



REGLEMENT ENDURANCE

Ligue d'Aquitaine d'Endurance 2010

La manifestation se déroulera conformément au Code Sportif de la FFM et aux prescriptions de la C.C.R.

➤ **Article 1: OFFICIELS.**

Ils seront nommés sur le règlement particulier de l'épreuve.

➤ **Article 2: MACHINES ADMISES.**

Le nombre de motos admises sera stipulé sur le règlement particulier de l'épreuve.

Les motos autorisées:

De 1 à 4 cylindres, 2 ou 4 temps d'une cylindrée supérieure ou égale à 451 cm³

Choix des pneus libre, couvertures chauffantes autorisées lors des essais chronométrés et interdites à moins de 5 mètres du derrick dans les stands lors du déroulement de la course.

Les commissaires techniques se réservent le droit de refuser aux contrôles techniques les motos ne correspondant pas aux critères de sécurité de l'épreuve.

➤ **Article 3 : PILOTES ADMIS, CATEGORIES.**

Les pilotes admis:

Les pilotes admis devront être titulaires d'une licence NCA, NCB ou licence à la journée sans restriction sur le palmarès.

Possibilité d'engager 2 pilotes pour 1 moto ou pour 2 motos (1 pilote par moto). Pour les équipages composés de 2 motos, 3 tours de pénalité leur sera attribué.

Les catégories :

Classements distincts pour chacune des catégories représentées, soit un total de 5 podiums :

Classement scratch

Classement 1000cc

Classement 600cc

Classement Bi-cylindre

Classement Féminin

➤ **Article 4 : 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 cinq jours au moins avant la date de la course.

➤ **Article 5 : VERIFICATIONS ADMINISTRATIVES ET TECHNIQUES.**

Les dates et horaires seront stipulés dans les règlements particuliers des épreuves.

Chaque pilote devra obligatoirement se présenter aux opérations de vérifications administratives avec sa licence en cours de validité, son permis de conduire ou C.A.S.M.

Un pilote présentant une machine au contrôle technique :

Non accompagnée de sa carte grise ou de sa facture d'achat ou encore de son dossier RSV ne pourra concourir, ni prétendre au remboursement du droit d'engagement.

En non conformité avec le Règlement Technique il ne pourra concourir, ni prétendre au remboursement du droit d'engagement.

Tous les motocycles présentés devront répondre aux prescriptions techniques 2010.

1 ou 2 motos/ équipe sont autorisées (dans le cas de 2 machines par équipage, la marque, le modèle et la cylindrée des machines peuvent être différents).

Le pilote est en tout temps responsable de sa machine.

Les machines devront être présentées propres et exemptes de toutes marques antérieures des contrôles techniques, avec le bas de carénage démonté.

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

Les plaques numérotées doivent être disposées de manière suivante :

Une plaque à l'avant

Une plaque au milieu

Deux plaques placées de chaque côté à l'arrière de la selle ou sur les flancs du carénage

Couleur des plaques et numéros : Blanc sur Noir ou Noir sur Blanc

Les numéros devront être lisibles, les commissaires techniques restant seuls juges de leur bonne lisibilité.

Les motos devront être équipées d'un interrupteur coupe contact, de couleur rouge, en état de fonctionnement, pouvant être actionné sans lâcher le guidon.

Les papillons de gaz doivent se fermer d'eux-mêmes lorsque le conducteur lâche la poignée des gaz.

Le système de démarrage devra être en état de fonctionnement.

Les reniflards (réservoirs d'essence, d'eau, d'huile ainsi que le carter moteur) devront tous aboutir dans un ou plusieurs récupérateurs d'une capacité de 0,25 litre minimum chacun et d'une capacité totale de 0,5 litre minimum, fixés correctement, exception faite des 600 cc et des 1000 cc où la capacité totale du récupérateur devra être d'un litre.

Les machines équipées d'un système de recyclage automatique conserveront ce dispositif d'origine (récupérateur de 0.5L).

Tous les bouchons de remplissage, de vidange ou de niveau, trappes de vidange, filtres à huile extérieurs (de type automobile) et niveaux d'huile, ainsi que les vis de raccord des circuits de

lubrification devront être obligatoirement arrêtés par un fil métallique de sécurité. Tout ce qui comporte de l'huile moteur, de boîte ou de transmission doit être freiné.

Tous les carters moteurs contenant de l'huile et pouvant être en contact avec la piste suite à une chute, devront être protégés par un carter enveloppant en matériau composite, type carbone ou kevlar.

Pour les 4 Temps, le carénage inférieur doit être construit pour recueillir, en cas de casse moteur, au moins la moitié de la totalité de l'huile et du liquide de refroidissement moteur. Le carénage inférieur devra comporter deux trous de 25mm de diamètre. Ces trous doivent rester obstrués en condition de piste sèche et peuvent être ouverts uniquement dans des conditions de course sur piste mouillée.

Seule l'eau est autorisée comme liquide de refroidissement.

La séparation des durites de frein avant devra se faire au-dessus du té de fourche inférieur.

Les repose pieds doivent être rabattables et ramenés en position " basse " par un ressort. Les extrémités seront arrondies. S'ils sont fixes, les extrémités seront réalisées en téflon, plastique ou Nylon (diamètre minimum 16mm)

Les extrémités des guidons doivent être bouchées, soit par le caoutchouc des poignées soit par des embouts. Un espace minimum de 30mm 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. 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. Tous les accessoires " agressifs " : tige d'amortisseur de direction, tige de frein arrière..., doivent être protégés par un embout en caoutchouc. La réparation des guidons est interdite.

Tous les leviers doivent se terminer par une sphère. Diamètre de cette sphère: 19 mm mini.

La sortie du pot d'échappement doit être protégée (bord arrondi, rondelle soudée).

Niveau sonore : maxi 102 dB **sans tolérance** (Règles Générales FFM)

Les supports de béquilles devront être réalisés en nylon, téflon, ou matière équivalente mais pas en métal.

Une protection fixée sous le bras oscillant, empêchant le pied ou la main d'atteindre la couronne arrière est obligatoire. Elle devra être de type nylon ou téflon ou en matériaux composites ayant des bords arrondis et une épaisseur minimum de 5 mm. Elle devra être fixée solidement.

Une protection du pignon de sortie de boîte de vitesse est obligatoire.

Devront être retirés obligatoirement : les béquilles, les clignotants, le(s) rétroviseur(s), les repose-pieds passager, la plaque minéralogique, le phare, le feu rouge arrière.

Le numéro de cadre doit correspondre en tous points au numéro figurant sur la carte grise. En cas de remplacement du cadre par un modèle d'occasion, le pilote devra avoir en sa possession l'original de la facture d'achat de ce cadre.

Équipement

Les pilotes devront présenter leur équipement complet :

Casque : seuls les casques intégraux sont acceptés ; ils doivent être conformes à la norme ECE 22/05

Seuls les systèmes de rétention par jugulaire (boucle double D ou automatique) sont autorisés.

Gants cuir

Combinaison cuir 1 pièce obligatoire. Doublure nylon interdite.

Protection dorsale homologuée norme CE obligatoire, la norme EN 1621-1 et 1621-2 est hautement recommandé et sera obligatoire en 2011.

Bottes en cuir ou équivalent

DES EQUIPAGES.

L'ordre ou 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. Le remplacement ne changera en rien la grille de départ entérinée par le Jury.

Un pilote ne pourra être inscrit, au même instant sur plus d'une moto.

➤ **Article 6: EMBLACEMENT PADDOCKS.**

Chaque équipage se verra attribuer un emplacement pour l'ensemble du team.

Le Team Manager est responsable du respect de l'emplacement accordé pour l'ensemble de l'équipage. Cet emplacement doit rester propre en toute circonstance.

Il est rappelé que le pilote est responsable, du comportement de ses accompagnants.

Tout non respect de cette règle entraînera une pénalité de 30 secondes sous la forme d'un "Stop & Go"

➤ **Article 7 : SECURITE-PARC-COUREUR-STAND-**

Les pilotes sont responsables de leur matériel.

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

Parc coureur:

Tout déplacement dans le parc devra être effectué à très faible allure et le port du casque est obligatoire pour tous les engins motorisés (motos, quads etc.).

Chacun doit garder son emplacement propre, en utilisant les sacs poubelles et bac à huile mis à disposition. Chacun doit impérativement suivre les consignes du Chef du Parc.

Tous les animaux domestiques doivent impérativement être tenus en laisse.

Stand, voie de décélération et mur de chronométrage:

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

Les stands sont accessibles sous l'entière responsabilité du Team Manager, qui doit s'assurer que toutes les règles de sécurité soient respectées.

L'accès est exclusivement réservé au team manager, aux chronométreurs, aux panneauteurs et au 2ème pilote.

Il doit impérativement faire respecter le règlement par son équipe:

Interdiction formelle de fumer.

Interdiction d'emmener un animal, même attaché.

Interdiction de stocker de l'essence (seul un derrick ou système de remplissage, soit 30 l maxi est autorisé).

Interdiction d'utiliser tout matériel électrique (perceuse sans fil, compresseur, meuleuse....) dans le box à moins de 5 mètres de l'essence.

Interdiction de vidanger sur le sol (prévoir un bac plat de 5 L mini, en cas de salissure l'emplacement du stand devra être nettoyé le plus vite possible).

Interdiction absolue de remonter la voie des stands avec le moteur de la moto en marche.

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

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

Toute infraction sera passible d'un "Stop & Go" de 30 secondes sans préjuger des sanctions complémentaire que pourrait infliger le jury, allant jusqu'à la disqualification de l'équipage.

➤ **Article 8: CARBURANT.**

L'essence utilisée devra être du carburant vendu aux pompes du commerce routier du type sans plomb.
Pendant les épreuves, à l'exception du derrick de remplissage, le carburant sera obligatoirement stocké dans le parc "essence" déterminé lors du briefing de la course.

➤ **Article 9: TRANSPONDEUR.**

Il sera remis à chaque équipage un transpondeur de chronométrage, celui-ci devra constamment être fixé sur la machine en piste, durant les essais et la course.
Un support de fixation (obligatoire) sera vendu aux pilotes n'en possédant pas. Attention, un transpondeur par équipage, mais un support par machine engagée.
La perte, le vol ou la destruction même involontaire sont sous la seule responsabilité de l'équipage.
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.

➤ **Article 10: BRIEFING.**

Les Team managers ou pilotes devront obligatoirement assister en totalité au briefing. L'heure et le lieu seront communiqués lors des vérifications administratives.
En cas d'absence d'une équipe, la sanction pourra aller jusqu'à l'exclusion de la course.

➤ **Article 11: MISE EN PLACE DANS LES STANDS.**

L'attribution des stands se fera en accord avec l'organisation.
Les stands sont accessibles sous l'entière responsabilité du chef de stand qui doit s'assurer que toutes les règles de sécurité sont respectées.
Chaque équipe doit posséder dans son stand un extincteur à portée de main (6kgs pour les modèles à poudre de type A.B.C et 2kgs pour les modèles de type CO²). Pas d'extincteur à eau.

➤ **Article 12 : ESSAIS QUALIFICATIFS.**

Seules les motos admises aux vérifications techniques et utilisées aux essais qualificatifs pourront participer.
Tous les concurrents devront avant leurs séances qualificatives, passer par la pré-grille. Chaque Equipage bénéficiera de 2 séances d'essais, chaque pilote recevra un brassard de couleur qu'il devra obligatoirement porter durant les essais et toute la course (en cas d'oubli de port de brassard, même en séance qualificative, 1 "Stop & Go" de 30 secondes les pénaliseront lors de la course).
Chaque pilote engagé doit OBLIGATOIREMENT effectuer au minimum un tour chronométré.

➤ **Article 13: GRILLE DE DEPART.**

Seul le meilleur temps de la moyenne des 2 pilotes de chaque équipage sera pris en compte pour constituer la grille de départ. N'importe quel pilote qualifié pourra prendre le départ, ceci restant au choix de l'équipage.

➤ **Article 14: DEPART.**

La procédure de départ se fera en épis, style 24 Heures.
Tout départ volé sera sanctionné d'un " Stop & Go" de 30 secondes.

Deux tours de chauffe seront obligatoirement effectués. Un "Stop & Go" de 30 secondes sanctionnera les équipages n'ayant pas effectué ces 2 tours de chauffe, avec départ en fond de grille ou de la voie des stands, par mesure de sécurité.

➤ **Article 15: ARRETS AUX STANDS ET RAVITAILLEMENT.**

Toute intervention mécanique ou changement de pilote doit obligatoirement s'effectuer devant son stand.

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 de 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, 30 Km/h Maximum.

Les excès de vitesse (plus de 30km/h)

En essais : 75 euros d'amende, plus suppression ou pénalité de temps de qualification.

En course : pénalité d'un stop and go de 30 secondes.

Le jury peut augmenter cette sanction, allant jusque l'exclusion, pour raison de sécurité.

Le ravitaillement en carburant sera exclusivement fait par derrick (vanne manuelle, Zénith ou Acerbis)

La capacité des derricks ne devra pas excéder 30 litres et sa hauteur maximum sera de 2,5 mètres mesurés au point le plus haut.

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.

Sont interdits : L'usage de récipients à fermeture non automatique, entonnoirs.

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.

Le personnel affecté au ravitaillement en carburant et à la sécurité incendie (extincteur de 5kgs minimum poudre ABC ou dioxyde de carbone) devra être entièrement équipé de vêtements ayant un minimum de résistance au feu (coton par exemple), plus des gants (type manutention), plus un casque intégral avec visière fermée ou une cagoule coton et des lunettes (type meulage).

Toute personne, non affectée au ravitaillement doit se reculer de plus d'un mètre de la moto.

Le ravitaillement en carburant est interdit dans le stand.

Pendant le ravitaillement aucune intervention ne peut avoir lieu sur la moto.

Sont autorisées devant les stands (sur la voie des stands) les ravitaillements en carburant, complément d'huile et d'eau, graissage et tension de chaîne, changements de roues et plaquettes de freins.

En cas de réparation, la moto devra obligatoirement être rentrée dans le stand. S'il est nécessaire de mettre en route le moteur pour un essai ou un réglage, le moteur devra être ensuite arrêté avant la sortie de la machine du stand. Aucune autre moto (ou moteur) ne devra être entreposée dans le stand.

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

Devant le stand, seules quatre personnes accréditées peuvent travailler, en même temps sur la machine.

Si le pilote participe à l'intervention, il sera compris dans ces quatre personnes.

A l'intérieur du stand, le nombre d'intervenant est de quatre personnes.

Pour repartir, deux mécaniciens sont autorisés à pousser la machine, le coureur étant sur la moto, ceci jusqu'à la hauteur du dernier stand, le pilote s'engage seul sur la piste.

L'utilisation de batterie de démarrage additionnelle est interdite ainsi que tout autre moyen mécanique ou électrique extérieur au motocycle.

Chaque équipage devra obligatoirement affecter une personne à la sécurité incendie. Celle-ci devra être équipée d'un extincteur à poudre polyvalente ou à mousse carbonique (5kg minimum) efficace contre les feux de carburant. Cette personne devra obligatoirement être présente lors des opérations de ravitaillement.

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.

La capacité maximale du réservoir devra être conforme à l'origine. S'il est d'une capacité supérieure, l'équipage sera sanctionné de tour de pénalité équivalant à la pénalité des montages " vannes Zénith ". 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 2 motos, la moto restante sera rangée à l'intérieur du stand.

➤ **Article 16: 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 fixe, ou panneau & numéro de la machine), Le pilote dispose de 5 tours pour s'arrêter dans la voie des stands.

Si un commissaire de piste agite le drapeau noir avec le cercle orange, à l'encontre d'une machine, l'arrêt doit être immédiat au poste de commissaire suivant.

Aucun coureur n'est autorisé à conduire pendant plus d'une heure, une période de repos d'au moins 40 minutes sera ensuite nécessaire.

Si la durée de conduite est de moins d'une heure, la période de repos consécutive doit représenter au moins les 2/3 du temps de conduite.

➤ **Article 17: ARRET SUR LA PISTE.**

Il est rappelé qu'un pilote ne peut s'éloigner de plus de 10 mètres de sa machine à l'arrêt sur le circuit, sous peine de mise hors course.

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

Tout pilote en panne sur le circuit ne pourra se dépanner qu'avec les moyens du bord.

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

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, le pilote doit les aider à mettre la machine en zone sécurisée.

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.

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

➤ **Article 19: NEUTRALISATION OU ARRÊT DE LA COURSE.**

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 un Safety car.

Les pilotes devront alors ralentir et se ranger derrière lui en file indienne sans se doubler, ni dépasser le safety car.

Tout dépassement du safety car ou d'un autre concurrent est passible d'une pénalité. Les pilotes pourront alors rentrer aux stands, mais devront OBLIGATOIREMENT attendre le passage suivant du safety car pour reprendre la piste derrière le dernier concurrent. La sortie des stands sera ouverte pendant 10 secondes (panneau vert), puis sera fermée (panneau rouge) jusqu'au prochain passage du safety car.

Chaque tour derrière le safety car sera comptabilisé.

Les concurrents reprendront la course normale dès que le safety car quittera la piste.

Si la course devait être arrêtée (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.

Le nouveau départ se fera dans l'ordre du classement du dernier tour complet avant l'interruption de la compétition.

Les pilotes sont autorisés à faire le complément de carburant et un changement de roues devant leur stand respectif dans les 5 minutes qui suivent l'ouverture du couloir des stands pour le tour de reconnaissance. Seuls les pilotes encore en course seront autorisés à prendre le nouveau départ.

Au cas où l'épreuve se déroulerait en plusieurs parties, le classement se fera par addition des tours effectués dans chacune d'elles et le vainqueur serait l'équipage ayant parcouru le plus grand nombre de tours. En cas d'égalité de tours, c'est l'addition des temps réalisés dans chaque partie qui entrera en considération. Si plus de 75% de la durée de l'épreuve était parcouru avant l'arrêt de la course entraînant une entrée en parc fermé, l'épreuve sera considérée comme course complète. Le classement se fera selon les positions à la fin du tour précédent l'arrêt de la course.

➤ **Article 20 : PROCEDURE "STOP & GO ".**

Pendant la course, un pilote peut-être sanctionné par une procédure "Stop & Go " de 30 secondes.

Le pilote s'arrête, à l'endroit défini au briefing, dans la voie des stands.

Il repart SANS s'arrêter à son stand, pour minimum 1 tour.

Une fois que l'équipe a été avertie de la pénalité, un panneau avec le mot " STOP " et le numéro du coureur seront présentés sur la ligne de départ. Si le panneau " STOP " a été présenté 5 fois au coureur concerné et qu'il ne s'arrête toujours pas, le drapeau noir lui sera alors présenté.

Si la direction de course présente un drapeau Noir à un pilote: celui-ci dispose de 5 tours pour s'arrêter à son stand, le pilote est mis hors-course, la machine peut repartir, avec l'autre pilote tout en respectant les temps de conduite.

Si plus d'un coureur sont pénalisés, le signal sera donné aux coureurs de s'arrêter lors des tours suivants.

L'ordre des arrêts se fait sous les ordres de la direction de course.

Si un coureur encourt une pénalité " Stop & Go ", l'équipe peut alors avoir un mécanicien présent dans la zone de pénalité pour assister leur coureur, sous la direction des commissaires, afin de démarrer sa machine si elle cale.

Le mécanicien ne doit pas interférer la procédure de " Stop & Go ", laquelle est sous le contrôle des commissaires.

Dans le cas où un coureur pénalisé n'aurait 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.

➤ **Article 21 : ARRIVEE.**

Aux termes du temps de course, le drapeau à damiers sera agité sur la ligne "Arrivée" sur le pilote classé premier à ce moment de la course.

➤ **Article 22: CLASSEMENT**

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 accompli le même nombre de tours, c'est celui qui franchi la ligne d'arrivée en tête qui est classé premier de ce groupe.

Pour être classé, chaque pilote devra impérativement avoir passé la ligne d'arrivée dans les 2 minutes après le premier.

Les équipages composés de 2 motos auront de 3 tours de pénalité.

Les équipages composés de 1 ou 2 motos avec un réservoir non d'origine ou équipés de vanne Zénith auront de 1 tour de pénalité.

Les équipages composés de 2 motos, dont une en 2 Temps, seront soumis au règlement 4T pour les règles ci-dessus du présent article.

Les équipages composés de 2 motos en 2 Temps ne seront pas pénalisés.

Seul le classement toutes cylindrées confondues sera pris en compte.

En cas de fin prématurée de la course, le classement sera établi comme prévu à l'article 20.

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

➤ **Article 23: RECLAMATIONS.**

Toute réclamation devra être faite par écrit, signée du Team Manager et remise à la Direction de Course. Caution de 75 euros (1 seul objet par réclamation).

Si démontage caution de 100 euros pour un moteur 2 temps ou caution de 200 euros pour un moteur 4 temps

Caution remboursée au cas où la non-conformité est reconnue, ou reversée au pilote contraint au démontage en cas de machine conforme.

Délai des réclamations:

Avant le début des essais qualificatifs pour tout ce qui concerne le règlement particulier.

Avant la fin des vérifications pour tout ce qui à trait aux machines Maximum 1/2 heure après l'affichage des résultats pour tout ce qui concerne les essais et la course.

➤ **Article 24 : PUBLICITE.**

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 avec l'organisateur.

➤ **Article 25 : DROIT A L'IMAGE**

Dans le cadre de ces manifestations, les participants reconnaissent céder leur droit à l'image à l'organisateur.

➤ **Article 26: 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 tout droit 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 27: 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.