

REGLEMENT PARTICULIER

ENDURANCE 300 DE CAROLE – 27 & 28 août 2011

ARTICLE 1 - PRESENTATION

L'ENDURANCE 300 DE CAROLE course d'ENDURANCE NATIONALE de 4 heures, est organisée par le MOTO CLUB MOTORS EVENTS.

Cette course se déroulera les 27 et 28 août 2011, sur le circuit Carole, d'un développement de 2,055 km.

Elle est placée sous l'égide de la Fédération Française de Motocyclisme et de la Ligue Moto d'Ile de France.

ARTICLE 2 - SECRETARIAT DE L'ORGANISATION

MC Motors Events

14 rue cauchy - 75015 Paris

Tél : 01.40.60.13.99 - 06.76.06.18.71

Mail : motors-events@wanaoo.fr

ARTICLE 3 - JURIDICTION

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

ARTICLE 4 - OFFICIELS

Président du Jury :	Monsieur Jacques LEMAITRE
Membres :	En attente de nomination En attente de nomination
Directeur de Course :	Monsieur Bernard COUSSET
Directeur de Course Adjoint :	Monsieur Patrick LANGLAIS
Commissaires Techniques :	Messieurs les commissaires techniques de la Ligue moto Ile de France
Chronométrage :	A.F.C.

ARTICLE 5 - MACHINES ADMISES - CATEGORIES

L'organisation acceptera un maximum de 35 Motocycles aux vérifications techniques (soit **UNE** machine par équipage) et sur la grille de départ.

Les Motocycles suivants sont autorisés :

- 4 TEMPS - 2 CYLINDRES + de 400 cc, à CARBURATEUR ou à INJECTION
- 4 TEMPS - 3 CYLINDRES + de 400 cc, à CARBURATEUR ou à INJECTION

Cylindrée illimitée, choix des pneus libre, les couvertures chauffantes branchées sont interdites en course et aux essais dans les stands et la voie des stands.

L'organisation se réserve le droit de refuser aux contrôles techniques les Motos ne correspondant pas aux critères de sécurité et d'image de l'épreuve.

CATEGORIES : L'ENDURANCE 300 donneront lieu à DEUX classements :

- Un classement **SCRATCH**.
- Un classement **Machine à DEUX ou TROIS soupapes / cylindre si la grille de départ comporte plus de 10 machines de ce type**.

Soit DEUX podiums à l'issue de la course pour les TROIS premiers équipages de chacun des deux classements.

ARTICLE 6 - ENGAGEMENTS, CAUTION

L' "ENDURANCE 300 DE CAROLE" est une épreuve ouverte à tout pilote d'au moins 16 ans, titulaire d'une licence NATIONALE A ou B, ou INTER FFM 2011.

Il sera également possible de participer avec une licence une manifestation (celle-ci, d'un montant de 58 € pourra être souscrite sur place avec un certificat médical de moins d'un an).

Chaque machine devra être conduite par 2 pilotes. Le nom de ces pilotes devra être OBLIGATOIREMENT mentionné sur les demandes d'engagement et confirmé lors du contrôle administratif.

Les engagements seront reçus par courrier postal (uniquement), avant le **27 juillet 2011**, le cachet de la poste faisant foi, à l'adresse indiquée à l'Article 2 du présent règlement :

Des engagements resteront possibles après le 27 juillet dans la mesure des places disponibles.

Un chèque de caution de 300 €, celui-ci couvrant l'ensemble des cautions (transpondeur, brassards, stand...) devra **obligatoirement** être joint, à l'ordre du Mc Motors Events (restitué après l'épreuve sauf amende, perte, destruction,...).

Dans tous les cas, seules les 35 premières inscriptions seront retenues, si elles correspondent au règlement particulier. (Le cachet de la poste faisant foi).

CES DROITS NE SERONT PAS REMBOURSABLES PASSE LA DATE DE CLOTURE.

ARTICLE 7 - SELECTION DES EQUIPAGES

Par souci de garder à l'épreuve son caractère accessible, et l'esprit de "1 Pilote chevronné + 1 amateur", les équipages devront être composés selon les règles suivantes :

Ne pourront courir ensemble dans le même équipage :

- les Pilotes titulaires d'une licence INTER 2011.
- les Pilotes ayant marqué 1 point et plus dans un championnat du Monde depuis 2003 inclus sauf Endurances.
- les Pilotes ayant marqué 1 point et plus en championnat d'Europe depuis 2003 inclus sauf Endurances.
- les Pilotes ayant remporté ou marqué plus de 50 points (Scratch) en une saison dans un championnat, une Coupe, un Trophée, un Challenge National depuis 2006 inclus.
- Les pilotes ayant marqué 26 points et plus en une seule course, comptants pour le Championnat du Monde ou Master d'Endurance depuis 2003 inclus.

Ne sont pas concernés par ces restrictions, les pilotes disputant des championnats tout terrain, des challenges sur Motos anciennes, des épreuves 50 cc, de rallyes ou les pilotes et passagers Side-car.

Chaque Pilote devra impérativement lors de son inscription, **donner son palmarès, sans omission.**

Un comité de sélection pourra contrôler avant, pendant et après l'épreuve chaque engagement. Si une entorse à cette règle était mise à jour, le ou les Pilotes concernés se verraient signifier une exclusion immédiate de l'épreuve sans remboursement des droits.

Le comité de sélection se réunira après la date de clôture des engagements et sélectionnera 35 équipages. Les décisions de ce comité seront sans appel, chaque équipe est donc informée que l'organisateur de l'ENDURANCE 300 DE CAROLE n'est pas en mesure de leur garantir une participation à cette épreuve avant la réunion du Comité de Sélection.

Le comité de sélection se réserve le droit d'accepter ou de refuser toute demande d'engagement, de façon souveraine, sans avoir besoin de justifier sa décision.

ARTICLE 8 - VERIFICATIONS ADMINISTRATIVES ET TECHNIQUES

Les vérifications administratives auront lieu :

- le vendredi 26 août de 10h00 à 19h00.
- le samedi 27 août de 08h00 à 12h00.

Les vérifications techniques auront lieu :

- le vendredi 26 août de 10h00 à 19h00.
- le samedi 27 août de 08h00 à 12h00.

Tous les Motocycles présentés devront répondre aux prescriptions techniques 2011.

Une seule moto par équipage est autorisée.

Seules les motos passées aux vérifications techniques pourront prendre part aux essais.

- La machine devra être présentée propre avec le bas de carénage démonté.
- Les plaques numérotées doivent être disposées de manière suivante : une plaque placée à l'avant, au centre ou à gauche du carénage et deux plaques placées de chaque côté à l'arrière de la selle ou sur les flancs du carénage.

La couleur mate des plaques et des numéros est libre à condition que les numéros ressortent correctement, les commissaires techniques restant seuls juges de la bonne lisibilité de ceux-ci.

- Tous les bouchons de vidange, de remplissage, niveau d'huile et témoins de pression d'huile ainsi que toutes les vis de raccords d'huiles, de graissage et d'huile hydraulique, d'embrayage, seront munis d'un fil de sécurité tiré dans le sens opposé au dévissage.

- Les filtres à huile type automobile, doivent être arrêtés par un collier Serflex et un fil de sécurité tiré dans le sens opposé au dévissage.
 - Seuls l'eau ou de l'eau mélangée à de l'alcool éthylique sont autorisés comme liquide de refroidissement. Aucun additif autre n'est autorisé.
 - Adapter des récupérateurs (huile, eau, essence). La récupération peut se faire dans un ou plusieurs récipients solidement fixés vers le haut et munis d'un trou d'évent, d'un volume total de 1,5 L avec un minimum de 1 L pour le reniflard d'huile.
 - Les repose-pieds doivent être rabattables et ramenés en position "basse" par un ressort. Leurs extrémités seront arrondies au diamètre mini de 16 mm. S'ils sont fixes, ils doivent se terminer par un embout en Téflon, plastique ou Nylon d'un diamètre minimum de 26 mm.
 - Les extrémités des guidons doivent être bouchées, soit par le caoutchouc des poignées, soit par des embouts.
 - Tous les accessoires "agressifs": tige d'amortisseur de direction, tige de frein arrière... doivent être protégés par un embout en caoutchouc (tronçon de Durite).
 - La sortie du pot d'échappement doit être protégée (bord arrondi, rondelle soudée).
 - Le bruit est limité à 102 décibels, à une vitesse moyenne du piston de 11m/s. Après la course une tolérance de 3 décibels sera accordée.
 - La capacité maximale du réservoir ne devra pas dépasser 24 litres.
 - Equipement du Pilote : gants cuir, combinaison cuir conforme FFM-FIM d'une pièce sans doublure synthétique, (ou si cette doublure supporte des protections, porter des sous-vêtements à manches et jambes longues en NOMEX ou en COTON), protection dorsale, bottes cuir en bon état, casques aux normes FFM-FIM de moins de cinq ans.
 - Le carénage inférieur doit être construit, en une seule partie, pour recueillir en cas de casse moteur ou moto inclinée à 50°, au moins la moitié de l'huile moteur et du liquide de refroidissement. Le carénage inférieur devra comporter deux trous de 25 mm de diamètre. Ces trous doivent rester obstrués en condition de piste sèche et peuvent être ouverts uniquement dans des conditions de course sur piste mouillée.
- Les motos non équipées de carénage devront être munies d'un sabot placé sous le moteur, qui doit répondre aux mêmes spécifications de sécurité que le carénage.

ARTICLE 9 - MODIFICATION DES EQUIPAGES

L'ordre ou le nom des pilotes participant à l'"ENDURANCE 300 DE CAROLE", pourra être modifié jusqu'à la fin des vérifications administratives (samedi 27 août à 12h00).

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 à l'article 7 du présent règlement particulier. Dans ce cas, la moto sera placée systématiquement en fond de grille.

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

ARTICLE 10 - SECURITE - PARC COUREUR - STAND - MUR de CHRONOMETRAGE

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

Parc coureur :

- Les parcs réservés aux concurrents sont mis à leur disposition afin de leur permettre de participer à l'épreuve dans des conditions techniques aussi satisfaisantes que possible. Ces parcs ne peuvent donc pas être utilisés à des fins publicitaires, commerciales ou de relation publiques, sans accord préalable de l'organisateur.
- Il est rappelé aux concurrents que leurs matériels et leurs motos 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 du club organisateur en cas de vol ou de dégradation.
- Tout déplacement dans le Parc coureur doit être effectué à très faible allure.
- Chacun doit garder son emplacement propre, en utilisant les poubelles et bacs à huile mis à disposition.
- Chacun doit impérativement suivre les consignes du Chef de Parc et des placeurs.
- Les enfants en bas âge doivent impérativement être accompagnés d'un adulte.
- POUR RAISON DE SECURITE, la circulation de tous véhicules dans le paddock doit se faire à l'allure d'un piéton au pas. Les 2 roues de service (transport de roues, matériel ou personnel, etc.) devront être identifiés aux machines pour lesquels ils sont utilisés. La pratique du deux roues, vélo ou mini moto, par des enfants est interdite dans le paddock. Rappelant que le pilote est responsable de ses accompagnateurs, celui-ci pourra être sanctionné par le jury de l'épreuve, la sanction prononcée pourra aller jusqu'à l'exclusion de la manifestation.
- Tous les animaux domestiques doivent impérativement être tenus en laisse.

Tout manquement à ces règles entraînera une sanction.

Stand, voie de décélération, mur de Chronométrage :

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

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

L'accès est interdit aux enfants de moins de 14 ans (les mineurs de plus de 14 ans doivent être accompagnés d'un adulte).

Le Team Manager est le seul responsable de son équipe et reste l'interlocuteur privilégié de l'organisation. Il doit impérativement faire respecter le règlement par son équipe.

- Interdiction de fumer.
- Interdiction d'emmener un animal même attaché.
- Interdiction de stocker de l'essence (seul le derrick ou système de remplissage soit 30 L maxi est autorisé).
- Interdiction d'utiliser tout matériel électrique produisant un arc (perceuse, compresseur, meuleuse, poste à souder...). Il est également interdit d'utiliser un barbecue ou une gazinière.
- Interdiction de vidanger sur le sol (prévoir un bac plat de 5 Litres mini, en cas de salissure le stand devra être nettoyé le plus vite possible).
- Interdiction absolue de remonter la voie des stands sur la moto moteur en marche.
- Interdiction de monter ou de s'asseoir sur le mur de Chronométrage.
- En cas d'utilisation d'une chaise de chronométrage, rien, dans sa fixation ne doit dépasser de l'aplomb du mur de protection.

Chaque équipe doit posséder dans son stand et à portée de main un extincteur à poudre de 5 Kg minimum ou à mousse carbonique de 2 Kg minimum.

ARTICLE 11 - CARBURANT

L'essence utilisée devra être du carburant vendu aux pompes du commerce routier.

ARTICLE 12 - TRANSPONDEUR

Il sera remis à chaque équipage un transpondeur de chronométrage contre une caution, celui-ci devra constamment être fixé sur la machine en piste, durant les essais et la course.

Un support de fixation (obligatoire) sera vendu aux pilotes n'en possédant pas.

La perte, le vol ou la destruction même involontaire est de la seule responsabilité de l'équipage.

ARTICLE 13 - BRIEFING

Les pilotes devront obligatoirement assister en totalité au briefing. La présence des Team Manager est fortement recommandée. L'heure et le lieu seront communiqués lors des vérifications administratives.

En cas d'absence d'une équipe, elle sera pénalisée de 1 Stop and Go de 30s.

ARTICLE 14 - ESSAIS QUALIFICATIFS

Seules les Motos passées aux vérifications techniques et utilisées aux essais qualificatifs pourront participer à **l'ENDURANCE 300 DE CAROLE** (sauf accord particulier du Jury).

Tous les concurrents devront, avant leurs séances d'essais libres ou qualificatives, passer par la pré-grille.

Chaque Team bénéficiera de 2 séances d'essais pour chacun de ses pilotes, chaque pilote recevra un brassard de couleur qu'il devra obligatoirement porter durant tous les essais et toute la course.

Chaque pilote engagé à l' "ENDURANCE 300 DE CAROLE", doit OBLIGATOIREMENT participer à l'une de ces séances qualificatives, et doit avoir effectué, au minimum **UN** tour chronométré.

ARTICLE 15 - GRILLE DE DEPART

Seul le meilleur temps de chaque équipage, sera pris en compte pour constituer la grille de départ. L'équipage dont un des pilotes obtient le meilleur temps toutes séances qualificatives confondues, aura la pôle position, l'équipage dont un des pilotes obtient le deuxième meilleur temps toutes séances qualificatives confondues, sera en deuxième position sur la grille, ainsi de suite jusqu'au dernier équipage qualifié, sous réserve de l'article 2.1.1 des règles générales des épreuves CCR.

N'importe quel pilote qualifié pourra prendre le départ, ceci restant au choix de l'équipage.

La grille sera de type 4/4 décalée.

ARTICLE 16 - LIMITE DE QUALIFICATION

Selon le règlement FFM en vigueur et pour la sécurité de tous, chaque pilote devra accomplir un temps **MAXIMUM de qualification** pour prétendre participer à l'ENDURANCE 300 DE CAROLE.

Le Temps MAXIMUM de qualification sera calculé pour chaque série sur la MOYENNE du temps réalisé par les trois meilleurs pilotes augmentés de **25%**, à l'issue des deux séances d'essais cumulées.

Tout pilote, dont le temps de qualification sera supérieur au temps maximum de qualification, ne pourra pas participer à l'ENDURANCE 300 DE CAROLE, les droits d'engagement ne sont pas remboursables pour ce motif.

ARTICLE 17 - MISE EN PLACE DANS LES STANDS

L'attribution des stands se fera en accord avec l'organisation.

ARTICLE 18 - DEPART

La procédure de départ sera la même que celle utilisée pour les Coupes de France Promosport (procédure de départ simplifiée).

Tout départ anticipé sera sanctionné de 1 Stop and Go de 30s.

ARTICLE 19 - ARRETS AUX STANDS ET RAVITAILLEMENT

Toute intervention mécanique ou changement de pilote doit obligatoirement s'effectuer à son stand.
 Tout concurrent désirant s'arrêter à son stand doit emprunter dès son origine la piste de décélération.
 Le coureur poussant sa moto dans la voie des stands peut être aidé de 2 mécaniciens si nécessaire.
 Si lors d'un arrêt, le pilote dépasse la hauteur de son stand et ce, jusqu'à la hauteur de la fin de la piste d'accélération, il pourra y revenir à contre sens, moteur stoppé.
 Lorsqu'un concurrent utilise la piste de décélération pour rejoindre ou quitter son stand, il devra circuler sur celle-ci à allure réduite, 60 Km/h maximum.
 Un radar pourra être installé dans la voie des stands.

Tout concurrent circulant à une vitesse excessive est passible d'une pénalité de 1 Stop and Go de 30s durant la course et d'une amende de 75 € pendant les essais.

En cas de ravitaillement par derrick, la capacité de celui-ci ne devra pas excéder 30 litres et sa hauteur maximum sera de 2,5 mètres mesurée au point le plus haut.
 Le derrick devra être couvert et le trou d'évent dirigé vers le bas, seule la gravité étant autorisée pour le remplissage du réservoir.
 Pour remplir les derricks, seules les pompes manuelles sont autorisées, à l'exclusion de toutes pompes électriques ou systèmes pneumatiques.
 Toute installation de derrick qui ne répondrait pas aux règles de sécurité devra être démontée.
 Sont autorisés pour le ravitaillement : tout système de derrick dont l'écoulement du flux d'essence cesse automatiquement dès que l'opérateur relâche la commande de remplissage (les systèmes de remplissage rapides par vanne de type "aviation" sont interdits).

Lors des ravitaillements au stand, le moteur doit être obligatoirement arrêté et la machine béquillée. La présence d'une personne avec un extincteur est obligatoire.

Les opérations de ravitaillement en carburant doivent impérativement avoir lieu après les autres interventions. Le pilote ne pourra pas rester sur la machine durant les opérations de ravitaillement en carburant.

Deux intervenants peuvent effectuer le ravitaillement en carburant. Ils devront être équipés de vêtements résistants au feu (coton par exemple), de gants (type manutention), et d'un casque intégral avec visière fermée ou d'une cagoule coton et des lunettes (type meulage).

Pendant le ravitaillement aucune réparation ne peut avoir lieu.

Sont autorisées devant le stand (*sur la voie des stands*), les opérations suivantes :

- ravitaillement en carburant,
- complément d'huile ou d'eau,
- graissage et tension de chaîne,
- changements de roues et plaquettes de freins.

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

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

Dans la zone de travail devant le stand, seules quatre personnes accréditées peuvent travailler, en même temps, sur la machine.

Seuls les outillages électriques portables sans câbles d'alimentation sont autorisés pendant la course et les essais.

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

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

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

Lorsque les interventions sur la machine sont réalisées à l'intérieur du stand, le nombre de personnes travaillant sur la moto n'est pas limité.

Chaque équipage devra obligatoirement affecter une personne à la sécurité incendie. Celle-ci devra être équipée d'un extincteur à poudre de 5 Kg minimum ou à mousse carbonique de 2 Kg minimum. Cette personne devra obligatoirement être présente lors des opérations de ravitaillement.

En cas de changement de réservoir, celui-ci devra être monté vide de tout carburant et le remplissage se fera à l'extérieur du stand, le ravitaillement est interdit à l'intérieur du stand.

Après un ravitaillement ou une réparation, le stand et l'aire de ravitaillement devront impérativement rester propres, balayés et non encombrés.

ARTICLE 20 - ARRET SUR LA PISTE

Il est rappelé qu'un pilote ne peut s'éloigner de sa machine à l'arrêt sur le circuit sous peine de mise hors course. En particulier, il ne peut revenir à son stand pour y chercher du secours, des pièces ou des outils.

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

Toute réparation ou réglage doit être fait par le coureur qui travaille seul avec absolument aucune aide extérieur. Les commissaires peuvent assister le coureur dans le but de soulever sa machine et de la tenir pendant que la réparation ou le réglage est effectué. Le commissaire peut ensuite l'aider à faire redémarrer sa machine.

En cas de chute, si un coureur doit être évacué vers le centre médical, il pourra, après accord du médecin de la course, rejoindre sa machine. Il devra à tout moment être accompagné d'un officiel.

Il devra reprendre la piste à l'endroit où il l'a quittée. Le jury restera 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 par le directeur de course lors du briefing, en fonction de l'emplacement de la machine sur le circuit au moment de la panne.

Les concurrents devront cependant respecter les conditions suivantes :

- obéir aux consignes des commissaires,
- ne recevoir aucune aide extérieure durant toute la durée de leur retour,
- garder leur équipement jusqu'au moment où ils atteindront une zone protégée.

Tout pilote retournant à son stand par d'autres voies que celles définies, sera immédiatement mis hors course ainsi que son équipe.

Le retour aux stands sera effectué sous le contrôle permanent d'un ou plusieurs commissaires. Le pilote en panne doit pousser sa machine jusqu'à la bretelle la plus proche, dans le sens de la course. En aucun cas il ne peut aller en sens contraire sous peine de mise hors course.

Si une moto tombe en panne devant les stands, le pilote pourra, sous la protection d'un commissaire, rentrer par la sortie de la voie des stands et remonter ceux-ci en poussant sa machine, moteur arrêté, à contre sens jusqu'à son stand.

ARTICLE 21 - ABANDON

Un concurrent ne souhaitant ou ne pouvant plus continuer la course doit obligatoirement faire annoncer son abandon, par le Team manager, auprès de la direction de course, dans un délai rapide.

Si un pilote s'éloigne volontairement à plus de 10 mètres de sa machine, il sera considéré comme l'ayant abandonnée et mis hors course (exception voir l'article 20).

ARTICLE 22 - 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 sera sanctionné d'un Stop and Go.

Si un pilote utilise une échappatoire, il devra se conformer aux instructions des commissaires de route.

Si la direction de course signifie à une machine qu'elle doit s'arrêter (panneau stop), le pilote devra stopper au stand au passage suivant sous peine de Stop and Go.

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

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

Si la durée de conduite est de moins de deux heures, la période de repos consécutive doit représenter au moins la moitié du temps de conduite.

ARTICLE 23 – STOP AND GO

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

La zone de pénalité est située au début de la voie des stands.

Le pilote doit respecter la limitation de vitesse dans la voie des stands, et ne peut pas s'arrêter à son stand lors d'une procédure Stop and Go.

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

Si plus d'un coureur sont pénalisés, le signal sera donné aux coureurs de s'arrêter lors des tours suivants. L'ordre des arrêts sera basé sur les temps des qualifications, le coureur le plus rapide s'arrêtant en premier.

Si un coureur encourt une pénalité de Stop and Go, l'équipe peut alors avoir un mécanicien présent dans la zone de pénalité pour assister leur coureur, sous la direction des commissaires, afin de redémarrer sa machine si elle cale. Le mécanicien ne doit pas interférer dans la procédure Stop and Go, laquelle est sous le contrôle des commissaires.

Dans le cas où un coureur pénalisé n'a pas pu effectuer la procédure Stop and Go avant la fin de la course, une pénalité d'une minute sera ajoutée à son temps de course.

ARTICLE 24 - ARRET OU 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 un safety car.

Les pilotes devront alors ralentir et se ranger derrière lui en file indienne sans le dépasser.

Tout dépassement du safety car ou d'un autre concurrent sera passible d'une pénalité.

Les pilotes pourront alors rentrer aux stands, mais devront OBLIGATOIREMENT attendre le passage suivant du safety car pour reprendre la piste derrière le dernier concurrent. La sortie des stands sera ouverte pendant 10 secondes (feu vert) 10 secondes après le passage du safety car, puis sera fermée (feu rouge) jusqu'au prochain passage du safety car.

Chaque tour derrière le safety car sera comptabilisé.

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

Si la course devait être arrêtée (drapeau rouge) par le directeur de course, l'ensemble des machines devra être mis en parc fermé (le lieu sera défini au briefing) y compris les machines arrêtées aux stands, toute intervention étant immédiatement interdite.

Si les résultats calculés montrent que moins de trois tours ont été effectués par le coureur de tête et toutes les autres équipes dans le même tour que le coureur de tête, la course sera considérée comme nulle et non avenue et il y aura une nouvelle course. S'il s'avère impossible de redonner le départ de la course, elle sera annulée.

S'il s'avérait possible de reprendre le déroulement normal de la course, un nouveau départ serait donné. Le nouveau départ se fera dans l'ordre de classement du dernier tour complet avant l'interruption de la compétition. Les pilotes seront autorisés à faire le complément de carburant et un changement de roues devant leur stand respectif dans les 5 minutes qui suivent l'ouverture du couloir des stands pour le tour de reconnaissance.

Seuls les pilotes encore en course seront autorisés à prendre le nouveau départ.

Au cas où l'épreuve se déroulerait en plusieurs parties, le classement se fera par l'addition des tours effectués dans chacune d'elles et le vainqueur sera l'équipage ayant parcouru le plus grand nombre de tours. En cas d'égalité de tours, c'est l'addition des temps réalisés dans chaque partie qui entrera en considération.

Si plus de 75% de la durée de l'épreuve était parcouru avant l'arrêt de la course entraînant une entrée en parc fermé, l'épreuve sera considérée comme une course complète. Le classement se fera selon les positions à la fin du tour précédent l'arrêt de la course.

ARTICLE 25 - ARRIVEE

Aux termes des 4 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.

ARTICLE 26 - CLASSEMENT

Le classement sera établi en fonction du nombre de tours parcourus par chaque équipage, l'équipage ayant parcouru le plus de tours étant classé premier, et ainsi de suite.

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

Pour être classé, chaque pilote devra impérativement avoir passé la ligne d'arrivée dans les 3 minutes après le premier.

Seul le classement, toutes cylindrées confondues dans chacune des deux catégories sera pris en compte.

En cas de fin prématurée de la course le classement sera établi comme prévu à l'article 24.

Toutes les machines classées dans les cinq premières de chaque classe devront être mises en parc fermé aussitôt après l'arrivée.

L'organisation offrira des coupes ou des trophées à chaque pilote des trois premiers équipages de chaque catégorie. Il n'y aura aucune prime d'arrivée.

ARTICLE 27 - RECLAMATIONS

Toute réclamation devra être faite par écrit, signée du Team manager, et remise à la direction de course.

Cette réclamation devra obligatoirement être accompagnée d'une caution de 75 €, plus 300 € en cas de démontage moteur, somme qui sera rendue au réclamant dans le cas où sa réclamation est fondée.

Les 300 € liés à un démontage étant reversés au possesseur de la machine si celle-ci est déclarée conforme.

Délais des réclamations :

- avant le début des essais qualificatifs pour tout ce qui concerne le règlement particulier,
- avant la fin des vérifications techniques pour tout ce qui a trait aux machines,
- maximum 1/2 heure après l'affichage des résultats pour tout ce qui concerne les essais et la course.

ARTICLE 28 - APPLICATION DU REGLEMENT

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

Tous les points non visés par le présent règlement ou toutes les interprétations s'y rapportant, seront tranchés par le Jury selon les prescriptions du Code Sportif National de la FFM et ses annexes.

ARTICLE 29 - 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 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 de 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 pour toute autre cause qui pourrait en découler.

ARTICLE 30 - ANNULATION DE L'EPREUVE

Si la course 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 seront informés de sa suppression cinq jours au moins avant la date de la course.

ARTICLE 31 - ASSURANCE

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

ARTICLE 32- PUBLICITE

Toute publicité, action publicitaire ou promotionnelle dans l'enceinte du circuit, ainsi que le long de ses abords, doit OBLIGATOIREMENT faire l'objet d'un accord préalable.