapeau rouge est intervenu pendant la neutralisation de la course sous Safety car, le nouveau départ s'effectuera lancé derrière le Safety-car. Les machines seront respectivement placées dans l'ordre où elles se trouvaient au moment de l'arrêt de la course. Le Safety-car effectuera quelques tours et la course sera relancée selon la procédure habituelle.

§ 13.07 - Abandon

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

Article 14 - Fin de course et résultats

§ 14.01 - Fin de course

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

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

§ 14.02 - Résultat

Les résultats sont basés sur l'ordre dans lequel les coureurs ont franchi la ligne d'arrivée et le nombre de tours accomplis. En cas d'ex-æquo, les coureurs concernés seront classés selon l'ordre du meilleur tour réalisé pendant la course. Pour être classé, un 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 3 mn.

§ 14.03 - Parc fermé

A l'issue de la course, à la demande du Directeur de Course et conformément à la réglementation, certaines machines pourront être mises en parc fermé, et des contrôles de conformité pourront avoir lieu. Tout pilote concerné devra le faire immédiatement à l'issue du tour de décélération, ou sur injonction d'un officiel de l'épreuve.

Les machines doivent rester dans l'état où elles se trouvent à la fin de la course. Il est interdit à toute personne non-habilitée de pénétrer dans le parc fermé. Il est interdit de faire quelque intervention que ce soit sans autorisation du Directeur de Course ou du responsable du contrôle technique. Toute infraction entraînera le déclassement de la course, le pilote pourra faire l'objet d'une sanction complémentaire.

§ 14.04 - Podium et remise de prix.

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

Article 15 - Réclamations, pénalités et autres dispositions

Voir le code sportif et les règles générales pour les épreuves de vitesse.

Article 16 - Assurance

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

Article 17 - 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 18 - Responsabilités

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

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

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

Article 19 - Renonciation à tout recours contre les autorités sportives

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

Article 20 - Horaires

Ceux-ci sont détaillés séparément en annexe.



ANNEXE AU REGLEMENT PARTICULIER

REGLES TECHNIQUES

Article 01 - Généralités

Le contrôle technique est **obligatoire** pour pouvoir se présenter aux essais qualificatifs.
Le pilote est à tout moment de l'épreuve responsable de sa machine et de sa conformité.
La moto doit être présentée propre, et exempte de toutes marques des contrôles techniques antérieurs.
Pour les 4 temps le bas de carénage doit être déposé et présenté séparément au contrôle technique.
Les Commissaires Techniques peuvent, **à tout moment de la manifestation**, effectuer des contrôles sur les motocycles ou sur la tenue du pilote.

Article 02 - Equipements des pilotes

Il doit être composé des éléments suivants :

- **casque** intégral en cours de validité en parfait état (norme ECE 22/05 P), moins de 5 ans
- **combinaison** en cuir une pièce, si la doublure est synthétique port obligatoire d'un sous-vêtement complet (jambes et manches longues) en Nomex, soie ou coton
- **gants** en cuir
- **bottes** en cuir
- **protection dorsale** norme EN 1621-2 ou FFM

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

Article 03 - Eléments à démonter obligatoirement et accessoires agressifs

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

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

Article 04 - Carters moteurs

Tous les carters moteurs contenant de l'huile et pouvant être en contact avec la piste suite à une chute devront être protégés par un second carter en matériau métallique tel qu'alliage d'aluminium, acier inoxydable, acier ou titane. 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. Des couvercles approuvés par la F.I.M. 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. Le Commissaire Technique a le droit d'interdire tout couvercle, s'il est évident que celui-ci n'est pas efficace.

Article 05 - Coupe circuit

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.

L'installation sur la moto d'un coupe-circuit interrompant le circuit primaire d'allumage et coupant le moteur lorsque le pilote quitte sa machine (notamment en cas de chute) est recommandée. Ce système peut être commandé soit par un cordon relié au pilote ou par un système sans fil.

Article 06 - Papillon des gaz

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

Article 07 - Récupérateurs

- Lorsqu'une machine est munie de reniflards d'huile, la sortie de ceux-ci doit se faire dans un récupérateur qui doit être facilement accessible et qui doit être vide avant tous départs.
- La capacité d'un récupérateur devra être :
 - o de 250 cc pour les reniflards de la boîte de vitesse.
 - o de 1000 cc pour les moteurs 4T démunis d'un système de recyclage permanent.
- Les motocycles 4T, s'ils sont 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 cc 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 flacons (250 cc) en matériau approprié.

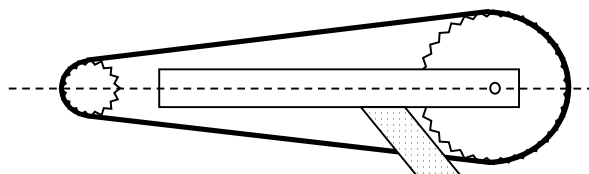
Article 08 - Protection de pignon et de couronne

Une protection du pignon de sortie de boîte est obligatoire.

Un garde chaîne doit être installé de telle manière à empêcher que la main ou le pied du pilote ne puisse se coincer entre le brin de la chaîne inférieure et la couronne arrière.

Cette protection devra être en un matériau de type téflon, nylon ou matériaux composites ayant les bords arrondis et d'une épaisseur minimale de 5mm. Elle devra être fixée solidement par des rivets ou des vis (pas de collier).

Exemple :



Article 09 - Système d'échappement

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

Article 10 - Leviers

Tous les leviers doivent se terminer par une **sphère** d'un diamètre de 16 mm mini. Cette sphère peut également être aplatie mais, dans tous les cas, les bords doivent être arrondis (épaisseur minimum de cette partie aplatie : 14 mm). Ces extrémités doivent faire partie intégrante du levier.

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 11 - Guidons

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

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

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

Article 12 - Repose-pieds

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

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

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

Article 13 - Freins

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

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

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

Article 14 - Bouchons de vidange et circuits d'huile

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

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

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

Article 15 - Circuit de refroidissement

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

Article 16 - Carénage (pour les moteurs 4 temps)

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

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

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

Article 17 - Roulettes de protection et supports de béquilles

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

Les **supports de béquilles** doivent être réalisés en aluminium, téflon, nylon ou équivalent. Leur **diamètre** est au minimum de 30 mm et leur **longueur** au maximum de 40 mm (vis de fixation non proéminente).

Une protection (matière plastique, téflon) des axes de roues est autorisée pour autant qu'elle ne dépasse pas de plus de 22 mm de chaque côté.

Article 18 - Réservoir de carburant

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

Article 19 - Système de démarrage

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

Article 20 - Plaques numéros

Les plaques devront être posées devant, au centre du carénage ou de chaque côté, et en bas de carénage. 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 min. des traits	25 mm

Les dimensions de tous les chiffres appliqués sur le côté sont	Hauteur minimale	120 mm
	Largeur minimale	60 mm
	Largeur min. des traits	25 mm

Pour les roadsters les numéros arrière devront figurer sur les deux côtés du dossier de selle.

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



Couleurs préconisées :

- Pour la catégorie 600 cc : numéro blanc sur fond rouge
- Pour la catégorie 1000 cc : numéro noir sur fond jaune

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

Article 21 - Pneumatiques

Le choix des pneus est libre.

Article 22 - Air et carburant

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

Article 23 - Transpondeurs

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

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

Les supports seront vendus sur place.

Article 24 - Transmission d'information

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

Article 25 - 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.

Article 26 - Feu arrière rouge

La présence d'un feu rouge à l'arrière est obligatoire. Il devra être allumé en cas de pluie.