



## Sommaire

- 1) Informations générales ..... Page 2
  - Article 2 Organisation et Secrétariat
  - Article 3 Juridiction
  - Article 4 Machines admises et catégories
  - Article 5 Engagements
- 2) Sélections et règlements ..... Page 3
  - Article 6 Sélection des équipages
  - Article 7 Vérifications
  - Article 8 Règlement technique
- 3) Préparation des machines ..... Page 4
  - Article 10 Sécurité sur les machines
  - Article 11 Equipements
  - Article 12 Equipages
- 4) Sécurité générale et passes ..... Page 6
  - Article 14 Briefing
  - Article 15 Passes et brassards
- 5) Essais et courses ..... Page 7
  - Article 16 Essais qualificatifs
  - Article 17 Confirmation de départ
  - Article 18 Départ
  - Article 19 Arrêt et changement
- 6) Arrêts et pénalisation ..... Page 9
  - ARTICLE 20 Stop and Go
  - ARTICLE 21 Arrêt sur la piste
  - ARTICLE 22 Abandon
  - ARTICLE 23 Conduite en course
  - ARTICLE 24 Arrêt ou neutralisation de la course
- 7) Arrivée ..... Page 11
  - ARTICLE 25 Arrivée
  - ARTICLE 26 Classement
  - ARTICLE 26 bis Primes
- 8) Sécurité et réclamations ..... Page 12
  - ARTICLE 27 Réclamation
  - ARTICLE 28 Application du règlement
  - ARTICLE 29 Sécurité/Parc/Stand
  - ARTICLE 30 Renonciation à tout recours contre les autorités sportives
  - ARTICLE 31 Annulation de la course
  - ARTICLE 32 Réclamations
- 9) Sécurité et réclamations ..... Page 13
  - ARTICLE 33 Assurance
  - ARTICLE 34 Publicité
  - ARTICLE 35 Application du règlement
  - ARTICLE 36 Responsabilités
  - ARTICLE 37 Laisser Passer
  - ARTICLE 38 Juridiction
  - ARTICLE 39 Officiels

# Trophée Endurance Classic

## REGLEMENT PARTICULIER du Trophée Endurance Classic 2010.

### ARTICLE 1

Le trophée se déroulera sur 3 courses avec ajout de points.

Il sera placé sous l'égide de la Fédération Française de Motocyclisme.

Courses soit à l'américaine (2 pilotes et 2 motos) avec 1 ou 2 tours de pénalité selon les circuits, soit standard (2 pilotes et 1 moto).

### ARTICLE 2 ORGANISATION

Motors Events Europe

Marc Mothré

14 Rue Cauchy

75015 Paris

Tél : 06 76 06 18 71

Mail [marc-motors-events@orange.fr](mailto:marc-motors-events@orange.fr)

Site [www.motors-events.com](http://www.motors-events.com)

Site/Forum : <http://www.roadstercup.com/forum/viewforum.php?id=45>

### ARTICLE 2 bis SECRETARIAT

Evelyne Desbordes

Cidex 41 ter, 6 rue Rollon

27670 St Ouen du Tilleul.

Tél : 06-72-86-28-58

Mail : [evelyne@trophee-endurance-classic.fr](mailto:evelyne@trophee-endurance-classic.fr)

Site : <http://www.trophee-endurance-classic.fr>

Les Chèques seront à l'ordre de « Motors-Events ».

### ARTICLE 3 JURIDICTION

La manifestation se déroulera conformément au code sportif de la FFM, aux prescriptions de la CCR et au Présent Règlement.

### ARTICLE 4 MACHINES ADMISES ET CATEGORIES

#### CLASSIC

**350 à 750cc du 01/01/1970 au 31/12/1983 (année modèle)**

✓ 2 et 4 temps

#### OPEN

**Plus de 750 à illimité du 01/01/1970 au 31/12/1983 (année modèle)**

✓ 2 et 4 temps

Il y aura un podium « Classic », un podium « OPEN » et un podium « SCRATCH » à l'issue des courses, les coupes seront offertes par l'organisateur. « Motors Events ».

**Les trois premiers équipages de chaque catégorie doivent obligatoirement venir sur le podium en tenue de course pour recevoir leurs trophées.**

## ARTICLE 5...ENGAGEMENTS

Le TROPHEE ENDURANCE CLASSIC est une manifestation ouverte aux pilotes d'au moins 16 ans, - Aux pilotes de nationalité française titulaires d'une licence, UEM, NCA ou NCB délivrée par la F.F.M. pour l'année en cours, **les licences INTER ne sont pas admises.**

- Possibilité de prendre une licence à la journée munis d'un certificat médical de moins de 3 mois,  
- Aux pilotes de nationalité étrangère titulaires d'une licence nationale française ou bien d'une licence « une manifestation » à prendre sur place sur présentation d'un certificat médical en Français (Licence INTER interdite) de moins de 3 mois.

Les noms des 2 pilotes ainsi que le nom du Team devront être OBLIGATOIREMENT mentionnés sur les demandes d'engagement et confirmés lors du contrôle administratif.

Les engagements seront reçus par courrier postal et la clôture est le 1<sup>er</sup> Mars 2010 pour la saison 2010. Néanmoins hors championnat il est possible de s'engager à la course.

Le numéro de course donné sera obligatoirement le même pour toutes les courses.

Le prix de l'engagement à l'année par équipage sera de :

200 € à l'ordre de Motors Events permettant ainsi de « bloquer votre place à l'année » et avoir accès aux cadeaux des partenaires et des primes de Dunlop.

Puis par course :

Le prix de l'engagement sera de :

- 1<sup>ère</sup> course sur le circuit de **Le Vigeant** 740 € par équipage en 2 chèques. L'un de 400 € tiré 21 jours avant la date de la course pour les 44 Teams retenus plus éventuellement 4 Teams en liste d'attente, le 2<sup>ème</sup> de 340 € tiré après la course,
- 2<sup>ème</sup> course sur le circuit de **Pau**, 700 € par équipage en 2 chèques. L'un de 400 € tiré 21 jours avant la date de la course pour les 38 Teams retenus plus éventuellement 4 Teams en liste d'attente, le 2<sup>ème</sup> de 300 € tiré après la course,
- 3<sup>ème</sup> course sur le circuit de **Carole**, 640 € par équipage en 2 chèques. L'un de 340 € tiré 21 jours avant la date de la course pour les 35 Teams retenus plus éventuellement 4 Teams en liste d'attente, le 2<sup>ème</sup> de 300 € tiré après la course.

La location du transpondeur de 8€ est incluse dans le prix de l'engagement.

**Nota : le prix des engagements peut être sensiblement diminué si vous amenez des commissaires de piste avec vous.**

Les chèques des équipages en liste d'attente ne seront tirés que dans le cas où ils prendraient part à la course à la suite d'un ou plusieurs désistements.

Des engagements resteront toujours possibles après les dates de clôture si des pilotes du Championnat ne pouvaient participer dans la mesure des places disponibles ou de remplacements.

Un chèque de caution de 333 euros couvrant l'ensemble des cautions (transpondeur, brassards...)

Cette caution, valable pour les 3 courses, non encaissée, sera intégralement retournée, ou diminuée selon les pertes ou les casses éventuelles).

Un TEAM peut remplacer un pilote indisponible pour n'importe quelle raison par un autre pilote, même à la 2<sup>ème</sup> ou 3<sup>ème</sup> course. Dans ce cas le pilote remplaçant marquera des points normalement au championnat comme s'il avait fait tout le championnat. Mais pas le TEAM.

En cas de désistement après la clôture des engagements (soit le 1<sup>er</sup> mars 2010), une pénalité de 30 % du droit d'engagement sera retenue.

A partir du 21<sup>ème</sup> jour avant chaque course jusqu'au contrôle administratif, la totalité de l'engagement de la course en cours est dû.

Tous les chèques en possession de l'organisation ne seront rendus qu'à la fin de la saison.

## ARTICLE 6 SELECTION DES EQUIPAGES

Ne pourront courir les pilotes munis d'une licence inter.

Un des 2 pilotes du Team ne doit pas avoir marqué de points dans des courses de motos modernes après 1996, ceci pour garder au mieux l'esprit amateur de cette course.

Chaque pilote devra impérativement donner son palmarès.

Dans la mesure du possible, il y aura un rapport soit de 1/3 Classic et 2/3 Open ou 50/50 suivant les engagements reçus au moment de la clôture entre la catégorie « Classic » et la catégorie « OPEN »

Le comité de sélection pourra contrôler avant, pendant et après l'épreuve chaque engagement.

Le comité se réunira après la clôture des engagements (soit le 1<sup>er</sup> mars 2010) et sélectionnera 44, 38, 35, équipages selon les circuits + éventuellement 4 équipages en liste d'attente pour chaque course.

Une autre sélection pourra avoir lieu entre chaque course pour combler les manques de TEAM éventuels.

Les Engagements seront faits en priorité comme suit :

- Les Teams engagés pour toutes les courses du championnat et les machines de Presse,
- l'intérêt de la machine et des pilotes,
- Le nombre d'engagements demandés.

## ARTICLE 7 VERIFICATIONS

Les vérifications administratives et techniques auront lieu le vendredi avant chaque course de 10h à 12h30 et de 14h à 19h. Pas de contrôle le samedi matin.

Tous les motocycles devront répondre au règlement technique.

Les deux motos ainsi que l'équipement des 2 pilotes devront être passés au contrôle technique.

La moto devra être présentée avec le bas du carénage enlevé pour la vérification du montage du bac de récupération d'huile et des arrêts des bouchons de vidange des carters moteur et boîte.

L'équipement vestimentaire à présenter obligatoirement :

Voir Page 263 article 1, 2, 3, 4, 5 éléments de sécurité obligatoires de l'Annuaire FFM 2010,

- Combinaison cuir d'une seule pièce avec doublure coton, nomex ou en soie (doublure synthétique interdite sauf port d'un sous vêtement à manches longues et jambes longues),
- Casque intégrale de moins de 5 ans, et répondant aux normes FIM en vigueur,
- Plaque dorsale de protection, norme CE,
- Les gants en bon état sans déchirures et à manchettes,
- Les bottes en bon état et en cuir renforcé ou synthétique homologué.

L'équipement de sécurité à présenter obligatoirement :

- La béquille de stand (une par moto),
- L'équipement pompier (casque ou lunettes, gants, bottes, blouson) pas de synthétique,
- Un extincteur (6kg à poudre, 2kg à CO2). **Pas d'extincteur à eau,**
- Le système de remplissage (derrick) étanche et dont le flux d'essence s'arrête automatiquement dès que l'on relâche la poignée.

Tous ces éléments seront à présenter de nouveau dans les stands.

Un mulet est autorisé, il doit passer les vérifications techniques et participer aussi aux essais chronos.

Pour la course, aucun mulet n'est autorisé à rouler ni même être présent dans le box.

Seules les motos passées au contrôle technique pourront prendre part aux essais chronométrés.

Les numéros doivent ressortir correctement, les commissaires techniques restent seuls juges de la bonne lisibilité de ceux ci.

**Les numéros de course seront donnés par l'organisation. sauf si un team demande un numéro précis pour la saison.**

## ARTICLE 8 REGLEMENT TECHNIQUE

### Est interdit :

- ✓ Boîte de vitesses à tiroir,
- ✓ cadre Delta Box,
- ✓ fourches inversées,
- ✓ les motos de style Trail, Enduro ou Cross sont interdites,
- ✓ mono ou bi-amortisseurs arrière à bonbonnes séparées, reliées par un tuyau (exception monte ou modèle d'origine sur dossier).

### Est autorisé :

- ✓ Les cadres Harris, Armstrong, Spondon, EMC, Germain, Martin, Corki, Seeley, autres sur dossier,
- ✓ les cadres en tube rond ou carré acier ou aluminium (titane interdit),
- ✓ les moteurs Rotax,
- ✓ seules les roues de 18 pouces ou plus sont autorisées, pneus obligatoires Dunlop,
- ✓ exception : roue de 16 pouces à l'**avant** admise uniquement pour les motos équipées d'origine dans cette dimension (sur dossier),
- ✓ frein avant avec 1 ou 2 étriers à 2 pistons au maximum pour toutes les catégories,
- ✓ disques de frein : 300 mm maxi,
- ✓ fourches : diamètre 41 mm maxi (autres sur dossier).

## ARTICLE 9 PREPARATION DES MACHINES.

### 1 – Moteur :

- ✓ Pas de moteur suralimenté,
- ✓ pièces externes respectant l'aspect d'origine et d'époque (avant 1983),
- ✓ transmission libre, boîte et rapports libres (nombre de rapports libre),
- ✓ carburateurs libres, mais aspect d'époque (avant 1983),
- ✓ carter chaîne primaire : sur les machines avec boîte de vitesses séparées, un carter devra recouvrir la chaîne primaire en totalité,
- ✓ carter distribution : un carter devra recouvrir au maximum les courroies de distribution (ex : Ducati Pantah). Ces carters peuvent être allégés pour le refroidissement,
- ✓ pas de boîte à air,
- ✓ le Pilote s'engage à respecter le niveau de bruit indiqué dans le règlement soit 102 dB maxi. Dans le cas contraire, le départ pourra lui être refusé (pour la course ou les essais chronométrés en cours).

### 2 – Partie cycle :

- ✓ Cadre : les renforts de cadre sont autorisés,
- ✓ les cadres spéciaux de course sont autorisés,
- ✓ important : Sur toutes les machines, les accessoires suivants devront obligatoirement être démontés,
  - Béquilles centrales et latérales. Phares et clignotants. Feux arrière et supports. Rétroviseurs. Kick, plaque minéralogique.
- ✓ pneus : **DUNLOP** obligatoire tous types actuels vendus dans le commerce dont les références correspondent à la vitesse maximale de la machine. (Les pneus, slick ainsi que les slick retaillés sont EXCLUS).
- ✓ Une dérogation pourrait être acceptée pour les machines équipées de pneus en 150 mm de largeur (n'existe pas pour l'instant chez Dunlop dans cette dimension), l'avant restant obligatoirement un pneu Dunlop,
- ✓ la largeur des pneus maxi :
  - Classic : 135 mm,
  - Open : 150 mm.

- ✓ garde-boue : arrière obligatoire. A l'avant, il est obligatoire mais il peut être absent seulement dans le cas de la présence d'un carénage intégral,
- ✓ plaques à numéros : 285 mm x 235 mm. Inclinaison maxi 30°, de part et d'autre de la machine, ainsi que sur la face avant. Le tout bien visible pour les chronométreurs et les commissaires de piste,
- ✓ numéros : 140 mm de haut, épaisseur du trait 25 mm, largeur 80 mm, espace entre numéros 15 mm,
- ✓ transpondeur : il doit être monté à l'avant de la machine suivant une ligne verticale passant par la colonne de direction. Sa position doit être verticale avec le numéro vers le haut,
- ✓ **seules les béquilles dites de stand sont autorisées pour le béquillage de la machine dans les box et devant les stands.**

## ARTICLE 10 SECURITE SUR LES MACHINES

Toute machine engagée, devra être conforme en tous points aux impératifs de sécurité décrits ci-dessous, à la réglementation générale pour courses de motos de vitesse anciennes ainsi qu'aux règles générales pour les épreuves de vitesse.

Un contrôle technique sera pratiqué par un commissaire technique.

**Tous les tuyaux** de reniflards ou événements (huile moteur, boîte, carburateurs, réservoir d'essence, batterie, eau) devront aboutir dans **un ou plusieurs récupérateurs d'une capacité de 125cc minimum chacun** et d'une capacité totale de 0,5 litre minimum fixés correctement et verticalement. Exception faite pour les plus de 500cc ou la capacité totale du récupérateur devra être d'un litre.

**Toutes modifications** concernant le circuit de lubrification, exemple : montage d'un radiateur, seront soumises à l'approbation du comité Technique.

**La durit** transparente est interdite pour les circuits d'huile sous pression. Seules sont acceptées les durits qualité « Hydrocarbure » (reconnaissable à sa couleur noire).

**Pédales de freins** et sélecteurs de vitesses ne doivent pas avoir d'arêtes vives. Extrémités bouchées si tubulaires.

**Repose-pieds** : la longueur minimum des repose-pieds devra être de 65 mm et présenter des extrémités arrondies (Ø minimum 16 mm).

Les repose-pieds peuvent être du type rabattable, mais dans ce cas devront être équipés d'un dispositif pour que le retour à la position normale soit automatique.

Les repose-pieds non repliables en acier ou alu devront comporter un embout fabriqué dans un matériau tel que téflon, plastique dur ou équivalent (diamètre minimum de 16 mm).

**Un système d'arrêt immédiat du moteur est obligatoire.** Un coupe-circuit ou bouton de masse de **couleur rouge** fixé au guidon doit être accessible sans lâcher celui-ci.

Le système doit être de type « **ON/OFF** ».

Quel que soit le système adopté, son fonctionnement sera systématiquement vérifié lors du contrôle technique. **Un bordage** de la bulle de carénage est conseillé.

**Une Protection d'entrée de chaîne** est obligatoire. Elle doit être en Téflon ou équivalent pas de protection métallique) (épaisseur minimum de 5mm). Cette protection doit être fixée solidement au bras oscillant au moyen de vis ou rivets (pas de rilsans),

D'une manière générale, ce qui n'est pas mentionné : Selle, réservoir, échappement, etc. devra être solidement fixé (La selle en particulier doit être fixée par des vis au cadre).

Pour les 4 temps un sabot récupérateur d'huile sous le moteur est obligatoire. Il devra être d'une capacité de la moitié du carter moteur plus éventuellement de la boîte de vitesses si celle-ci est séparée. Il doit comporter au maximum deux trous de 25 mm ouverts uniquement en cas de pluie sur ordre de la direction de course. (Voir règles générales dans l'annuaire FFM). Dans tous les cas, le récupérateur doit être au moins de la dimension des carters moteur en longueur et en largeur.

Il peut-être en alu, polyester, plastic dur. Il doit être fixé solidement.

## ARTICLE 11 EQUIPEMENTS

Voir « Éléments de sécurité obligatoires » des « Règles générales pour les épreuves de vitesse ».

Équipements obligatoires à présenter complet avant chaque course et au moment du contrôle technique.

L'équipement et la moto doivent être représentés au contrôleur technique après une chute pour un contrôle général de ceux-ci.

## **ARTICLE 12 EQUIPAGES**

Un pilote pourra être changé avant la course à condition d'avoir participé aux essais chronométrés et avec l'accord de l'organisation.

Un pilote ne pourra être inscrit, au même instant sur une autre machine.

## **ARTICLE 13 SECURITE GENERALE**

Le chef de TEAM (ou pilote Brassard blanc) sera responsable de son équipe et reste l'interlocuteur privilégié de l'organisation. Il doit faire respecter le règlement à son équipe.

### **VOIE DE DECELERATION, MUR DE CHRONOMETRAGE**

• L'accès à la voie de décélération et au mur de chronométrage est interdit aux enfants, même accompagnés d'un adulte. Les stands ne sont pas accessibles aux enfants de moins de 12 ans ou selon les règlements intérieurs des circuits, des bracelets accreditifs de couleurs différentes suivant les accès qu'ils autorisent seront fournis à chaque team.

• L'accès au mur de chronométrage est exclusivement réservé aux personnes munies des passes PILOTE, CHEF DE STAND et CHRONOMETREUR. Toutefois, il sera toléré, uniquement durant la procédure de départ ainsi que 5 minutes avant l'arrivée, la présence des équipes au complet (dont les membres seront dûment munis de leurs passes) derrière le mur. Chacun reprenant sa place selon les consignes des officiels.

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

• La vitesse dans la voie des stands est limitée à 60 Km/h 50 km/h à Carole (en cas de non respect il sera infligé une amende de 75 euros pendant les essais et un stop and go de 30 secondes en course).

### **STAND**

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, à portée de la main, un extincteur.

Celui-ci devra être d'une capacité minimum de 5kg pour les appareils à poudre de type A.B.C. ou polyvalente et de 2kg minimum pour les extincteurs de type CO<sup>2</sup> (neige ou mousse carbonique) efficace sur les feux d'hydrocarbures.

(PAS D'EXTINCTEUR A EAU)

Les portes arrière des stands doivent être constamment barrées afin d'éviter l'intrusion du public.

### **INTERDICTION ABSOLUE :**

- De fumer dans, derrière et devant les stands,
- d'amener un animal même attaché dans les stands,
- de stocker de l'essence (seul un derrick ou système de remplissage de 30 litres maximum sera autorisé).
  - o le stock d'essence devra être mis dans le lieu protégé spécialement prévu à cet effet, à l'abri de tout risque d'incendie et proche d'un extincteur,
  - o l'approvisionnement où est stockée l'essence doit se faire accompagné d'un mécanicien habillé contre le feu,
  - o l'essence doit être stockée dans des bidons type US à l'exclusion de bidons en plastique,
  - o interdiction de stocker plus de 30 litres d'essence à l'intérieur du box.
- interdiction de remonter la voie des stands sur la moto avec le moteur en marche,
- interdiction de s'asseoir sur le mur de chronométrage.

## **ARTICLE 14 BRIEFING**

Les teams représentés par le Team Manager plus les pilotes figurant sur la fiche d'engagement devront obligatoirement assister en totalité au briefing, ils devront signer la feuille d'émargement mise à leur disposition sous peine d'une pénalité « Stop and go » de 30 secondes.

L'heure et le lieu du briefing seront communiqués lors des vérifications techniques.

Les vérifications se tiendront :

- pour l'administratif, au Secrétariat du circuit,
- pour le technique, au local Technique du circuit (ou tente spéciale).

## ARTICLE 15 PASSES et BRASSARDS

Chaque équipage recevra 4 passes par pilote engagé et 2 passes véhicules lors des contrôles administratifs.

Un seul véhicule sera admis derrière les stands (lorsque c'est possible pour la place).

Chaque pilote recevra un bracelet et un brassard qu'il devra porter pendant toute la durée des essais et de la course.

Chaque personne habilitée à rester dans le stand devra avoir un bracelet (couleur prévue pour les mécaniciens).

La couleur du brassard n'a pas de relation avec l'ordre du départ de la course.

Les brassards devront être rendus en même temps que le transpondeur.

## ARTICLE 16 ESSAIS QUALIFICATIFS

Seules les motos passées aux vérifications administratives et techniques, aux essais qualificatifs pourront participer à l'endurance de quatre heures.

Chaque team bénéficiera d'un minimum de 2 séances d'essais pour chacun des pilotes (Timing différent selon les courses).

La moyenne des temps des Pilotes « Blancs » et « Bleus » de chaque Team sera prise en compte pour constituer la grille de départ.

L'équipage ayant obtenu la meilleure moyenne sera en pôle position.

**Pour être qualifié**, un pilote doit avoir au moins effectué un tour chronométré.

## ARTICLE 17 CONFIRMATION DE DEPART

Après les essais chronos, chaque équipage devra obligatoirement **confirmer sa participation** à la course et donner le nom du pilote prenant le départ + déclaration 1 ou 2 machines .

Une fiche spéciale prévue à cet effet sera donnée lors des contrôles administratifs.

## ARTICLE 18 DEPART

La procédure de départ sera de 2 sortes selon les circuits :

- type normale en grille. 1 tour de mise en place puis départ de 2 tours de chauffe. Les motos viendront prendre leurs places sur la piste en grille avec le moteur en marche.

Départ aux feux sur le portique. Extinction feu rouge et départ au feu vert allumé.

- type « Le Mans » en épis, départ des stands pour 2 tours de chauffe, les motos viennent ensuite prendre leurs places sur la piste en épis le long du mur des stands.

Un pilote n'ayant pas pu prendre part aux tours de chauffe, pourra partir de la voie des stands après le départ complet des autres concurrents et sur autorisation du commissaire prévu à cet effet.

Les pilotes quittent les stands 15 minutes avant l'heure du départ.

Ils effectuent 2 tours de chauffe puis viennent se mettre à leur emplacement désigné en épis le long du mur des stands.

10 minutes avant le départ, la voie des stands sera fermée. Les pilotes pourront prendre le départ sans autre pénalité.

5 minutes avant le départ, les pilotes iront se mettre en face de leurs machines sur l'autre bord de la piste.

La machine sera tenue par un aide, toute la piste sera évacuée à l'exception des pilotes et des officiels.

Les machines sans démarreur autonome seront placées en fin de grille, dans l'ordre de la grille de départ.

Les machines n'arrivant pas à démarrer normalement, pourront se faire pousser par un mécanicien après le départ de la totalité des autres concurrents.

## ARTICLE 19 ARRET ET CHANGEMENT

Tout changement ou arrêt devra se faire devant le stand attribué à l'équipage.

Le pilote poussant sa machine dans la voie des stands pourra se faire aider par deux mécaniciens.

Lorsqu'un pilote utilise la piste de décélération pour rejoindre son emplacement, il devra circuler sur celle-ci à une allure réduite, 50 KM/h maximum sur les petits circuits et 60 KM/h maximum sur les grands circuits.

Un radar sera installé dans la voie des stands.

Tout pilote circulant à une vitesse excessive est passible d'une pénalité d'un « stop and go » de 30 secondes durant la course et d'une amende de 75 euros pendant les essais.

Lors d'un changement de moto, la moto arrivant doit couper son moteur et être mise sur béquille de stand par un mécanicien.

Les petites réparations doivent se faire avant le ravitaillement d'essence uniquement devant le stand attribué à l'équipage.

### **Il est formellement interdit de fumer devant et dans les stands.**

Quatre personnes accréditées peuvent travailler sur la machine.

Pour partir des stands, deux mécaniciens peuvent pousser la machine.

L'emplacement, l'aire de changement de motos doit impérativement rester propre, balayée et non encombrée après la course. Un tapis anti pollution est recommandé dans les box.

Le ravitaillement en essence se fera obligatoirement par la méthode type « Acerbis » ou tout autre système de derrick dont l'écoulement du flux d'essence cesse automatiquement dès que l'opérateur relâche la commande de remplissage.

Pas plus de 30 litres d'essence dans les box. Le surplus sera stocké dans un endroit désigné par l'organisation.

Seule la gravité est autorisée pour remplir les réservoirs.

Pour remplir les « derricks », seules les pompes à main sont autorisées.

Les « derricks » seront obligatoirement remplis devant le stand.

Le ravitaillement est interdit à l'intérieur du stand.

Deux personnes doivent effectuer le ravitaillement vêtues d'une tenue résistante au feu, gants en cuir ou coton, et chaussures en cuir, la tête intégralement recouverte soit d'une cagoule ignifugée et de lunettes, soit d'un casque intégral visière fermée. L'un des deux intervenants devra être muni d'un extincteur pendant toute la durée du remplissage. (5kg à poudre, 2kg à CO2).

Les couvertures chauffantes sont interdites.

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

Les groupes électrogènes sont interdits.

1) Procédure de changement dans le cas de la course à l'américaine :

- La 2<sup>ème</sup> moto prête à partir est devant le box sur sa béquille de stand, (sortie seulement 2 tours au maximum avant le changement de moto),
- arrêt de la moto arrivant devant le box,
- arrêt du moteur,
- mise sur la béquille de stand par un mécanicien,
- descente du pilote,
- changement de transpondeur, (par le pilote ou un mécanicien),
- le pilote monte sur la moto,
- le mécanicien enlève la béquille,
- le pilote peut partir. Un ou deux mécaniciens peuvent pousser pour démarrer la moto.

2) Procédure de changement dans le cas de la course dite normale :

- Arrêt de la moto devant le box,
- arrêt du moteur,
- mise sur la béquille de stand de la moto,
- descente du pilote,
- les mécaniciens peuvent faire les petites opérations suivantes :
  - o changements de plaquettes de freins,

- réglages freins et embrayage,
  - tension de la chaîne,
  - faire les niveaux d'huile moteur et boîte,
  - changement des roues,
  - Réglage rapide du sélecteur ou amortisseur ou fourche.
- pour toute (autre) ou grosse mécanique, la moto doit être rentrée dans le box,
  - faire le plein d'essence, devant le stand après toutes autres opérations,
    - - Il sera accepté que le nettoyage de la bulle intervienne après le ravitaillement essence,
  - le pilote monte sur la moto,
  - un mécanicien enlève la béquille,
  - le pilote peut partir. Un ou deux mécaniciens peuvent pousser pour démarrer la moto.

## ARTICLE 20 STOP AND GO

Pendant la course, un pilote peut-être sanctionné par une procédure de Stop and Go de 30 secondes. Le pilote doit respecter la limitation de vitesse dans la voie des stands et ne peut s'arrêter à son stand lors d'une procédure de Stop and Go. Le pilote en sera informé par la Direction de Course, qui présentera un panneau «stop» accompagné du numéro de la machine, après que le box ait été prévenu. Le pilote dispose alors de 5 tours pour s'arrêter. S'il ne s'arrête pas, le drapeau noir lui sera alors présenté et le pilote ne pourra pas repartir.

Lors de la fin de la pénalité, le pilote ne pourra pas s'arrêter à son box et devra obligatoirement effectuer un tour complet avant de stopper à celui-ci.

Aucun mécanicien ne peut intervenir lors d'un «stop and go» qui est sous le contrôle des commissaires.

Le «stop and go» se fera à l'entrée de la voie des stands et aucun arrêt à son stand ne sera toléré.

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.

## ARTICLE 21 ARRET SUR LA PISTE

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

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

En cas de panne sur le circuit pendant la course, les concurrents pourront utiliser pour revenir aux stands, les itinéraires définis par le directeur de course lors du briefing, en fonction de l'emplacement de la machine au moment de la panne.

Les concurrents devront respecter les conditions suivantes :

- Obéir aux commissaires,
- ne recevoir aucune aide extérieure durant la durée de leur retour,
- **garder leur équipement (surtout le casque) jusqu'au moment où ils atteindront une zone protégée.**

Le pilote en panne doit pousser sa machine jusqu'à une bretelle protégée la plus proche.

Si la moto tombe en panne devant les stands, le pilote pourra sous la protection d'un commissaire rentrer par la sortie des stands et remonter jusqu'à son emplacement.

Dans le cas où la machine ne peut être ramenée au stand (trop abîmée), si l'équipage est à « l'américaine » le pilote peut ramener le transpondeur à son stand, sous les ordres des commissaires, afin de pouvoir continuer la course avec la machine restante.

## ARTICLE 22 ABANDON

Un Team ne souhaitant ou ne pouvant plus continuer la course doit obligatoirement faire annoncer son abandon par écrit (feuille d'abandon prévue pour), la signer et la remettre au directeur de course le plus rapidement possible.

Un pilote s'éloignant de sa machine à plus de 10 mètres est considéré comme l'ayant abandonnée.

Dans le cas d'une équipe roulant à l'américaine, si l'une des 2 machines tombe en panne, la 2<sup>ème</sup> machine peut être utilisée jusqu'au bout par les 2 pilotes.

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

## **ARTICLE 23 CONDUITE EN COURSE.**

Il est interdit à un pilote de quitter la piste en dehors de la zone des stands.

Tout dépassement sous drapeau jaune est sanctionné d'un « Stop and Go » de 30 secondes.

Si la direction de course signifie à une machine qu'elle doit s'arrêter avec le panneau stop, le pilote devra stopper au stand au passage suivant sous peine d'un « Stop and GO ».

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

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

## **ARTICLE 24 ARRET OU NEUTRALISATION DE LA COURSE**

### **NEUTRALISATION 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 le ou les Safety-Cars dont les gyrophares rouges seront allumés. Les pilotes en seront avertis par le drapeau de Safety qui signifiera le début de la procédure ils devront alors ralentir et se ranger derrière lui en file indienne sans dépassement. Tout dépassement du Safety-Car ou d'un autre concurrent sera passible d'une pénalité STOP and GO de 30 secondes.

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

Chaque tour derrière le Safety-Car sera comptabilisé.

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

### **• INTERRUPTION 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 (son emplacement sera indiqué aux responsables des équipes lors du Briefing). 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.

1. 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.

2. 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.

3. Si plus des 2/3 de la durée de la course 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 une course complète.

### **• NOUVEAU DEPART**

Le nouveau départ aura lieu, au plus tôt, 15 minutes après que les teams en aient été informés. Le pilote où un mécanicien de chaque team 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 1er 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 un tour complet puis s'effacera avant la ligne de départ.

Tous les équipages n'ayant pas signifié leurs abandons 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.

#### **CAS PARTICULIER D'UN ARRÊT DE COURSE SOUS SAFETY-CARS**

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 soit derrière 1 seul Safety-car si la neutralisation a eu lieu sous 1 Safety car, soit 2 Safety-cars si la course a été arrêtée sous 2 Safety-cars.

Le Directeur de Course devra informer toutes les équipes de la procédure de départ (un groupe ou deux groupes avec véhicules de sécurité). Les machines seront respectivement placées dans l'ordre et derrière le Safety car où elles se trouvaient au moment de l'arrêt de la course, les Safety car effectueront quelques tours afin de se recaler et la course sera relancée selon la procédure habituelle.

### **ARTICLE 25 ARRIVEE**

Au terme des quatre heures de course, le drapeau à damiers sera agité sur la ligne de chronométrage « Arrivée » sur le pilote classé premier à ce moment de la course, le drapeau continuera à être présenté aux coureurs suivants.

A la fin de la course, toutes les motos de chaque catégorie seront mises en parc fermé pour un contrôle de conformité et ne pourront pas être retirées sans l'autorisation de l'organisation sous peine de disqualification.

Les motos sont en parc fermé pendant 30 minutes après la signature de la feuille de classement par la direction de course, c'est le directeur de course qui autorise ou non la libération des machines, au cas où il y aurait une réclamation ou un constat par les techniques.

Le transpondeur sera retiré aussi à ce moment là.

### **ARTICLE 26 CLASSEMENT**

Le classement sera établi en fonction du nombre de tours parcourus par chaque équipage. Pour être classé, chaque moto devra impérativement avoir passé la ligne d'arrivée dans les 3 minutes après le premier.

L'organisation offrira des coupes ou des trophées à chaque pilote des trois premiers équipages de chaque catégorie.

Un classement « Pilote » sera attribué pour chaque catégorie ainsi qu'un classement scratch.

Les pilotes étrangers qui s'inscriront au Championnat et qui seraient obligés de prendre des licences à la journée auront la totalité de leurs points comptabilisés.

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

Les points ne sont attribués qu'à ceux qui font la totalité du Championnat.

Les licences NCB sont classées à la course effectuée mais ne marquent pas de points au championnat.

#### **Attribution des points**

1 <sup>er</sup> .....	25 pts	6 <sup>ème</sup> .....	10 pts	11 <sup>ème</sup> .....	5 pts
2 <sup>ème</sup> .....	20 pts	7 <sup>ème</sup> .....	9 pts	12 <sup>ème</sup> .....	4 pts
3 <sup>ème</sup> .....	16 pts	8 <sup>ème</sup> .....	8 pts	13 <sup>ème</sup> .....	3 pts
4 <sup>ème</sup> .....	13 pts	9 <sup>ème</sup> .....	7 pts	14 <sup>ème</sup> .....	2 pts
5 <sup>ème</sup> .....	11 pts	10 <sup>ème</sup> .....	6 pts	15 <sup>ème</sup> .....	1 pt

### **Points supplémentaires :**

- 1 point pour l'équipage ayant fait le meilleur temps de toutes les séances d'essais,
- 1 point pour l'équipage ayant fait le record du tour.

Le classement final à la fin de la saison sera le cumul des points pour chaque équipage, pilote et pour chaque catégorie.

### **ARTICLE 26 bis PRIMES**

#### **Primes d'arrivées par course**

1<sup>er</sup> équipage Scratch 600 €  
2<sup>ème</sup> équipage Scratch 400 €  
3<sup>ème</sup> équipage Scratch 200 €  
4<sup>ème</sup> équipage au 10<sup>ème</sup> 50 €

1<sup>er</sup> équipage Classic 300 €  
2<sup>ème</sup> équipage Classic 200 €  
3<sup>ème</sup> équipage Classic 100 €

1<sup>er</sup> équipage Open 300 €  
2<sup>ème</sup> équipage Open 200 €  
3<sup>ème</sup> équipage Open 100 €

Les versements de primes se font par chèque entre 30 et 60 jours après la course (sous réserve que le ou les partenaires aient payé).

### **ARTICLE 27 RECLAMATION**

Toute réclamation peut être faite par écrit et remise à la direction de course pendant la durée de la course et avant la fin de la demi-heure suivant la signature de la feuille de résultats. Cette réclamation devra obligatoirement être accompagnée d'un chèque de caution de 75 euros, + 100 euros si cela entraîne un démontage d'un moteur de deux temps, et de 200 euros pour un quatre temps. (Voir règlement FFM).

### **ARTICLE 28 APPLICATION REGLEMENT**

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

Tous les points non visés par le présent règlement seront tranchés par le jury selon les prescriptions du Code Sportif National de la FFM et ses annexes.

### **ARTICLE 29 SECURITE/PARC/STAND**

#### **PARC COUREUR :**

- Les déplacements se font à l'allure d'un piéton au pas,
- les mini motos sont interdites,
- les animaux doivent être tenus en laisse du vendredi matin au dimanche soir,
- suivre les consignes du chef de parc,
- surveiller les enfants.

#### **STANDS :**

- interdit aux enfants de moins de 12 ans,
- interdit aux personnes n'ayant pas de bracelet d'accès,
- chaque équipage devra posséder au moins un extincteur d'une capacité mini de 6 kg pour les appareils à poudre de type A.B.C. ou d'un extincteur de 2 kg pour les appareils de type CO2
- Pas d'extincteur à eau,
- Les animaux sont interdits dans les stands,

- Interdit d'utiliser des outils électriques pouvant provoquer une étincelle,
- L'attribution des stands sera faite par la direction de l'organisation en collaboration avec les teams pour ceux qui veulent être ensemble,
- Les chaussures type sandalettes sont interdites dans et devant les stands durant la course ou les essais.

### **ARTICLE 30 RENONCIATION A TOUT RECOURS CONTRE LES AUTORITES SPORTIVES**

Indépendamment des prescriptions du Code Sportif de la FFM, 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 et le Code Discipline et d'Arbitrage, 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 par toute autre cause qui pourrait en découler.

### **ARTICLE 31 ANNULATION DE LA COURSE**

Si la course ne pouvait avoir lieu pour quelque raison 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 seront informés de sa suppression cinq jours avant la date de la course.

### **ARTICLE 32 RECLAMATIONS**

Les réclamations devront être formulées et déposées conformément aux dispositions de l'article 8 des règles générales pour les épreuves de vitesse page 259 de l'annuaire FFM 2010.

Délais des réclamations :

Une demi-heure après la signature des résultats.

### **ARTICLE 33 ASSURANCE**

En conformité avec la réglementation, l'organisation a contracté une assurance responsabilité civile en cas d'accident survenant au cours de la manifestation (essais chronos et courses).

### **ARTICLE 34 PUBLICITE**

Toute publicité ou action publicitaire ou promotionnelle dans l'enceinte du circuit doit OBLIGATOIREMENT faire l'objet d'un accord préalable avec l'organisation.

### **ART. 35 APPLICATION DU REGLEMENT**

Tous les cas non prévus au présent Règlement seront tranchés par le Jury de l'épreuve, conformément aux dispositions des règles générales CCR, du règlement particulier, du Code Sportif National de la F.F.M. et de ses Annexes, pouvant aller jusqu'à la disqualification.

### **ART. 36 RESPONSABILITES**

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

## **ART. 37 LAISSER-PASSER**

Les laissez-passer pilotes ou mécaniciens fournis par les organisateurs ne sont ni vendables, ni cessibles à titre gracieux.

## **ART. 38 JURIDICTION**

La manifestation se déroulera conformément au Code Sportif de la FFM, aux prescriptions de la C.C.R. et au règlement particulier de chaque épreuve.

## **ART. 39 OFFICIELS**

Les Officiels seront ceux désignés par la Fédération Française de Motocyclisme.

### **Contacts :**

#### **Marc Mothré**

Responsable de l'organisation « Motors-Events »

Marc-motors-events@orange.fr

<http://www.roadstercup.com>

Tél : 06 76 06 18 71

#### **Evelyne Desbordes**

**Déléguée Administratif du Trophée Endurance Classic**

Cidex 41 Ter, 6 Rue Rollon

27670 St Ouen du Tilleul

Tél : 06 72 86 28 58

<http://www.trophee-endurance-classic.fr>

[evelyne@trophee-endurance-classic.fr](mailto:evelyne@trophee-endurance-classic.fr)