



CAROLE UNLIMITED

REGLEMENT PARTICULIER

COURSE D'ENDURANCE

27 et 28 août 2011

ARTICLE 1 : PRESENTATION

CAROLE UNLIMITED est une course d'endurance motocycliste sur piste d'une durée de 4 heures organisée par Mc Motors Events.

Cette course se déroulera les 27 et 28 août 2011 sur le Circuit Carole (Tremblay en France – 93) d'un développement de 2.055km, large de 9m. Le circuit est sécurisé par 8 postes de commissaires, 2 médecins réanimateurs, 4 infirmiers et 2 ambulances. 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 35, soit au plus 70 machines.

ARTICLE 2 : ORGANISATEUR ET SECRETARIAT DE L'ORGANISATION

MC MOTORS EVENTS

14 rue Cauchy- 75015 PARIS

Tél : 06 76 06 18 71 - 06 74 53 82 54 - 01 40 60 13 99

Motors-events@wanadoo.fr

ARTICLE 3 : JURIDICTION

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

ARTICLE 4 : OFFICIELS

Président du Jury : Jacques LEMAÎTRE

Commissaires sportifs : à désigner

Directeur de Course : Bernard COUSSET

Directeur de Course adjoint : à désigner

Commissaires techniques : à désigner

Chronométrage : AFC MICRO

ARTICLE 5 : CONDITIONS D'ACCES DES MACHINES ET DES PILOTES

L'organisation acceptera un maximum de 70 motos aux vérifications techniques (soit une ou deux machines par équipage) et un maximum de 35 motos sur la grille de départ de la course.

Les motos admises à l'épreuve devront avoir un moteur 4 temps d'une cylindrée totale supérieure à 400cc, constitué de 2, 3 ou 4 cylindres. Toute moto pourra être refusée suite aux contrôles techniques si elle ne respecte pas les règlements et les critères de sécurité.

Chaque équipage pourra se présenter avec une ou 2 machines mais avec obligatoirement 2 pilotes.

Les pilotes doivent avoir 16 ans révolus au jour de la course et être titulaires d'une licence NCA, NCB ou NET + licence à la journée. 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.

Pour les équipages engagés à l'américaine (2 machines), une pénalité de 2 tours sera appliquée au départ de la course. Si l'équipage dispose également d'un réservoir modifié (article 20.19 du présent règlement), la pénalité maximale totale sera de 3 tours.

ARTICLE 6 : CATEGORIES ET CYLINDREES

Les catégories seront les suivantes :

- Classement général (pas de limite de cylindrée)

- Classement 600 cc

Pour les équipages concourant avec 2 motos aux caractéristiques différentes (1000 et 600 par exemple), son classement se fera dans la catégorie générale.

ARTICLE 7 : 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)

- 2 chèques correspondant à 50% de l'engagement à l'épreuve (599€)

- 1 chèque de caution de 300 Euros par équipage

Les frais d'inscription comprennent la location des transpondeurs.

1 mois avant l'épreuve, le 1^{er} chèque de la course sera encaissé, 15 jours plus tard le second.

Pour toute annulation 1 mois ou plus avant l'épreuve, les 2 chèques seront renvoyés. Si l'annulation a lieu entre 15 et 30 jours avant la course, seul le second chèque sera renvoyé. Si l'annulation intervient moins de 15 jours avant l'épreuve, aucun remboursement ne sera possible, sauf présentation d'un certificat médical de moins de 5 jours, le second chèque sera alors renvoyé. Dans tous les cas, l'annulation doit se faire par le biais d'une lettre recommandée.

En cas de chute ou casse lors des essais libres, aucun remboursement d'engagement ne sera possible, et ce même avec un certificat médical.

Des confirmations d'inscription seront envoyées par courrier au plus tard 15 jours avant la course.

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.

Les chèques de caution seront restitués à la fin de la course sous réserve d'avoir rendu transpondeur et brassards à l'organisation.

ARTICLE 8 : VERIFICATIONS ADMINISTRATIVES ET TECHNIQUES

Les opérations de contrôle commenceront le vendredi à 10 heures pour les pilotes, présents sur le circuit et se poursuivront jusqu'au soir 19h. Les opérations de contrôle administratif et techniques devront être terminées le vendredi 19h (sauf autorisation exceptionnelle donnée par l'organisation).

Les pilotes ne pourront pas prendre le départ des essais chronométrés s'ils n'ont pas effectué les contrôles administratifs et techniques.

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
- Pour les pilotes : leur licence, leur CASM ou leur permis de conduire valide.

Il sera leur alors remis : les 8 bracelets d'accès aux stands (dont 2 bracelets pilote), un brassard par pilote, 2 autorisations d'entrée pour les véhicules 4 roues sur les parkings (les autres véhicules devront être garés sur le parking «visiteurs») 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.

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 du ou des motos (carte grise, document RSV, factures).

ARTICLE 9 : BRIEFING

Un briefing obligatoire sera organisé le vendredi après-midi avec un rattrapage le samedi matin. Au cours de ce briefing, des informations importantes vous seront données sur le déroulement de la course.

Aussi la présence des deux pilotes obligatoire pour toute la durée du briefing sous peine de pénalités en cas d'absence (un Stop & Go de 30s). Il est conseillé aux team manager d'assister à ce briefing.

Une feuille de présence sera établie que chaque pilote devra signer.

ARTICLE 10 : EXPLOITATION PUBLICITAIRE

MC MOTORS EVENTS et les partenaires de la course se réservent le droit d'exploiter tous les résultats à des fins publicitaires. Le pilote s'engage de son côté à respecter tous les accords publicitaires conclus dans le cadre de la course et autorise MC MOTORS EVENTS et les partenaires de la course à exploiter ses résultats, son image à des fins publicitaires.

Les concurrents pourront apposer leurs annonceurs sur leur machine, à condition que ceux-ci ne soient pas concurrentiels aux firmes patronnant la course, ou contraire à la réglementation française sur les alcools, les tabacs, les bonnes mœurs ou les sectes.

Lors de l'inscription, chaque pilote reconnaîtra être libre de tous engagements ou obligations avec des tiers lui permettant de respecter totalement les termes du présent règlement en général..

Aucune marque, société ou association (non partenaire de « Carole Unlimited») ne peut utiliser le logo ou les résultats à des fins publicitaires ou commerciales sans l'accord des organisateurs.

ARTICLE 11 : CONTRÔLE ET SANCTIONS

A l'issu de chaque épreuve, les trois premières machines au minimum seront mises en parc fermé. Le Directeur de Course pourra, par ailleurs, faire mettre en parc fermé et faire vérifier toute machine, quel que soit son classement.

Toute infraction, si minime soit-elle, pourra entraîner une sanction prise par l'organisation et une demande de sanction auprès du jury de l'épreuve pouvant aller jusqu'à l'exclusion du concurrent.

11.1. DÉMONTAGE PAR L'ORGANISATION

La direction de course se réserve le droit de procéder à toute vérification technique supplémentaire par les techniciens et de prélever une ou plusieurs pièces en vue de les contrôler dans les ateliers des constructeurs.

En cas de non-conformité, les pièces seront saisies par l'organisation.

En cas de conformité, l'organisateur s'engage à renvoyer les pièces dans les plus brefs délais et à fournir les joints pour un remontage moteur si celui-ci a été ouvert. Dans le cas d'un démontage de la moto le retour est aux frais du pilote.

11.2. SANCTIONS

Toute infraction au règlement technique entraînera l'exclusion de l'épreuve.

Ces décisions disciplinaires feront l'objet d'une validation par la FFM.

ARTICLE 12 : RÉCLAMATIONS

Une réclamation écrite accompagnée d'un montant de 75 € pourra être déposée auprès du directeur de course dans la demi-heure suivant la proclamation des résultats, lorsqu'il s'agit d'une réclamation relative aux classements de l'épreuve.

Pour un démontage moteur, elle devra être accompagnée d'un montant de 200 €. Cette somme sera remboursée si la machine démontée s'avère non conforme, ou versée au pilote contraint au démontage si la conformité est reconnue.

ARTICLE 13 : ASSURANCES

Les organisateurs ont contracté une police d'assurance garantissant leur responsabilité civile en cas d'accident survenu pendant la manifestation, conformément au décret n° 58-1430, et aux prescriptions F.F.M.

ARTICLE 14 : INTERPRÉTATION – LITIGES

Il est rappelé que tout ce qui n'est pas expressément autorisé et précisé dans ce règlement est strictement interdit.

Tout litige sur une épreuve sera tranché en premier ressort par le Jury des Commissaires Sportifs de l'épreuve après avis et notification des Commissaires Techniques, en cas de contestation de la décision, l'instance compétente est la Cour Disciplinaire Nationale.

Tout litige suite à un démontage après la manifestation sera tranché par le Président de la C.C.R. et le Président du Collège Technique après avis des Commissaires Techniques ayant procédé au démontage, en cas de contestation de la décision, l'instance compétente est la Cour Disciplinaire Nationale.

ARTICLE 15 : MATÉRIELS SUR LES CIRCUITS

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.

ARTICLE 16 : RESPECT D'AUTRUI

Il est rappelé que le respect d'autrui est une valeur primordiale de Carole Unlimited. Pour cela, nous vous demandons :

- De ne pas attiser les riverains ou autre personne dans le paddock
- De ne pas faire rouler de machine, quelque soit le gabarit de celle-ci, en échappement libre
- De ne pas faire de burn ou de rupteur dans les paddocks
- De ne pas faire de test de vitesse ou de freinage dans les paddocks
- De tenir les chiens en laisse
- Et dans la mesure du possible de stopper tout bruit de moteur après 22h

Des sanctions allant jusqu'à l'exclusion du championnat pourront être prises.

ARTICLE 17 : LAISSEZ-PASSER

Les laissez-passer pilotes ou accompagnateurs fournis par les organisateurs ne sont ni vendables, ni cessibles à titre gracieux et reste sous l'entière responsabilité du pilote. Les bracelets devront être fermés au poignet de façon à ce qu'ils ne puissent être retirés.

ARTICLE 18 : 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 19 : RENONCIATION A TOUT 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 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 : REGLES TECHNIQUES

20.1 - GENERALITES

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.

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 motos ou sur la tenue du pilote.

20.2 – EQUIPEMENTS DES PILOTES

Il doit être composé des éléments suivants :

- casque intégral en cours de validité en parfait état (norme ECE 22/05)
- 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 en parfait état
- bottes en cuir en parfait état
- protection dorsale rigide à la norme en vigueur

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.

Lors de la mise en pré-grille, si le pilote ne porte pas une tenue homologuée, il se verra refuser l'accès à la piste.

20.3 – ELEMENTS A DEMONTER 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.

20.4 – CARTERS MOTEUR

Tous les carters moteurs contenant de l'huile et pouvant être en contact avec la piste suite à une chute, devront être protégés par un carter enveloppant en matériaux composites, type carbone, kevlar, ou synthétique moulés, le contrôleur technique sera seul juge de l'efficacité du dispositif.

20.5 – COUPE CIRCUIT

Un coupe-circuit de couleur rouge doit être fixé sur le guidon, à proximité de la main du pilote, pouvant être actionné sans lâcher le guidon. Il est recommandé que ce coupe-circuit interrompe le circuit primaire d'allumage.

Les machines possédant une pompe à essence doivent être équipées d'un système de coupure automatique de cette pompe et de l'injection dans un délai de moins d'une seconde lorsque la machine est couchée.

20.6 – 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.

20.7 - RECUPERATEURS

Les motos, normalement tous 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 reniflards d'essence et d'eau de refroidissement doivent aboutir chacun dans un récupérateur de 250 ml minimum, dans un matériau approprié, (résistant à l'essence, eau bouillante), facilement accessible et vide avant tout départ.

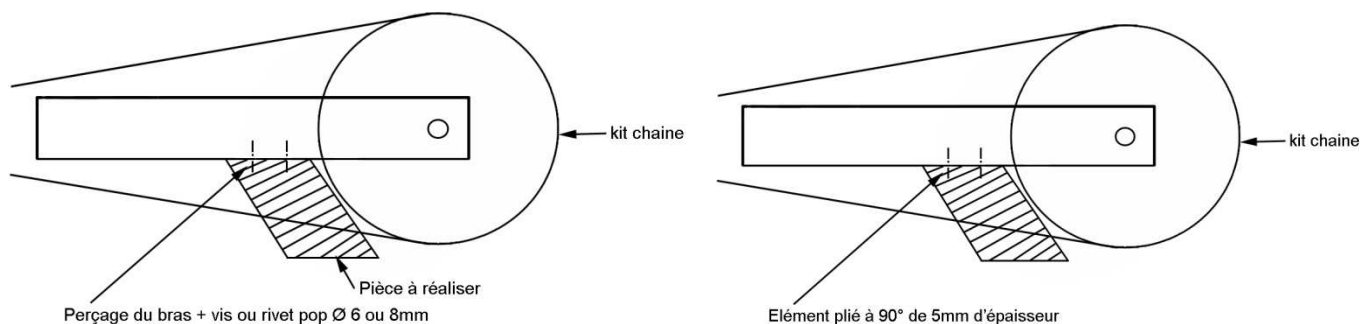
20.8 – PROTECTION DE PIGNON ET DE COURONNE

Une protection du pignon de sortie de boîte est obligatoire.

Une protection de couronne fixée sous le bras oscillant, empêchant le pied ou la main d'atteindre la couronne arrière est obligatoire.

Elle devra être en matériau de type nylon ou téflon ou matériaux composites ayant des bords arrondis et une épaisseur minimum de 5 mm. Sa fixation doit être assurée impérativement par des vis ou des rivets : pas de colliers

Réalisation de la protection de chaîne



20.9 – SYSTEME D'ECHAPPEMENT

Les systèmes d'échappement doivent être conformes aux normes de bruit en vigueur soit 102 dB maximum.

Il sera de marque libre, existant dans le commerce et homologué aux normes FFM. Aucune modification ne sera admise au modèle homologué (pas de fabrication maison ou de prototype). Il est autorisé de retirer le catalyseur ainsi que le filtre anti-pollution. Ligne complète autorisée.

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.

20.10 - LEVIERS

Tous les leviers doivent se terminer par une sphère d'un diamètre de 19 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.

20.11 - 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.

20.12 – AMORTISSEUR DE DIRECTION

Autorisé. Il doit obligatoirement être fixé sur le té de fourche. La méthode de fixation doit être de bonne qualité. L'amortisseur ne doit en aucun cas agir comme dispositif limitant l'angle de braquage. Les amortisseurs latéraux sont interdits pour raison de sécurité.

20.13 – REPOSE-PIEDS

Les repose-pieds devront être d'une longueur minimum de 65 mm, et présenter des extrémités arrondies (rayon minimum 8 mm). Lorsque les repose-pieds ne sont pas de type pliable, ils devront comporter un embout fabriqué dans une matière Teflon, plastique ou équivalent.

20.14 - 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.

20.15 – 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, ...).

20.16 – 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.

20.17 - CARENAGE

Le carénage inférieur doit être construit pour contenir, en cas d'incident moteur, au moins la moitié de la totalité de l'huile et du liquide de refroidissement du moteur. Aucune ouverture située à moins de 50 mm du bas de carénage n'est autorisée. 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 (sur décision de la direction de course).

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

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

20.18 – ROULETTES DE PROTECTION ET SUPPORTS DE BEQUILLES

Des roulettes de protection peuvent être installées afin de protéger la partie cycle en cas de chute. Toutefois, elles ne sont pas admises dans un rayon inférieur à 30 cm par rapport à l'axe des repose-pieds et ne doivent pas dépasser de plus de 10 mm du carénage.

Les supports de béquilles doivent être réalisés en plastique, téflon, nylon ou équivalent. De forme ronde (vé inversé interdit), leur diamètre est au minimum de 40 mm et leur longueur au maximum de 40 mm (vis de fixation non proéminente).

20.19 – RESERVOIR 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.

Les vannes zennith sont autorisées.

Une pénalité de 2 tours sera appliquée en début de course aux équipages dont les machines ne disposent pas d'un réservoir d'origine. Les machines équipées d'un système de vannes zennith mais dont le réservoir est d'origine (contenance constructeur) n'auront aucune pénalité.

Pour les équipages roulant à l'américaine et disposant d'un réservoir modifié, une pénalité maximale de 3 tours sera appliquée en début de course.

20.20 – SYSTEME DE DEMARRAGE

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.

20.21 – PLAQUES NUMEROS

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

Positions et dimensions minimales à respecter :

- plaques de couleur mate : une à l'avant au centre du carénage, et deux sur les côtés en bas du carénage
- numéros de couleur mate : 140 x 80 mm, épaisseur 25 mm. L'espace autour de chaque numéro devra être de 15 mm (avec les autres numéros et le bord des plaques).

Remarque : désormais les plaques de côtés peuvent également être positionnées comme indiqué sur le schéma ci-dessous.



Pour les équipages utilisant deux machines, il est demandé d'ajouter sur toutes les plaques de course, en haut à gauche, un petit n°1 sur la première moto et un n°2 sur la seconde.

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.

Nous vous demandons de respecter impérativement la couleur mate et la dimension des chiffres, ainsi que la forme et l'espacement, afin que le service de chronométrage puisse reconnaître votre machine à chaque passage (pour pallier à toute défaillance de transpondeurs).

20.22 - PNEUMATIQUES

La plus grande liberté est donnée aux équipages en la matière. Les pneus pluie sont autorisés.

20.23 – AIR ET CARBURANT

Toutes les machines doivent être alimentées par du carburant sans plomb du commerce. Aucun additif n'est autorisé.

20.24 - TRANSPONDEURS

Le transpondeur de chronométrage doit être fixé solidement à la machine et VERTICALEMENT.

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 2ème moto.

Les supports seront vendus sur place.

20.25 – TRANSMISSION D'INFORMATION

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

ARTICLE 21 : REGLES GENERALES DE COMPORTEMENT ET DE SECURITE

21.1 – PREALABLE ET SANCTION

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.

21.2 - EXTINCTEUR

Chaque équipe devra posséder un extincteur. Celui-ci devra être d'une capacité minimum de 5 kg pour les appareils à poudre de type A.B.C. ou polyvalente et de 2kg pour les extincteurs de type CO² (neige ou mousse carbonique) efficace sur les feux d'hydrocarbures. Les extincteurs à eau sont interdits.

21.3 – VEHICULES DANS LES PADDOCKS

Les seuls véhicules 4 roues autorisés dans les zones de paddocks sont les véhicules munis d'une autorisation spécifique fournie lors du contrôle administratif. Deux autorisations seront délivrées par équipe, les autres véhicules devront se garer sur les parkings visiteurs.

Les mini-motos et scooters (hors éventuellement ceux de l'Organisation) sont interdits.

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.

21.4 – USAGE DES PADDOCKS

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 recommandé de disposer un tapis sous la moto pour prévenir toute fuite accidentelle de liquide (essence, huile, ...).

21.5 – 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 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, ...).

21.6 – 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.

21.7 – 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.

ARTICLE 22 : USAGES ET REGLES DE SECURITE SPECIFIQUES A LA COURSE

22.1 – INSTALLATION DANS LES STANDS

L'attribution des stands sera faite par le responsable des stands affecté à la direction de course. L'installation débutera 1 heure avant le début de chaque course et devra impérativement être terminée en 30 mn 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. Par ailleurs le sol étant constitué de graviers, il est recommandé de prévoir un revêtement type moquette afin de faciliter les opérations effectuées à l'intérieur des stands.

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.

22.2 – SYSTEME DE RAVITAILLEMENT

Le système de remplissage est libre pour permettre l'utilisation de systèmes de type "Acerbis", mais doit permettre au débit d'essence de s'arrêter automatiquement quand on lâche la poignée du derrick. En course, le remplissage du réservoir au "bidon-entonnoir" est interdit. Néanmoins, cas exceptionnel, l'organisation peut, avant ou durant la course, autoriser un équipage à utiliser ce système. Les vannes de type aviation (article 20.19 du présent règlement). sont autorisées. 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.

Le remplissage des systèmes de ravitaillement s'effectuera devant le stand de l'équipage au « bidon-entonnoir ».

Le stockage d'essence se fera dans un stand défini par l'organisation. Un maximum de 30L d'essence, tout contenant confondu, est autorisé dans les stands, en conformité avec le règlement fédéral.

22.3. ARRET AUX STANDS

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

Lorsqu'un concurrent utilise la piste de décélération pour rejoindre ou quitter son stand, il devra circuler sur celle-ci à allure réduite et sans doubler.

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.

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.

Les ravitaillements en carburant doivent se faire conformément au règlement suivant :

- Machines obligatoirement arrêtées lors de l'arrêt au stand.
- Avant de ravitailler une machine, elle doit être béquillée devant le stand.
- Le pilote ne pourra pas rester sur la machine durant les opérations de ravitaillement en carburant.
- Les opérations de ravitaillement et les réparations ne peuvent pas avoir lieu simultanément.
- Les opérations de ravitaillement doivent intervenir après toutes les interventions de maintenance.
- Chaque équipe devra obligatoirement affecter une personne à la sécurité incendie, cette personne devra être équipée d'un extincteur efficace contre les feux de carburant (article 21.2 du présent règlement), et devra obligatoirement être présente lors de toutes les opérations de ravitaillement.
- Une deuxième personne affectée au remplissage du réservoir devra être habillée d'une tenue en coton ou cuir, de gants de cuir, de chaussures montantes en cuir et d'un casque avec écran de protection ou d'une cagoule ignifugée et de lunettes de protection. Le même équipement est demandé à la personne affectée à la sécurité incendie. Le remplissage devra s'opérer avec le système défini à l'article 22.2 du présent règlement.

Equipages à deux machines, les mêmes règles s'appliquent ainsi que les suivantes :

- Lorsqu'une machine d'un équipage est sur la piste, la deuxième machine entreposée dans les stands devra être ravitaillée en carburant sur la voie des stands. Les autres opérations de maintenance, sont autorisées à l'intérieur du stand.
- Lors des changements de machine, la machine qui repartira devra être placée en attente moteur arrêté devant le stand. Elle ne pourra être sortie du stand que 2 tours avant le changement de machine et ne pourra démarrer qu'après le changement de transpondeur.
- Le changement de moto soit s'effectuer devant le stand. Le passage du transpondeur ne peut commencer qu'une fois la machine rentrante béquillée.

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

22.4 – 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.

22.5 – CHANGEMENT DE PILOTE

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

Pour les équipages ayant 2 machines, et de façon générale, 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 positionnée en parallèle de la moto en attente. La moto sera alors béquillée. A ce moment seulement une personne peut retirer le transpondeur pour le placer sur la machine en attente devant le stand (le 2ème 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 alors soit effectuer le ravitaillement en carburant (immédiatement), soit être rentrée à l'intérieur du stand dans l'attente du prochain changement.

ARTICLE 23 : USAGES ESSAIS QUALIFICATIFS

23.1 - ORGANISATION

Pour chaque pilote, il est prévu deux séances d'essais chronométrés de 30 minutes.

Le nombre de pilotes admis pour chaque série d'essais chronométrés sera celui figurant sur le document d'homologation du circuit, et figurant sur le règlement particulier.

Les pilotes devront porter le brassard qui leur aura été attribué lors du contrôle administratif. L'inversion de série ne sera plus possible après la fermeture du contrôle administratif. **Tout pilote se présentant à une série dans laquelle il n'est pas inscrit sera refusé** (La couleur du brassard sera la même que celle de son pass concurrent).

23.2 - ACCES

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.

23.3 - CONDITIONS DE QUALIFICATION

Pour être qualifié, un pilote devra remplir avoir réalisé au moins 1 tour chronométré (2 passages sur la ligne d'arrivée), sans quoi il ne pourra participer à la course et les droits d'engagement ne seront pas remboursables sur ce motif.

Tous les pilotes seront qualifiés pour les finales sans contrainte de temps minimum, seule la capacité des circuits déterminera si certains pilotes ne pourront rouler.

23.4 - CONSTITUTION DE LA GRILLE DE DEPART

Les équipages seront classés en faisant la moyenne du meilleur temps de chaque pilote.

23.5 - 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 24 : PROCEDURE DE DEPART (Type simplifiée)

24.1 - PROCEDURE

- Au signal, l'ensemble des pilotes quitte le couloir des stands pour le tour de reconnaissance (ou tour de mise en place).
- Feu rouge en sortie des stands 30" après le passage du dernier pilote du groupe. Les pilotes se présentant après le feu rouge prendront le départ du tour de chauffe depuis la sortie des stands.
- Drapeau rouge sur la première ligne, pas d'arrêt des moteurs, mise en grille des machines. Les pilotes qui rencontrent un problème technique lors du tour de reconnaissance peuvent retourner dans le couloir des stands pour faire des réglages ou changer de machine. Dans ce cas les coureurs qui rencontrent un problème technique, ainsi que ceux qui n'auraient pas rejoint la grille de départ avant la fermeture de la sortie des stands pourront prendre le départ du tour de chauffe lorsque le feu vert de sortie des stands sera allumé (après le passage du peloton et avant la voiture de sécurité).
- Sur présentation du drapeau vert, les pilotes partent ligne par ligne sur les ordres du Directeur de course pour 2 tours de chauffe. Les 2 tours de chauffe sont obligatoires pour pouvoir prendre le départ de la course sur la grille. Les pilotes n'ayant pas pu effectuer ces 2 tours de chauffe se verront infliger 1 « stop and go » de 30 secondes chacun.
- A l'issue des 2 tours de chauffe, si un concurrent se présente sur la grille après la voiture de sécurité, il sera dirigé vers les stands et pourra prendre le départ de la course depuis là (tout comme les pilotes n'ayant pas effectué les tours de chauffe).
- Lorsque les pilotes ont accompli leurs tours de chauffe, ils se placent sur la grille de départ matérialisée par des panneaux tenus par des juges de lignes. Allumage du feu rouge dès l'arrivée des premiers pilotes. Lorsque chaque ligne est complète, le juge concerné abaissera son panneau.
- Si un coureur cale sur la grille ou rencontre d'autres problèmes, il doit rester sur sa machine et lever le bras. Si un tel incident se produit, le juge concerné relèvera son panneau. Il n'est pas permis d'essayer de retarder délibérément le départ.
- Lorsque tous les panneaux seront baissés et tous les pilotes prêts, le Commissaire situé devant la première ligne avec son drapeau rouge s'écarte. Dès qu'il est en position de sécurité, le Directeur de Course peut allumer le feu vert.
- En cas de problème après allumage du feu rouge, un feu orange ou un drapeau rouge sera actionné et le panneau "départ retardé" sera présenté. Un commissaire présentera un drapeau rouge au milieu de la piste. Le départ de la course sera donné dès que les conditions de sécurité seront rétablies. Si le Directeur de course l'estime nécessaire il pourra faire effectuer un nouveau tour de chauffe.
- Dès que le dernier coureur a passé la sortie de la voie des stands, les feux de sortie des stands seront mis au vert pour donner le départ aux coureurs qui sont dans le couloir des stands.

24.2 - DEPART ANTICIPE

Le départ anticipé est défini par le déplacement vers l'avant du motorcycle avant l'allumage du feu vert. Un coureur ayant effectué un départ anticipé sera pénalisé d'un « stop and go » de 10 secondes.

ARTICLE 25 : DEROULEMANT DE LA COURSE

25.1 - PROCEDURE "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.

25.2 – ARRET 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 2ème 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

2ème machine. Dans tous les cas, le transfert du transpondeur ne peut se faire que devant son stand.

- Le pilote est amené au centre médical et déclaré inapte à reprendre la course : le 2ème pilote pourra aller chercher le transpondeur ou la moto et finir la course, en respectant les temps de roulage et de repos obligatoires.

Si pour des raisons exceptionnelles la machine est ramenée aux stands par les services de sécurité, une pénalité de 3 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.

25.3 – 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.

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 2/3 du temps de conduite. Si, sur un équipage, il est démontré que l'un des deux pilotes a dépassé ce temps de conduite, l'équipage (les 2 pilotes) sera automatiquement disqualifié.

Le choix d'utiliser une ou deux machines est possible à tout moment de l'épreuve, seule condition les deux motos doivent obligatoirement être passées au contrôle techniques avant la manifestation. Si une équipe prend le départ à 2 machines, et finit avec une machine, la pénalité pour équipage à l'américaine perdure.

25.4 – 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 en faisant entrer sur la Piste le Safety-Car dont les gyrophares rouges seront allumés. Les commissaires de piste présentent le drapeau rouge à croix de St-André blanche. Les pilotes 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.

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, le safety-car allumera les gyrophares jaunes en plus des rouges au passage de la ligne d'arrivée, il conservera ces feux durant 1 tour puis rentrera dans les stands.
La course sera alors relancée au passage sur la ligne de départ du 1er concurrent ayant suivi le Safety-car. La sortie des stands sera à nouveau ouverte 10 secondes après le passage du premier concurrent qui suivait le Safety-car.

25.5 – INTERRUPTION DE LA 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 coureur 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.

25.6 – NOUVEAU DEPART

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.

25.7 - 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 26 : CLASSEMENT DE LA COURSE

A la fin de l'épreuve (la tombée de la dernière heure), le drapeau à damiers sera abaissé sur l'équipage de tête, à la condition que celui-ci franchisse la ligne d'arrivée dans les 3 minutes. Dans le cas contraire, sera déclaré vainqueur la machine la mieux placée ayant franchi la ligne d'arrivée dans les 3 minutes.

Toute machine qui n'aura pas franchi la ligne dans les 3 minutes qui suivent la dernière heure ne sera pas pris en compte dans le classement de l'épreuve, ainsi que toute machine qui n'aura pas parcouru 75% de la distance de l'équipage déclaré vainqueur.

A l'issu de chaque épreuve, les 3 premières machines au minimum seront mises en parc fermé. Le Directeur de Course pourra, par ailleurs, faire mettre en parc fermé et faire vérifier toute machine, quel que soit son classement.