



Règlement
CHAMPIONNAT DE FRANCE

Courses sur piste 2018

I – REGLES GENERALES

1 – GENERAL

1.1 – Titres :

La Fédération Française de Motocyclisme met en compétition pour l'année 2018 les Championnats de France suivants :

- Championnat de France Long Track Elite
- Championnat de France Long Track National
- Championnat de France Long Track Espoir
- Championnat de France 250cc Long Track
- Championnat de France Grass Track Side-Car
- Championnat de France Courses-sur-Piste 85cc-129cc
- Championnat de France Courses-sur-Piste Kids
- Championnat de France Flat-Track
- Championnat de France Speedway
- Championnat de France Speedway 250cc
- Ligue Nationale de Speedway

1.2 – Définition :

Ces compétitions sont organisées conformément aux prescriptions du code sportif national, des règles techniques et de sécurité complémentaires de la discipline Courses sur Piste (RTS) auxquels le présent règlement se reporte (voir site FFM : ffmoto.org).

1.3 – Règlement particulier :

Le règlement particulier de chaque épreuve sera mis en ligne sur le site de la CCP (ccpffm.org) et sur le site Engage sports (ffm.engage-sports.com) dès la délivrance du visa FFM.

1.4 – Responsabilités de l'organisateur :

Se reporter à l'article 2.2.5.1 et articles suivants du code sportif FFM.

2 – OFFICIELS

2.1 – Nomination des officiels

Certains officiels seront nommés par la commission (voir cahier des charges). Conformément à l'article 2.2.3.1 du Code Sportif National, les officiels nécessaires à une épreuve sont : le Délégué FFM, l'Arbitre, le Directeur de Course, le Commissaire Technique et les Commissaires de Piste.

2.2 – Composition du jury FFM

Le jury FFM sera composé du Délégué FFM.

3 - PILOTES

3.1 – Aptitude physique

Tout pilote prenant part à un Championnat de France de Courses sur Piste devra répondre aux prescriptions du Code Médical Fédéral.

3.2 – Age des pilotes et des passagers

La limite d'âge minimum débute à la date anniversaire du coureur (voir règles particulières).
La limite d'âge maximum est fixée au 31 décembre de l'année en cours.

3.3 – Licences

Les différents Championnats sont réservés aux licenciés de la FFM. Un licencié ne pourra participer qu'à une seule catégorie de Championnat de France le même jour. Les organisateurs des épreuves sur invitation auront la possibilité de faire courir les pilotes dans d'autres manches hors Championnat de France, mais seulement à l'issue des essais et des manches de championnat de France dans lesquelles ils participent.

Les pilotes de nationalité étrangère possédant une licence compétition délivrée par la FFM pourront participer au Championnat de France et bénéficier des points et des primes correspondant au Championnat.

3.4 – Engagements

Les engagements seront gérés en ligne sur le site engage-sports.com

L'ouverture des engagements se fera à partir du **12 Février**. Les pilotes devront s'engager le plus tôt possible et au plus tard **8 jours avant chaque épreuve**.

Les droits d'engagement sont fixés à **25 €** par épreuve et la caution à 300 € à l'année (à établir à l'ordre de la FFM).

Les pilotes de la catégorie 85cc-129cc verront leur droit d'engagement porté à 15 €.

Les engagements seront validés 30 jours avant la date de chaque manifestation. Les pilotes s'engageant après le délai réglementaire devront s'acquitter d'un droit d'engagement d'un montant de :

- **100€** pour une inscription dans les 30 jours avant l'épreuve

En cas de règlement par chèque, ceux-ci seront à établir à l'ordre de la FFM.

3.4.1 – Annulation d'un engagement

Le pilote devra prévenir de sa non-participation le plus rapidement possible par écrit et accompagné d'un certificat médical ou d'une raison valable. Dans le cas contraire la commission encaissera la caution et un nouveau chèque devra être établi afin de pouvoir participer aux manifestations suivantes.

Le forfait pour raison médicale interdira le pilote de participer à toute manifestation en France ou à l'étranger trois jours avant le début de l'interdiction de pratiquer et trois jours après la fin de l'interdiction de pratiquer. Par conséquent, l'autorisation de sortie du pilote sera suspendue durant cette période.

Seuls les pilotes participant à une épreuve de Championnat FIM ou FIME ou sélectionnés par le DTN le même jour, le jour précédent ou le jour suivant sont dispensés de participer à une épreuve de Championnat de France.

Pour tout forfait hors FIM et FIME intervenant dans les 30 jours avant la manifestation une pénalité de 10 € sera appliquée.

Dans le cas d'un désistement intervenant dans les 48 heures avant la manifestation aucun remboursement ne sera effectué.

3.5 – Numéros de départ

Les pilotes porteront le même numéro de course durant l'année. Les numéros, sur une grille de 1 à 99 seront choisis par les pilotes lors de leur inscription sur le site ffm.engage-sports.com. Pour toutes les catégories le port d'un dossard ou d'un numéro dans le dos est obligatoire y compris pour les essais.

La commission peut se réserver le droit d'obliger les pilotes à porter des dossards fournis.

◆ PLAQUES :

Championnat de France Elite:	N° noir - plaque jaune
Championnats de France National :	N° noir – plaque blanche
85cc-129cc et Kids :	N° blanc - plaque-verte
250cc 4 temps :	N° blanc - plaque bleue
Flat Track :	N° noir – plaque blanche

Les plaques doivent être de 285mm minimum sur 235mm minimum. Solides et rigides.

3.6 – Enregistrement

Les pilotes devront signer la feuille de présence à l'accueil ou au contrôle technique. Les pilotes mineurs devront être représentés par un **responsable légal ou une personne désignée par écrit par celui-ci**.

4 – EQUIPEMENT DES PILOTES

- Un casque à jugulaire de moins de 5 ans, en bon état et répondant aux normes FIM,
- Une combinaison 1 pièce de cuir ou de Kevlar (ou similaire selon recommandations FIM, voir article 65.07 du règlement technique FIM) **est obligatoire** sauf catégories : Kids , 85 /129cc et Flat-Track, où les vêtements de type motocross sont autorisés.
- Des gants de cuir ou matière équivalente
- Le port d'une protection dorsale est obligatoire
- Des bottes de cuir.

4.2 – Couleur des casques

Le port de la couleur de casque (ou bonnettes) correspondant au couloir de départ du pilote est obligatoire sauf en Flat Track, normes FIM : Les couleurs prescrites et utilisées pour les casques sont :

Couleurs RAL : ROUGE 3020
 BLEU 5017
 BLANC 9016
 JAUNE 1023
 VERT 6024
 NOIR / BLANC 9005 / 9016

5- CIRCUITS

5.1 – Normes des circuits

Se reporter aux RTS

6 – MOTOCYCLES

6.1 – Vérifications techniques

Un Commissaire Technique sera désigné par la FFM pour chaque épreuve ; il sera chargé du contrôle, du marquage, du plombage et de la vérification des machines.

✦ HORAIRES ET CONTROLE TECHNIQUE :

Les horaires de début du contrôle technique seront déterminés sur chaque règlement particulier.

Les organisateurs auront à prévoir un endroit isolé et aménagé permettant au Commissaire Technique d'effectuer le contrôle des machines. Une zone délimitée dite « Parc Fermé » sera aménagée et doit accueillir toutes les motos utilisées sur l'épreuve, et ce jusqu'à 30 minutes après la fin de la dernière manche. Le Jury décidera des catégories à affecter en Parc Fermé.

La ligue désignera en complément un second commissaire technique, qui aura en sa possession le matériel devant lui servir au plombage et au marquage des machines. Chaque pilote pourra faire plomber ou marquer au maximum 3 motos.

Lors des contrôles techniques des machines, le commissaire technique devra effectuer une vérification de pesage et également une vérification d'équipement des coureurs.

A la demande du jury, des contrôles techniques complémentaires pourront être effectués pendant l'épreuve (poids, carburant, bruit...).

Le livret technique, fourni par la FFM, est obligatoire. En cas de non présentation de celui-ci, une sanction pourra être infligée. Celui-ci devra être remis au commissaire technique lors de la dernière épreuve.

Les pilotes seront tenus de communiquer au Commissaire Technique, si cela n'était pas mentionné sur le bulletin d'engagement, la course et l'alésage de leurs moteurs.

Les pots d'échappement homologués **FIM 2015** avec une protection thermique certifiée FIM sont obligatoires sur toutes les épreuves pour toutes les cylindrées. Pour les Kids, 85cc/129cc et le Flat-Track le silencieux reste libre avec un maximum de 80dB/A à 100 mètres (méthode 2 mètres Max) ;

Un contrôle de cylindrée et/ou de bruit peut être effectué par le commissaire technique, à la demande du Jury (Voir les RTS).

Les carburateurs seront contrôlés, plombés ou marqués avant les essais.

Il est rappelé qu'une moto qui a été inscrite et acceptée pourra être remplacée par une autre moto, également contrôlée, plombée ou marquée.

Chaque pilote devra être en mesure de présenter au contrôle technique un extincteur, **à jour des vérifications**, d'au minimum 2kg poudre ABC dans le cas d'un contrôle.

6.2 – Carburant

Se reporter aux RTS

6.3 – Mise en température artificielle des pneus

L'arbitre devra immédiatement disqualifier un pilote qui fera chauffer son pneu arrière artificiellement avant le départ de la manche. On entend par mise en température la rotation de la roue arrière alors qu'elle est en contact avec la piste ou un autre objet. Ceci n'est pas applicable pendant les essais au start.

6.4 – Nombres de motocycles

Chaque pilote sera autorisé à avoir 2 motocycles pendant l'épreuve dans son stand. Une 3^{ème} moto pourra être placée en parc fermé.

6.5 – Tapis environnement

Les tapis environnementaux sont obligatoires dans les stands et en parc fermé, format : 160 cm X 100 cm avec une capacité d'absorption d'1 litre minimum et une épaisseur de 5 à 7 mm minimum. Si un pilote n'est pas en mesure de présenter ce tapis, il devra régler une amende de 50 €.

6.6 – Pneus

Voir RTS

7 – ESSAIS

Chaque Organisateur d'une compétition comptant pour le Championnat de France doit planifier une séance d'entraînement ouvert à tous les pilotes ou équipages inscrits, conformément aux dispositions contenues dans cet article. Les informations sur la date et l'heure de la pratique doivent être clairement indiquées dans le règlement particulier.

Les conditions météorologiques et les accidents peuvent dicter des modifications à cette procédure, qui ne peut être décidée que par le jury de l'épreuve.

Long Track - Grass Track – Flat Track

Les essais ne sont pas obligatoires pour les pilotes 500cc.

La pratique des essais est cependant obligatoire pour les catégories Long Track 250cc et activités éducatives et Flat-Track.

Un coureur est considéré comme ayant participé aux essais s'il a accompli au moins 2 tours au cours de sa séance d'entraînement.

Les organisateurs devront prévoir au minimum une série libre de 3 minutes.

Speedway

Les essais ne sont pas obligatoires pour les pilotes 500cc.

La pratique des essais est cependant obligatoire pour les catégories 250cc et activités éducatives. Les organisateurs devront prévoir au minimum une série libre de 2 minutes par pilote ou équipage.

8 – COURSES

8.1 – Déroulement de la compétition

Pour les différents déroulements se référer aux RTS.

Le format de course pourra varier sur décision du Jury.

8.2 – Sens de la course

Voir Article 1 des RTS

8.3 – Ponctualité au départ

Toutes les manifestations doivent commencer à l'heure annoncée et les coureurs doivent se tenir prêts pour le départ dès qu'ils sont appelés par l'officiel désigné.

L'intervalle entre la fin d'une course et le départ de la course suivante ne dépassera pas 6 minutes, sauf si l'arbitre considère qu'il y a des raisons valables pour retarder le départ de la manche suivante.

Par conséquent, l'arbitre doit indiquer le début des "2 ou 3 minutes" au moyen d'une sirène et d'un feu orange clignotant que l'on peut entendre dans la zone des boxes, si tous les coureurs ne sont pas sur la ligne de départ à ce moment-là.

Cet avertissement s'adressera au(x) coureur(s) manquant(s) et ne peut être donné qu'une seule fois.

Si un ou plusieurs coureurs ne sont pas prêts à partir dans les 3 minutes hormis pour le Speedway : 2 minutes, ils seront disqualifiés de la manche.

Le coureur disqualifié sera remplacé par un coureur de réserve si applicable.

8.4 – Départs

Sur ordre du Commissaire préposé aux boxes (ou après un signal dans les boxes), les coureurs concernés doivent quitter les boxes ensemble et immédiatement se diriger vers la zone de départ, où ils devront s'arrêter sous le contrôle du juge de départ.

Les moteurs doivent toujours être mis en marche, les machines parallèles au bord intérieur de la piste et les roues avant à 10 cm au maximum des rubans de la grille de départ.

L'arbitre, lorsqu'il s'est assuré que les coureurs sont en position correcte et immobile, doit allumer le feu vert indiquant que le départ est imminent et que le juge de départ doit s'éloigner des rubans.

Après une pause suffisante pour permettre aux coureurs de fixer leur attention sur les rubans, l'arbitre doit libérer la grille.

8.5 – Faux départ

Un coureur qui bouge avec son motocycle ou qui touche un ou plusieurs rubans de la grille de départ après que l'arbitre ait allumé le feu vert, mais pas libéré la grille, sera disqualifié. Le départ de la course doit ensuite être donné correctement.

8.6 – Départ retardé

Un pilote qui ne peut pas directement prendre le départ d'une manche, sans délai entre le parc pilote et la ligne de départ et qui fait retarder le départ de quelque manière que ce soit, ou qui empêche la libération de la ligne de départ, sera disqualifié de la manche sur la seule appréciation de l'arbitre.

8.7 – Remplacement d'un coureur disqualifié

Un coureur disqualifié suivant les articles 8.3-8.5-8.6 pourra être remplacé.

8.8 – Procédure de départ défailante

Si, par une mauvaise manipulation du starting gate ou pour toute autre raison, l'arbitre considère qu'un départ n'a pas été satisfaisant, il doit immédiatement arrêter la manche et demander le départ avec tous les pilotes engagés sur cette manche.

Si le starting gate devait ne pas fonctionner correctement, l'arbitre devra faire le départ des manches à l'aide du feu vert (qui devra être éteint pour indiquer le départ) ; sans aucune autre solution, le départ se fera au drapeau.

8.9 – Aide au départ

Après que le feu vert ait été allumé (ou qu'un autre moyen de donner le départ ait été enclenché), ou que le starting-gate ait été levé, aucune assistance extérieure ne doit être donnée aux pilotes (excepté le Flat-Track). Si, à ce moment, la machine du pilote ne fonctionnait pas de son propre moyen, le pilote concerné est disqualifié de la manche et doit quitter la piste avec sa machine.

8.10 – Sortie de circuit

Le concurrent dont les 2 roues de la machine franchissent entièrement la ligne blanche intérieure pourra être disqualifié.

Cette décision sera prise par l'arbitre, en privilégiant la sécurité des autres pilotes ou du pilote en infraction (exemple : si il a été obligé de franchir cette ligne pour éviter un autre pilote).

De même, si le concurrent franchit la ligne extérieure avec une des roues de la machine, il devra être disqualifié.

8.11 – Disqualification pour non-conformité sonore de la machine

Si une partie du pot d'échappement se disloque, se détache ou est endommagé pendant les essais ou la course, de façon à ce que les gaz d'échappement ne passent plus par le silencieux d'une manière normale, le pilote concerné doit être immédiatement disqualifié de la manche ou de la série d'essais.

8.12 – Conduite dangereuse

L'arbitre disqualifiera immédiatement tout coureur qui, selon lui, conduit de manière répréhensible, incorrecte ou dangereuse.

Si, selon l'Arbitre, une telle conduite donne un avantage au coureur (ou à l'équipe) incriminée, ou compromet les chances d'un ou plusieurs coureurs, il peut arrêter la course et ordonner un nouveau départ.

Aucune réclamation ne peut être déposée contre une constatation de fait prononcée par l'arbitre.

Si, pour une raison ou une autre, l'Arbitre a arrêté une course après qu'un ou plusieurs coureurs aient franchi la ligne d'arrivée, la course ne sera pas recommencée ; mais tous les coureurs n'ayant pas pu franchir la ligne d'arrivée à la suite d'une conduite répréhensible, incorrecte ou dangereuse de la part d'un autre coureur qui a donc été disqualifié, seront considérés comme ayant terminé la course ; ils seront classés aux places qu'ils occupaient avant la conduite répréhensible, incorrecte ou dangereuse et ils seront autorisés à avancer dans le classement à la suite de la disqualification du coureur coupable. Un procédé identique sera appliqué à un coureur qui, de l'avis de l'Arbitre, a délibérément laissé tomber sa machine ou quitté la piste pour une raison de sécurité.

8.13 – Disqualifications

Un pilote disqualifié doit quitter la piste sans délai et retourner au parc pilotes aussi vite que possible après que la manche ait été arrêtée ou stoppée. Si un pilote est disqualifié après la fin d'une manche, le pilote suivant doit remonter d'une place au classement de cette dernière.

8.14 – Limite de temps

Aucune réclamation n'est permise contre cette règle.

Un pilote doit être considéré retiré d'une manche s'il n'a pas entamé le dernier tour avant que le vainqueur ait franchi la ligne d'arrivée.

En Speedway, un pilote sera également considéré retiré s'il n'a pas fait le nombre de tours requis en 3 minutes dès lors que le départ a été donné.

En Long Track, un pilote sera également considéré retiré s'il n'a pas fait le nombre de tours requis en 6 minutes dès lors que le départ a été donné.

8.15 – Fin d'une manche

La fin d'une manche peut être effective dans l'une de ces conditions :

- ⇌ Quand le début de la roue avant du coureur ou équipage de tête (toujours fixée à la machine) passe la ligne d'arrivée après que les tours requis aient été complétés.
- ⇌ Quand l'arbitre classe la manche sous les conditions du présent règlement.

Si le drapeau à damier noir et blanc n'a pas été déployé à la fin du nombre de tours requis, on considérera que le drapeau a bien été montré. Les pilotes seront classés sur les 4 premiers tours.

8.16 – Course arrêtée

Si un accident se produit sur la piste et que, de l'avis de l'Arbitre, il serait dangereux que la course continue, il doit l'arrêter. Seul l'Arbitre a le pouvoir d'ordonner l'arrêt d'une course.

Si l'arbitre est amené à arrêter une course après que le coureur de tête soit entré dans le dernier tour, l'arbitre peut valider le résultat de la course sur la base des positions des concurrents au moment où la course a été arrêtée. Le coureur à l'origine de l'arrêt de la course sera disqualifié et ne marquera aucun point. Les concurrents suivants seront remontés dans le classement selon le nombre de places laissées vacantes.

8.17 – Reprise d'une course

Si l'arbitre est amené à arrêter une course avant que le coureur de tête n'ait franchi la ligne de départ/arrivée pour commencer le dernier tour, l'arbitre doit ordonner un nouveau départ.

L'arbitre doit ordonner un nouveau départ et autoriser à prendre le nouveau départ à tout coureur qui est tombé parce qu'il a été gêné, ou qui a délibérément laissé tomber son motorcycle ou quitté la piste dans un but de sécurité. Dans de tels cas, toute aide extérieure peut être ignorée.

Tout coureur autorisé à participer à une reprise de la course peut changer de motorcycle pour le nouveau départ.

Un coureur de réserve est autorisé à remplacer un coureur qui s'est blessé ou qui a endommagé son motorcycle, mais qui n'est pas considéré comme la cause première de l'arrêt de la course.

Lorsqu'ils prennent part à une reprise d'une course, les coureurs doivent partir de leur position de départ d'origine et tout coureur de réserve autorisé à prendre le départ doit occuper la position du coureur qu'il remplace.

Lorsqu'un coureur a été disqualifié dans une course par paire ou par équipe, son partenaire peut choisir sa position de départ d'origine ou celle de son partenaire disqualifié.

Tout coureur qui a manqué le départ, qui s'est retiré (ce qui comprend ceux dont le motorcycle n'était pas en marche lorsque la course a été arrêtée) ou qui a été disqualifié d'une course qui doit être recourue, ne sera pas autorisé à prendre le nouveau départ, sauf s'il s'est retiré après avoir été gêné ou s'il s'est arrêté dans l'intérêt de la sécurité comme décrit plus haut.

9 – RESULTATS

9.1 – Calcul des résultats

Classement de l'épreuve

Pour être classé, un pilote doit avoir commencé son dernier tour et doit le terminer, lorsque le 1^{er} a franchi la ligne d'arrivée sauf si, sur décision de l'arbitre, un arrêt de manche est réalisé après le troisième tour. Le pilote ayant causé l'arrêt de manche sera quant à lui non classé.

Tous les points des manches et de la finale seront additionnés afin d'établir le résultat.

A la suite de ce résultat les pilotes se verront attribuer des points championnat en conformité avec le barème de points de leur dit championnat.

Les coureurs/équipages qui n'ont pas terminé le nombre de tours requis, ou pour d'autres raisons n'ont pas terminé une course, auront les annotations suivantes dans **la grille de résultat**:

M = disqualification pour la règle des 2 minutes pour le Speedway 3 minutes pour le Grass-Track / Long Track	T = disqualifié pour mauvais départ
R = retrait de la course	d = disqualification
NC = Non Classé (n'a pas effectué les 4 tours)	N = pas pris le départ
	F = chute sans disqualification

L'attribution de 0 point prévaudra sur l'attribution d'une de ces lettres.

Le classement sera calculé en additionnant le total des points réalisés par chaque pilote, manche et finale incluses et définira ainsi le classement. Chaque pilote se verra ainsi attribuer des points championnat suivant le barème : 1^{er} 25pts, 2nd 24 pts, 3^{ème} 23pts, 4^{ème} 22 pts, 5^{ème} 21 pts, 6^{ème} 20pts, 7^{ème} 19pts, 8^{ème} 18 pts, 9^{ème} 17pts, 10^{ème} 16pts, 11^{ème} 15 pts, 12^{ème} 14pts, 13^{ème} 12pts, etc...

Classement Général annuel

Le classement général **annuel** sera défini soit suivant les résultats de l'épreuve Finale (Elite et National Solo), soit en additionnant pour chaque coureur les points marqués sur la totalité des **points championnat attribués** durant les épreuves du Championnat.

Seuls les pilotes participant à une épreuve de Championnat FIM ou FIME ou sélectionnés par le DTN le même jour, le jour précédent ou le jour suivant un Championnat récupérera en fin de saison la moyenne de ses points acquis en Championnat de France

9.2 – Scores des pilotes

Les classements des Championnats de France seront publiés en fin de saison pour toutes les catégories.

Ils seront homologués par la Commission lors du congrès annuel fédéral.

Dans chaque épreuve chacune des manches est considérée comme une course en soi.

Exemple : pour 5 pilotes au départ, en sachant que le dernier a toujours 0 le premier marquera 4 points.

9.3 – Traitement des égalités

Pour chaque épreuve et pour le classement général, lors de l'établissement des places entre les pilotes, dans la liste des résultats intermédiaires **ou définitifs**, les ex-æquo seront départagés selon le schéma suivant :

- Priorité sera donnée aux pilotes (ex æquo aux points) ayant le plus grand nombre de 1ère, 2ème, 3ème, 4^{ème}, etc...;
- Si l'égalité persiste, et concerne seulement 2 pilotes, priorité sera donnée au pilote le mieux placé dans la course où les 2 pilotes se sont rencontrés ;
- Si l'égalité persiste et concerne plus de 2 pilotes, il faut examiner s'il y a une possibilité de déterminer une priorité particulière. Par exemple, 3 pilotes ex æquo, A, B et C : Pilote A a battu le pilote B Pilote A a battu le pilote C Pilote B a battu le pilote C Dans ce cas, la priorité sera la meilleur position pour le pilote A, suivi par le pilote B, puis le pilote C.
- Si les solutions précédentes ne peuvent être utilisées, l'ordre sera déterminé par un tirage au sort.

9.4 – Interruption de manifestation

Si une épreuve est interrompue ou suspendue pour quelque raison que ce soit, les règles suivantes s'appliqueront :

- a) Lorsqu'une manifestation est interrompue avant l'accomplissement de 50% des courses programmées par participant (coureur ou équipe) par catégorie mais peuvent continuer le même jour, alors, toutes les manches programmées restantes seront mises en scène après l'interruption. La classification finale sera établie en prenant en compte des résultats de chaque pilote avant et après l'interruption.
- b) Lorsqu'une manifestation est interrompue avant l'accomplissement de 50% des courses programmées par participant mais ne peut pas continuer le même jour, alors, les résultats des courses courues par catégorie ne seront pas pris en considération. L'organisateur devra proposer une date de report et chaque cas sera traité par la commission.
- c) Lorsqu'une manifestation est interrompue et ne peut pas continuer le même jour, et si 50% ou plus des courses programmées par participant sont accomplies, alors, la manifestation doit être considérée comme valide. La position de chaque participant dans le classement final sera établi en additionnant leurs points marqués dans le même nombre de manches accomplies, ce qui signifie que lorsqu'un participant (coureur ou équipe) a l'occasion d'accomplir une manche de plus que les autres participants, alors, la manche en question ne doit pas être prise en considération. L'attribution des points championnat restera alors inchangée.

9.4.1 – Remboursement de frais en cas d'interruption d'une épreuve :

Dans le cas où une épreuve est interrompue ou suspendue pour quelque raison que ce soit de sorte qu'une classification appropriée ne peut être obtenue et que la compétition ne peut pas être reportée, les coureurs et les équipes pourront recevoir jusqu'à 50% du montant indiqué dans le barème de primes (de leurs catégories respectives) divisé par le nombre de coureurs (pilotes réservistes inclus).

9.5 – Communication des résultats

Les résultats seront publiés sur le site www.ccpffm.org ainsi qu'envoyés à la liste de presse FFM.

9.6 – Contestation des résultats

Aucune réclamation ne pourra être faite après expiration du temps règlementaire, soit 30 minutes après communication des résultats.

9.7 – Cérémonie de remise des prix

Les 3 premiers de chaque catégorie recevront un trophée de Champion de France. Ces récompenses seront décernées lors de la remise des prix de la commission nationale.

10 – RECLAMATIONS ET PENALITES :

Toute réclamation devra être remise au Directeur de Course par écrit dans les 30 minutes après l'homologation des résultats et être accompagnée de la somme de 75 €, qui sera restituée au réclamant si le bien-fondé est reconnu. Elle doit être assortie, lorsqu'elle suppose un démontage du moteur, d'une caution de 75 € pour les moteurs à deux temps et de 150 €, pour les moteurs à quatre temps. Dans le cas contraire, la somme sera versée au pilote, 75€ ou 150 € suivant le type.

Aucune réclamation ne peut être déposée contre une décision de l'Arbitre de l'épreuve.

II – ANNEXES DE COURSES SUR PISTES

CHAMPIONNAT DE FRANCE DE LONG-TRACK ELITE et NATIONAL

1 – GENERAL

En cas de désistement important de pilotes l'épreuve ou les épreuves pourront être annulées. Seuls les pilotes nommés sur des épreuves FIM FIME ou sélection de la DTN pourront être exemptés.

Compétition pour pilotes solo.

Un minimum de 10 pilotes est obligatoire pour une épreuve de Championnat de France Elite.

Un minimum de 10 pilotes est obligatoire pour une épreuve de Championnat de France National.

Les épreuves de championnat de France Elite et National devront être organisées le même jour ou lors de la même manifestation.

Ces deux épreuves sont donc indissociables.

2 - PARTICIPANTS

Pilotes licenciés INT, LUE, PAX, CEX, NCO, INJ, NJ3.

Qualification pour la première épreuve 2018

Catégorie Elite :

Seront qualifié pour la première épreuve de 2018 :

- ☞ Les pilotes classés de la 1^{ère} à la 8^{ème} place du Championnat Elite 2017 ;
- ☞ Le Champion de France National 2017
- ☞ Un Wild Card nommé ou validé par la CCP

Catégorie National :

Seront qualifié pour la première épreuve de 2018 :

- ☞ Les pilotes classés de la 9^{ème} à la 10^{ème} à la place du Championnat Elite 2017
- ☞ Les pilotes classés de la 2^{ème} à la 7^{ème} place du Championnat National 2017
- ☞ Le vainqueur de l'inter Ligue 2017
- ☞ Un Wild Card nommé ou validé par la CCP

3 – FORMAT

3.1 –PRINCIPES DU CHAMPIONNAT

Les championnats Elite / National seront composés de plusieurs épreuves dites épreuves qualificatives, organisés sur différents circuits où l'on retrouvera obligatoirement les deux catégories.

A l'issue de chaque manifestation, les 2 derniers **pilotes** au **classement « Elite » définitif de l'épreuve** seront rétrogradés lors de l'épreuve suivante dans la catégorie National et seront substitués par les 2 premiers **pilotes** au **classement « National » définitif de cette même épreuve.**

Une **épreuve** dite Finale du Championnat de France Elite et National sera organisée en fin de saison **selon les modalités définies ci-après.**

3.2 – FORMAT DE COURSE

Epreuves de qualification

Lors de chaque épreuve de qualification, chaque pilote réalisera au maximum 4 manches qualificatives et une finale.

A l'issue des 4 manches qualificatives, un classement provisoire sera établi. Il permettra notamment aux 5 meilleurs coureurs de prendre part à la manche finale et de choisir leurs positions sur la grille de départ.

Le pilote ayant totalisé le plus de points au classement provisoire de l'épreuve sera le premier à choisir sa position de départ, puis le second, et ainsi de suite.

La position d'arrivée de chaque pilote lors de cette manche finale permettra de déterminer le podium de la journée.

Le classement définitif de cette même épreuve qui sera calculé conformément à la section ci-dessous de ce présent règlement.

Finale

A l'issue des épreuves de qualification, un classement général annuel provisoire « Elite » et « National » est établi. Il permettra de sélectionner les 20 pilotes qui participeront à cette épreuve Finale.

Seuls les pilotes suivants participeront à cette épreuve Finale :

- Les pilotes classés de la place 1 à 10 au classement annuel provisoire « Elite / National » composeront la catégorie « Elite »
- Les pilotes classés de la place 11 à 20 au classement annuel provisoire « Elite/National » composeront la catégorie « National »

Durant cette compétition, chaque pilote réalisera au maximum 5 manches qualificatives et une finale

A l'issue des 5 manches qualificatives, un classement provisoire sera établi. Il permettra notamment aux 5 meilleurs coureurs de chaque catégorie, de prendre part à la manche finale et de choisir leurs positions sur la grille de départ. Le pilote ayant totalisé le plus de points au classement provisoire de l'épreuve sera le premier à choisir sa position de départ, puis le second, et ainsi de suite.

A l'issue de ces deux manches finales (Elite/National), le classement général de l'épreuve Finale sera établi conformément aux prescriptions ci-dessous (cf section 4 Résultats).

4 – RESULTATS

Epreuves de qualification

Sera déclaré vainqueur de l'épreuve le pilote qui aura cumulé le plus de points (4 manches qualificatives + finale incluses) au classement général de l'épreuve

Afin de constituer le podium de la journée, et déterminer la prime il est établi que les vainqueurs des manches finales (Elite & National) seront les vainqueurs de l'épreuve.

En cas d'égalité au classement général de l'épreuve, ces dernières seront traitées conformément à la section générale 9.3 de ce présent règlement.

A l'appui du classement général de l'épreuve, chaque pilote se verra ainsi attribuer des points championnat suivant le barème prévu à l'article 9.

Finale

Sera déclaré vainqueur de l'épreuve le pilote qui aura cumulé le plus de points (**4 manches qualificatives + finale incluses**) au classement général de l'épreuve

Pour l'épreuve dite Finale le vainqueur de la Catégorie Elite sera le pilote qui aura cumulé le plus de points (**5 manches qualificatives + finale incluses**) au classement général de l'épreuve.

Pour l'épreuve dite Finale le vainqueur de la Catégorie Nationale sera le pilote qui cumulera le plus de points (**5 manches qualificatives + finale incluse**) au classement général de l'épreuve.

Si une égalité persiste à l'issue des manches finales, le résultat de la Finale déterminera le classement définitif.

Qualification pour 2019

• Catégorie Elite :

Seront qualifié pour la première épreuve de 2019 :

- ☞ Les pilotes classés de la 1^{ère} à la 8^{ème} place du Championnat Elite 2018 ;
- ☞ Le Champion de France National 2018
- ☞ Un Wild Card nommé **ou validé** par la CCP

• Catégorie National :

Seront qualifié pour la première épreuve de 2019 :

- ☞ **Les pilotes classés de la 9^{ème} à la 10^{ème} à la place du Championnat Elite 2018**
- ☞ **Les pilotes classés de la 2^{ème} à la 7^{ème} place du Championnat National 2018**
- ☞ **Le vainqueur de l'inter Ligue 2018**
- ☞ **Un Wild Card nommé ou validé par la CCP**

Lors des épreuves suivantes les pilotes classés 9^{ème} et 10^{ème} de l'Elite seront rétrogradés en National et substitués par les deux premiers du National et ainsi de suite sur les épreuves suivantes.

5 – PRIMES

Elite

Place	Montant
1	500 €
2	400 €
3	300 €
4	200 €
5	180 €
6	140 €
7	130 €
8	120 €
9	110 €
10	100 €

National

Place	Montant
1	90 €
2	80 €
3	70 €

CHAMPIONNAT DE FRANCE LONG TRACK ESPOIR 500

1 – GENERAL

Les pilotes dont l'âge est inférieur à 25 ans, (le pilote peut avoir 25 ans durant l'année du dit championnat) Une sélection de 10 ou 12 pilotes titulaires et des réservistes sera établie par la commission de course sur piste suivant les résultats du championnat de France **Espoir**, Elite et National **de l'année précédente**. Les pilotes engagés auront obligation de participer à l'ensemble du championnat. Seuls les pilotes nommés sur des épreuves FIM FIME ou sélection de la DTN pourront être exemptés. Compétition pour pilote solo.

2 – PARTICIPANTS

Coueurs admis : Pilotes licenciés INT, LUE, PAX, CEX, NCO, INJ, NJ

3 – FORMAT DE COURSE

Le format sera déterminé **par la commission des courses sur pistes** en fonction du nombre de pilotes participants et du nombre d'épreuves composant ce championnat.

- Cas N°1 : Championnat réalisé sur une seule épreuve

Lors de chaque compétition, chaque pilote réalisera 3 manches qualificatives et une finale. A l'issue des 3 manches qualificatives, un classement provisoire sera établi. Il permettra notamment à chaque pilote de choisir sa position sur la grille de départ lors de la manche finale.

Le pilote ayant totalisé le plus de points au classement provisoire de l'épreuve sera le premier à choisir sa position de départ, puis le second, et ainsi de suite. Chaque pilote participera ensuite à une finale en fonction de sa place au classement provisoire de l'épreuve. La position d'arrivée de chaque pilote lors des manches finales déterminera l'ordre du classement définitif de l'épreuve.

- Cas N°2 : Championnat réalisé sur plusieurs épreuves

Lors de chaque compétition, chaque pilote réalisera au maximum 3 manches qualificatives et une finale.

A l'issue des 3 manches qualificatives, un classement provisoire sera établi.

Il permettra notamment à chaque pilote de choisir sa position sur la grille de départ lors de la manche finale. Le pilote ayant totalisé le plus de points au classement provisoire de l'épreuve sera le premier à choisir sa position de départ, puis le second, et ainsi de suite.

Seuls les 5 premiers pilotes de ce classement provisoire prendront part à la finale. La position d'arrivée de chaque pilote lors de cette manche finale permettra de déterminer le podium de la journée, indépendamment du classement définitif de cette même épreuve qui sera calculé Conformément à la section 4.1 du présent règlement.

4 – RESULTATS

4.1- Méthode de classification

- Cas N°1 : Championnat réalisé sur une seule épreuve

Dans ce cas, le classement général de l'épreuve et du championnat sont confondus. Ce dernier sera établi en fonction des places réalisées par chacun des pilotes lors des manches finales (1^{er} de la finale = vainqueur de l'épreuve = champion de France ; etc.)

- Cas N°2 : Championnat réalisé sur plusieurs épreuves

Afin de constituer le podium de la journée, il est établi que le vainqueur de la finale sera le vainqueur de l'épreuve.

Pour autant, le classement de l'épreuve sera calculé en additionnant le total des points réalisés par chaque pilote, manche et finale incluses.

A l'appui du classement général de l'épreuve, chaque pilote se verra ainsi attribuer des points championnat suivant le barème prévu à l'article 9.

4.2 – Traitement des égalités

En cas d'égalité au classement définitif de l'épreuve, ces dernières seront traitées conformément à la section générale 9.3 de ce présent règlement.

A l'issue de la dernière épreuve comptant pour ce championnat, une manche de départage devra être organisée en cas d'égalité pour les 3 premières places du classement général annuel.

5 – PRIMES

Place	Montant
1	200 €
2	150 €
3	120 €
4	100 €
5	70 €

CHAMPIONNAT DE FRANCE DE GRASS TRACK SIDE CAR

1 – GENERAL

En cas de désistement important de pilotes l'épreuve ou les épreuves pourront être annulées. Seuls les équipages nommés sur des épreuves FIME pourront être exemptés.

Un minimum de 4 équipages est obligatoire pour une épreuve de Championnat de France Side-car.

2 - PARTICIPANTS

Coueurs admis : NCO, NJC, LUE, INT, INJ, PAX, CEX.

Pour la première épreuve, le top 3 du classement du Championnat de France Side Car 2017 sera qualifié directement. Le 4^{ème} et 5^{ème} seront les deux premiers de la manche qualificative qui **devra se tenir avant la 1^{ère} manche du programme side-car.**

Lorsqu'un passager régulièrement engagé se trouvera indisponible pour cause de blessure avant ou pendant l'épreuve, le pilote pourra prendre le départ des courses avec un nouveau passager, à condition que :

- L'identité de son nouveau passager et sa licence soient régulièrement contrôlées par le club organisateur et qu'il ne soit pas déjà qualifié pour un Championnat le même jour.
- Qu'il ait effectué au moins deux tours de reconnaissance avec son nouveau passager, que l'équipage ainsi formé se présente à son couloir dans les délais impartis.

En cas de forfait d'un équipage qualifié, les équipages arrivant à la suite dans l'ordre du classement de la manche qualificative seront sélectionnés jusqu'à avoir le quota de 5 équipages. Les deux premiers équipages non qualifiés seront considérés comme réservistes.

3 – FORMAT DE COURSE

Il sera donc fait une manche qualificative pour définir le 4^{ème} et 5^{ème} participant de la journée, seuls les 3 premiers du classement provisoire seront directement qualifiés pour l'épreuve. Ensuite, le format sera composé **au minimum de 3** manches.

4 – RESULTATS

Afin de constituer le podium de la journée, le classement général de l'épreuve sera calculé en additionnant le total des points réalisés par chaque équipage.

A l'appui du classement général de l'épreuve, chaque pilote se verra ainsi attribuer des points championnat suivant le barème prévu à l'article 9.

En cas d'égalité au classement général de l'épreuve, ces dernières seront traitées conformément à la section 9.3 de ce présent règlement.

A l'issue de la dernière épreuve comptant pour ce championnat, une manche de départage devra être organisée en cas d'égalité pour les 3 premières places du classement général annuel.

5 – PRIMES

Place	Montant
1	250 €
2	200 €
3	150 €
4	100 €
5	80 €

CHAMPIONNAT DE FRANCE DE FLAT TRACK

1 – GENERAL

Seuls les pilotes nommés sur des épreuves FIM et FIME ou sélection de la DTN pourront être exemptés. Compétition pour pilote solo et quad **sur tout type de circuit à l'exception des pistes en herbe.**

2 – PARTICIPANTS

Toute licence selon les Règles Techniques et de Sécurité.

Nombre d'engagés :

Pour les circuits disposant d'une largeur minimale de 12 mètres (voir RTS CCP)

- Solo : 10 pilotes minimum et 20 pilotes maximum.
- Quad : 8 pilotes minimum et 18 pilotes maximum.

Suivant le nombre de participants une sélection pourra être aménagée par la commission des Courses sur Piste.

3 – FORMAT DE COURSE

- Solo :

Lors de chaque compétition, chaque pilote réalisera 3 manches qualificatives et une finale.

La grille de départ sera établie pour chaque épreuve par la commission des courses sur pistes. Les manches qualificatives se dérouleront sur 6 tours tandis que la manche finale comportera 10 tours.

A l'issue des 3 manches qualificatives, un classement provisoire sera établi. Il permettra notamment à chaque pilote de choisir sa position sur la grille de départ lors de la manche finale. Le pilote ayant totalisé le plus de points au classement provisoire de la journée sera le premier à choisir sa position de départ, puis le second, et ainsi de suite.

Répartition des pilotes sur la grille de départ en fonction du nombre :

10 pilotes : L1 = 5 pilotes / L2 = 5 pilotes

11 pilotes : L1 = 6 pilotes / L2 = 5 pilotes

12 pilotes : L1 = 6 pilotes / L2 = 6 pilotes

13 pilotes : L1 = 5 pilotes / L2 = 5 pilotes / L3 = 3 pilotes

14 pilotes : L1 = 5 pilotes / L2 = 5 pilotes / L3 = 4 pilotes

15 pilotes : L1 = 5 pilotes / L2 = 5 pilotes / L3 = 5 pilotes

Au-delà de 15 pilotes engagés, une formule tournante sera organisée comprenant 10 pilotes maximum par manche répartis en 2 lignes (L1 = 5 pilotes / L2 = 5 pilotes) sur la grille de départ.

NB : L1 = Ligne 1 / L2 = Ligne 2 / L3 = Ligne 3

- **Quad :**

Le format de course sera établi en fonction du nombre de participants.
Chaque pilote réalisera 3 manches qualificatives et une finale

4 - ARRET DE LA COURSE

A la seule discrétion de l'arbitre, tout pilote qui provoque l'arrêt de la course sera soit disqualifié soit placé 15 mètres derrière la grille.

En cas d'arrêt de la course dans les situations suivantes, les prescriptions suivantes seront appliquées :

- **Manche de 6 tours :**

Si l'arrêt de la manche est provoqué lorsque tous les coureurs ont effectué moins de 2 tours complets, un nouveau départ doit être ordonné avec les positions de départ originales de chaque pilote.

Si l'arrêt de la manche est provoqué lorsque tous les coureurs ont effectués entre 3 et 4 tours complets, un nouveau départ doit être ordonné avec tous les coureurs toujours en compétition au moment de l'arrêt. Ces derniers devront utiliser leurs positions initiales lors de ce nouveau départ qui se déroulera sur le nombre restant de tours à parcourir.

Si l'arrêt de la manche est provoqué lorsque tous les coureurs ont effectués entre 5 et 6 tours complets, la manche est dans ce cas classée en tenant compte des positions de chaque pilote au moment de l'arrêt de la course.

- **Manche de 10 tours :**

Si l'arrêt de la manche est provoqué lorsque tous les coureurs ont effectué moins de 2 tours complets, un nouveau départ doit être ordonné avec les positions de départ originales de chaque pilote.

Si l'arrêt de la manche est provoqué lorsque tous les coureurs ont effectués entre 3 ou 8 tours complets, un nouveau départ doit être ordonné avec tous les coureurs toujours en compétition au moment de l'arrêt. Ces derniers devront utiliser leurs positions initiales lors de ce nouveau départ qui se déroulera sur le nombre restant de tours à parcourir.

Si l'arrêt de la manche est provoqué lorsque tous les coureurs ont effectués entre 9 ou 10 tours complets, la manche est dans ce cas classée en tenant compte des positions de chaque pilote au moment de l'arrêt de la course.

5 – RESULTATS

Afin de constituer le podium de la journée, il est établi que le vainqueur de la finale sera le vainqueur de l'épreuve.

Le classement général de l'épreuve sera calculé en additionnant le total des points réalisés par chaque pilote, manche finale incluses. A l'appui du classement général de l'épreuve, chaque pilote se verra ainsi attribuer des points championnat suivant le barème prévu à l'article 9.

En cas d'égalité au classement général de l'épreuve, ces dernières seront traitées conformément à la section 9.3 de ce présent règlement.

A l'issue de la dernière épreuve **comptant pour ce championnat**, une manche de départage **devra** être organisée en cas d'égalité pour les 3 premières places **du classement général annuel**.

Pour les pilotes classés 4^{ème} et suivants au classement général annuel, le départage sera défini **en fonction du résultat de chaque pilote lors des épreuves précédentes**.

6 – BAREME DES PRIMES

Place	Montant
1	150 €
2	100 €
3	50 €

7 – SPECIFICITES

L'utilisation d'un pneu type "Flat-Track" **en 19 pouces est obligatoire.**

Au cas par cas en fonction des conditions de course ou de la nature du circuit dans l'intérêt de maintenir des conditions de sécurité et de pratique optimales.

Si tel est le cas, la décision du jury de l'épreuve sera opposable à l'ensemble des pilotes présents dans les différentes catégories Flat-Track le jour de la compétition.

Tout pilote dont le départ est anticipé devra partir 5 mètres derrière la dernière ligne. En cas de récidive de départ anticipé le pilote sera exclu.

CHAMPIONNAT DE FRANCE DE LONG-TRACK 250CC

1 – GENERAL

En cas de désistement important de pilotes l'épreuve ou les épreuves pourront être annulées.

Seuls les pilotes nommés sur des épreuves FIM FIME ou sélection de la DTN pourront être exemptés.
Compétition pour pilote solo.

2 – PARTICIPANTS

NCO, NJC, LUE, INT, INJ.

Si le nombre de compétiteurs requis n'est pas suffisant, les pilotes pourront être amenés à concourir avec les pilotes de la catégorie Ligue 500cc.

3 – FORMAT DE COURSE

Le format sera déterminé en fonction du nombre de pilotes avec un minimum de 3 manches et une finale si le nombre d'engagés est supérieur à 6 pilotes.

4 – RESULTATS

Afin de constituer le podium de la journée, il est établi que le vainqueur de la finale (le cas échéant) sera le vainqueur de l'épreuve.

Pour autant, le classement général de l'épreuve sera calculé en additionnant le total des points réalisés par chaque pilote, manche finale incluse.

A l'appui du classement général de l'épreuve, chaque pilote se verra ainsi attribuer des points championnat suivant le barème prévu à l'article 9.

En cas d'égalité au classement général de l'épreuve, ces dernières seront traitées conformément à la section 9.3 de ce présent règlement.

A l'issue de la dernière épreuve **comptant pour ce championnat**, une manche de départage **devra** être organisée en cas d'égalité pour les 3 premières places **du classement général annuel.**

5 – BAREME DES PRIMES

Place	Montant
1	90 €
2	80 €
3	70 €

CHAMPIONNAT DE FRANCE COURSES SUR PISTE 85-129 – KIDS - EDUCATIF

1 – GENERAL

En cas de désistement important de pilotes l'épreuve ou les épreuves pourront être annulées. Seuls les pilotes nommés sur des épreuves FIM et FIME pourront être exemptés.

Compétition pour pilote solo.

2 – PARTICIPANTS

Licences NJ

- Catégorie Educatif : 6 à 7 ans 50cc ou 90cc auto ou semi-auto
- Catégorie Kids A : 7 à 9 ans 65cc 2 Temps maximum ou 108cc 4 Temps Maximum
- Catégorie Kids B : 9 à 11 ans 85cc 2 Temps maximum ou 129cc 4 Temps Maximum
- Catégorie 85cc-129cc : à partir de 11 ans 85cc 2 Temps maximum ou 129cc 4 Temps Maximum

Le pilote ne devra pas avoir atteint l'âge maximum au 1er janvier 2018.

3 – FORMAT DE COURSE

Pour l'éducatif : 2 séances d'essais et 3 à 4 tours. Tous les pilotes seront récompensés. Il est souhaitable de prendre contact avec un éducateur.

Les catégories « Kids » et « 85-129cc » sont regroupées si l'une de ces catégories comporte moins de 4 pilotes.

Le circuit devra être modifié, si nécessaire, pour les adapter aux machines et au niveau des pilotes.

Recommandation :

Il est rappelé aux accompagnateurs que les règles sont les mêmes que pour le Championnat de France. Aucun parent ne sera toléré à l'intérieur de la piste et/ou sur la ligne de départ

4 – RESULTATS

Ces catégories feront l'objet d'un classement séparé. Il n'y aura pas de cumul de points en cas de changement de catégorie en cours d'année.

Les pilotes de la catégorie « Kids » prenant un tour par les pilotes « 85-129cc » ou le pilote de la catégorie « Educatif » prenant un tour par les pilotes « Kids » seront tout de même classés.

Tous les pilotes seront récompensés.

Afin de constituer le podium de la journée, il est établi que le vainqueur de la finale (le cas échéant) sera le vainqueur de l'épreuve.

Pour autant, le classement général de l'épreuve sera calculé en additionnant le total des points réalisés par chaque pilote, manche finale incluse.

A l'appui du classement général de l'épreuve, chaque pilote se verra ainsi attribuer des points championnat suivant le barème prévu à l'article 9.

En cas d'égalité au classement général de l'épreuve, ces dernières seront traitées conformément à la section 9.3 de ce présent règlement.

A l'issue de la dernière épreuve comptant pour ce championnat, une manche de départage devra être organisée en cas d'égalité pour les 3 premières places du classement général annuel.

CHAMPIONNAT DE FRANCE DE SPEEDWAY

1 – GENERAL

Les pilotes engagés auront obligation de participer à l'ensemble du championnat.

(En cas de désistement important de pilotes l'épreuve ou les épreuves pourront être annulées).

Seuls les pilotes nommés sur des épreuves FIM et FIME ou sélection de la DTN pourront être exemptés.

Compétition pour pilote solo

2 – PARTICIPANTS

Pilotes licenciés INT, LUE, PAX, CEX, NCO, INJ, NJ3.

3 – FORMAT DE COURSE

Le format sera déterminé par la commission des courses sur pistes en fonction du nombre de pilotes participants et du nombre d'épreuves composant ce championnat.

- Cas N°1 : Championnat réalisé sur une seule épreuve

Chaque pilote réalisera 4 ou 5 manches qualificatives et une finale.

A l'issue de ces manches qualificatives, un classement provisoire sera établi. Il permettra notamment à chaque pilote de choisir sa position sur la grille de départ lors de la manche finale.

Le pilote ayant totalisé le plus de points au classement provisoire de l'épreuve sera le premier à choisir sa position de départ, puis le second, et ainsi de suite.

La position d'arrivée de chaque pilote lors de la finale déterminera l'ordre du classement définitif de l'épreuve.

- Cas N°2 : Championnat réalisé sur plusieurs épreuves

Lors de chaque compétition, chaque pilote réalisera 4 ou 5 manches qualificatives.

A l'issue de ces manches qualificatives, un classement provisoire sera établi. Il permettra notamment à chaque pilote de choisir sa position sur la grille de départ lors de la manche finale.

Le pilote ayant totalisé le plus de points au classement provisoire de l'épreuve sera le premier à choisir sa position de départ, puis le second, et ainsi de suite.

Seuls les 4 premiers pilotes de ce classement provisoire prendront part à la finale.

La position d'arrivée de chaque pilote lors de cette manche permettra de déterminer le podium de la journée, indépendamment du classement définitif de cette même épreuve qui sera calculé conformément à la section 4.1 du présent règlement.

4 – RESULTATS

4.1- Méthode de classification

- Cas N°1 : Championnat réalisé sur une seule épreuve

Dans ce cas, le classement général de l'épreuve et du championnat sont confondus.

Ce dernier sera établi en fonction des places réalisées par chacun des pilotes lors de la finale (1^{er} de la finale = vainqueur de l'épreuve = champion de France ; etc.)

- Cas N°2 : Championnat réalisé sur plusieurs épreuves

Afin de constituer le podium de la journée, il est établi que le vainqueur de la finale sera le vainqueur de l'épreuve.

Pour autant, le classement général de l'épreuve sera calculé en additionnant le total des points réalisés par chaque pilote, manche finale incluse.

A l'appui du classement général de l'épreuve, chaque pilote se verra ainsi attribuer des points championnat suivant le barème prévu à l'article 9.

4.2 – Traitement des égalités

En cas d'égalité au classement définitif de l'épreuve, ces dernières seront traitées conformément à la section 9.3 de ce présent règlement.

A l'issue de la dernière épreuve comptant pour ce championnat, une manche de départage devra être organisée en cas d'égalité pour les 3 premières places du classement général annuel.

5 – BAREME DES PRIMES

Place	Montant
1	250 €
2	200 €
3	150 €
4	100 €
5	50 €