



REGLEMENT  
CHAMPIONNAT DE FRANCE  
ENDURANCE MOTO 25  
POWER 2020

## Règlement Championnat de France Endurance Moto 25 Power 2020

### Art. 1 – DEFINITION

La Fédération Française de Motocyclisme organise pour l'année 2020, une série de courses d'endurance ouvertes aux catégories définies à l'article 1.1.

Un titre de champion de France sera attribué pour chaque catégorie sous réserve qu'au minimum 15 pilotes aient marqué des points sur les épreuves inscrites au calendrier.

**Art 1.1 : Les machines admises à concourir pour le titre, réparties en deux catégories, sont les suivantes :**

#### 1. Open 4 temps monocylindre à boîte de vitesse ou à variateur n'excédant pas 15cv

##### Open 2 temps à boîte de vitesse ou à variateur n'excédant pas 15cv

Réservée aux participants âgés au minimum de 9 ans révolus à la date de la manifestation (cylindrée maxi 85cc 2 T ou 160cc 4 T pour les pilotes de 9 et 10 ans).

Plaques noires, numéros blancs

#### 2. Open 4 temps monocylindre à boîte de vitesse ou à variateur n'excédant pas 25cv

##### Open 2 temps à boîte de vitesse ou à variateur n'excédant pas 25cv

Réservée aux participants âgés au minimum de 9 ans révolus à la date de la manifestation (cylindrée maximum 85cc 2 T ou 160cc pour les pilotes de 9 et 10 ans).

Plaques jaunes, numéros noirs.

Les équipages choisiront leur numéro de course au moment de leur inscription sur engage-sports, étant entendu qu'un même numéro ne pourra être attribué deux fois et sera valable pour l'année. Le n° 1 ne pourra être attribué qu'au Champion de France en titre dans la catégorie concernée.

### Art. 2 – REGLEMENT TECHNIQUE ENDURANCE

Les machines pourront passer au banc de puissance sur demande de la direction de course. Les moteurs et les boîtiers électroniques d'allumage pourront être plombés par le commissaire technique.

Si le banc de puissance est absent ou indisponible, les moteurs et boîtiers électroniques des motos désignées par le Directeur de Course ou le Jury seront plombés jusqu'à l'épreuve suivante.

Les pilotes dont les machines auront fait l'objet de ce plombage devront impérativement présenter celles-ci avec les marques de plombage lors de l'épreuve suivante, où elles seront susceptibles d'être contrôlées. Faute de quoi, les points marqués dans les épreuves à compter et y compris celle où les marquages ont été apposés leur seront retirés.

Tout team dont la machine dépasserait la limite de la puissance admise par le règlement sera exclu du classement de la course.

#### A) MODIFICATIONS OBLIGATOIRES

- Démontage des béquilles, rétroviseurs, clignotants, phares, pédales et feux arrière
- Les embouts de guidon seront fermés
- Les repose-pieds devront être repliables avec ressorts de rappel ou réalisés dans un matériau facilement cassable
- Tous les reniflards (essence, huile, eau, électrolyte) devront aboutir dans un ou plusieurs récupérateurs
- Tous les bouchons de remplissage ou de vidange devront être freinés
- Les avertisseurs sonores devront être démontés ou neutralisés
- Pour toutes les modifications et dispositions non comprises dans ce paragraphe se reporter à l'article 3 du RTG

#### B) CARBURANT

Le carburant autorisé est de type sans plomb vendu aux pompes routières. Des tests de carburant pourront être effectués à la demande du délégué et/ou de la direction de course. Les teams désignés devront se présenter avec leur machine (réservoir vide) et avec un bidon d'huile cacheté, au contrôle technique, 20 minutes avant la fermeture du parc d'attente (volume de carburant : 5 litres maximum fourni par l'organisateur qui justifiera son achat hors grandes surfaces, à la charge du team et réglé par celui-ci avant le départ. Le team devra effectuer son premier relais (minimum vingt minutes) avec ce carburant sous peine d'exclusion de l'épreuve.)

Les ravitaillements sont interdits sur la piste mais autorisés uniquement devant le stand attribué au team, les extincteurs sont obligatoires dans tous les stands.

Il est OBLIGATOIRE de mettre un TAPIS ENVIRONNEMENTAL sous la machine pour toute intervention afin de protéger l'environnement. En cas de non-respect de cette obligation, il sera appliqué une pénalité de 2 tours.

**C) TOUTE MODIFICATION NON STIPULEE DANS LES PARAGRAPHEs PRECEDENTS EST REPUTEE INTERDITE.**

**D) APRES LES VERIFICATIONS TECHNIQUES, LE REMPLACEMENT DES PIECES SUIVANTES EST INTERDIT :**

- cadre, bas-moteur et carter, sauf roulements, cylindre et vilebrequin

**E) Montage d'un bracelet coupe-circuit avec cordon obligatoire sur les machines de toutes les catégories.**

### **Art. 3 – TRACE**

Les épreuves se dérouleront sur des circuits homologués.

La capacité de la piste sera fonction des R.T.S.

Si un circuit dispose d'un arrêté fixant le nombre maximum de pilotes admis, ce dernier devra être respecté (en accord avec les RTS).

Les organisateurs doivent faire figurer le nombre maximum de machines admises sur le règlement particulier de l'épreuve.

### **Art. 3.1 – CALENDRIER**

Les points permettant d'établir les classements du Championnat de France d'Endurance Moto 25 Power seront acquis lors des manifestations qui se dérouleront aux dates suivantes :

21 et 22 mars	Le Coteau	A.M. Région Panissière
11 et 12 avril	Château Gaillard	R.M.S.C Villeurbannais
2 et 3 mai	Varennes	MC St Pourcinois
30 et 31 mai	Fontenay le Comte	MC Fontenay le Comte
20 et 21 juin	Le Creusot	Racing Mob Creusotin
18 et 19 juillet	Mirecourt	MC Luneville
19 et 20 septembre	Moirans	MC Arbusigny
3 et 4 octobre	Alès – vitesse uniquement	MC Lyon
10 et 11 octobre	Le Coteau –endurance uniquement (8h)	A.M. Région Panissière

L'une ou l'autre de ces courses pourra changer de date sous réserve d'accord de la Commission nationale de vitesse. Des épreuves pourront également être ajoutées ou annulées en cours de saison.

**Le calendrier définitif sera disponible sur le site [www.ffmoto.org](http://www.ffmoto.org)**

**Un pilote ne peut être inscrit que dans une seule équipe par épreuve (âge minimum 9 ans).**

### **Art. 4 – PILOTES-EQUIPAGES**

Les épreuves du Championnat de France Moto 25 Power sont réservées aux pilotes de toute nationalité.

Chaque équipe sera composée de deux à quatre pilotes. Les temps de conduite devront être conformes aux R.T.S.

Les concurrents devront être en possession :

- **d'une licence FIM Europe, NJ3, NCO ou une manifestation(\*) délivrées par la F.F.M. pour l'année en cours.**

(\*) Dans ce cas le participant devra présenter un certificat médical de non contre-indication à la pratique du sport motocycliste en compétition datant de moins d'un an et d'une autorisation parentale pour les mineurs.

- **les concurrents mineurs devront être obligatoirement accompagnés d'une personne représentant légal ou mandaté.**

Le responsable de chaque team devra être titulaire d'une licence FFM au minimum de catégorie LAP.

Tout responsable de team et toute personne ayant accès à la zone de panneautage, de pré-grille ou de la voie des stands devra être en possession d'un pass ou (et) d'un bracelet fourni par l'organisateur.

## **Art. 5 – ENGAGEMENTS**

Les demandes d'engagement devront être faites uniquement par Internet, via le site : <https://ffm.engage-sports.com/> à partir du 14 janvier 2020.

Droits d'engagements : **285€** pour une endurance de trois à six heures **et 550€ pour une endurance de 8 heures.** Pour les autres, suivant la durée figurant au règlement particulier de l'épreuve (dont location du transpondeur.)

Les demandes d'engagement devront être faites au plus tard 30 jours avant la date de l'épreuve. Passé cette date et dans la limite des places disponibles, les engagements seront majorés de **100€.**

**Les engagements seront remisés 30 jours avant la date de l'épreuve.**

**Pour être prises en compte, les demandes d'engagement devront être confirmées par un paiement CB.**

**Le nombre de participants sera limité à la capacité homologuée du circuit.** Ils ne deviennent définitifs qu'après encaissement des droits et confirmation par l'organisateur.

**Les engagements des pilotes mineurs devront être accompagnés d'une autorisation parentale.**

L'organisateur doit obligatoirement confirmer l'engagement en joignant les horaires prévisionnels ainsi que la date de mise à disposition du paddock pour les concurrents, au plus tard **huit jours** après la date de clôture des engagements.

Team déclarant forfait

Pour tout forfait, un droit administratif de 80 € sera retenu et ce, quelle que soit la raison. Cette déclaration devra être faite par écrit ou email auprès de la F.F.M. Le justificatif devra impérativement lui parvenir huit jours avant le début des vérifications administratives. En cas de force majeure, la CNV se réserve le droit d'étudier la demande. Pour tout forfait à moins de 8 jours, la totalité de l'engagement sera retenue.

## **Art. 6 – CHRONOMETRAGE –TRANSPONDEURS**

Le chronométrage des machines se fera par système transpondeur. Les concurrents se verront remettre le transpondeur qu'ils devront fixer sur leur machine. Des supports de transpondeur, qui resteront la propriété du concurrent, seront vendus aux pilotes au prix de 8 euros.

Le transpondeur est sous l'entière responsabilité du concurrent, pendant toute la manifestation et jusqu'à sa restitution. En conséquence, la perte le vol ou la détérioration de ce transpondeur est à la charge du concurrent. Il doit être restitué au plus tard une heure après la fin de la course. En cas d'oubli, le pilote doit l'envoyer dans les trois jours à la FFM ou à l'adresse du responsable du chronométrage.

## **STAND**

Un emplacement de 3,50 m x 3,50 m maximum sera mis à la disposition de chaque team, charge pour lui d'y installer son stand qui sera placé sous sa responsabilité.

Les concurrents devront poser un tapis environnemental sur le sol à l'intérieur du stand pour les travaux mécaniques et un autre tapis devant le stand pour les ravitaillements.

Le numéro de chaque team devra être affiché dans les stands bien lisiblement.

Un extincteur à poudre d'un poids de 6 kg mini ou à CO2 d'un poids de 2kg mini, vérifié et en état de marche devra être posé à l'entrée du stand en cas de besoins Les extincteurs à eau sont interdits.

Tout cet équipement pourra être contrôlé par un membre du jury. En cas de manquement, une pénalité pourra être infligée au team (stop and go).

## **Art. 7 – VERIFICATIONS–BRIEFING**

**Vérifications administratives :**

Les pilotes devront présenter :

- Leur confirmation d'engagement
- Leur licence en cours de validité obligatoirement accompagnée du Guidon d'Argent ou Or pour les jeunes de 10 à 11 ans révolus ou du CASM à partir de 12 ans
- Une pièce d'identité

Ils recevront un transpondeur, pour le chronométrage électronique, ainsi que leur passeport technique (à leur première épreuve de l'année) et un bracelet de couleur.

### **Vérifications techniques :**

Les machines conformes aux prescriptions des articles 2 et 3 du présent règlement devront être présentées avec plaques et numéros de course, ainsi que le transpondeur en place sur la machine.

En même temps que la machine les pilotes devront présenter :

- Leur passeport technique dès la deuxième épreuve
- Leur casque homologué, de type intégral, d'une seule pièce et avec jugulaire
- Leurs gants et bottes ou chaussures en cuir
- Leur équipement de cuir (doublure nylon interdite)
- Leur protection dorsale homologuée par la norme EN 1621-2
- Leurs tapis environnementaux

**Briefing :** Tous les responsables de team et tous les pilotes devront assister au briefing obligatoire prévu à leur intention, avant la première séance d'essais. Ils devront signer la feuille d'émargement prévue à cet effet. Toute absence sera sanctionnée par un stop and go.

### **Art. 7.1 – Compte-tours**

La présence d'un compte-tours en état de marche et étalonné, indiquant le régime moteur, est obligatoire sur toutes les machines.

### **Art. 7.2 – Caméra embarquée**

Se référer à l'article 11.1 des règles générales pour les épreuves de vitesse et à l'article 2.1.24 du code sportif national.

### **ART. 7.3 – Changement de machine**

Dans le cas où une machine engagée serait dans l'impossibilité de prendre le départ de la course suite à un incident technique intervenu pendant les essais, le changement de machine pourra être envisagé.

La demande sera faite auprès du directeur de course et transmise au jury pour aval.

Cette machine devra être passée au contrôle technique. Elle pourra être de la même catégorie ou de catégorie inférieure à la machine remplacée. Tout changement de machine pendant la course est interdit.

### **Art. 8 – ESSAIS - QUALIFICATION**

- Une séance d'essais libres de 30 minutes sera prévue.
- Pour la composition de la grille de départ, une séance d'essais qualificatifs de 30 minutes sera prévue
- Chaque pilote devra avoir effectué un minimum de deux tours d'essais pour participer à la course
- Le meilleur temps réalisé par chaque équipage positionnera la machine sur la grille de départ

A l'issue des essais, une zone dédiée pour les simulations de départ sera définie sur l'ensemble des circuits. Ces simulations ne pourront se faire qu'après le drapeau à damier (voir règles générales CNV).

### **Art. 9 – DEPART**

La grille de départ sera établie après les essais chronos. Chaque équipage désignera le pilote qui prendra le départ. Un tour de reconnaissance sera effectué par toutes les machines qui viendront se placer sur la grille de départ, type championnat de France vitesse (ligne de trois machines décalées), moteur en marche et pilote sur la machine. Sur ordre du directeur de course les pilotes s'élanceront ligne par ligne pour effectuer un ou deux tours de chauffe (décision de la direction de course).

Après le ou les tours de chauffe, les machines reviendront se placer sur la grille de départ ligne par ligne machines en marche et pilote sur la machine, sous les ordres du directeur de course jusqu'au baisser du drapeau national.

Si une machine ne peut rester en marche sur la grille de départ, elle ira se placer en fond de grille et son départ "à la poussette" sera différé de cinq secondes après le baisser du drapeau tricolore.

Le team dont le pilote aura pris le départ "à la poussette" à sa place sur la grille au moment du baisser du drapeau tricolore, sera sanctionné d'un tour de pénalité.

### **Art. 10 – COURSE**

L'organisateur fournira et positionnera une pendule pouvant être consultée par les pilotes.

Les courses seront d'une durée minimum de 3 heures.

Tout abandon devra être signalé dans les meilleurs délais à la direction de course.



Temps de conduite : Relais de 30 minutes maxi. Les temps de conduite des pilotes sont placés sous l'entière responsabilité du chef de Team.

### **Procédure "Stop and Go"**

Le temps d'arrêt pour une procédure est fixé à 30 secondes.

Suivant l'importance de l'infraction, plusieurs procédures de "Stop and Go" consécutives pourront être appliquées. Si une pénalité "Stop and Go" est infligée à un team, un panneau jaune accompagné du numéro de la machine sera présenté au pilote étant en piste au moment de la présentation du panneau. Celui-ci aura cinq tours maximum pour s'arrêter à l'endroit défini par la direction de course. S'il ne s'arrête pas, il sera exclu de la compétition. Toutefois, la machine pourra continuer la course avec les autres pilotes.

Dans le cas où la fin de la course interviendrait avant l'application de la procédure, le ou les équipages concernés se verront infliger une pénalité d'un tour par procédure.

### **Arrêts :**

#### **Sur la piste :**

En cas de panne sur la piste, le pilote devra placer sa machine en dehors de la piste de sorte qu'elle ne présente aucun danger pour les autres concurrents. Il pourra effectuer, dans ces conditions et sans aide extérieure, de petites réparations puis reprendre la piste sous couvert des commissaires de piste.

Tout ravitaillement ou intervention d'assistance est strictement interdit sur la piste, en dehors des stands. Si la réparation ne peut être effectuée sur place, le pilote poussera sa machine dans le sens de la course en dehors de la piste et pour revenir au stand par les raccourcis qui lui seront indiqués par les commissaires.

Tout pilote qui s'éloigne de plus de 10 mètres de sa machine entraîne l'abandon de celle-ci, donc de l'équipage, exception faite en cas d'évacuation sanitaire. Dans ce cas, aucune personne autre qu'un Officiel ne peut s'approcher de la machine en attendant le retour du pilote, sous peine de mise hors course. D'autre part le pilote ne devra en aucune manière quitter le service médical si celui-ci décide de lui interdire de reprendre la course. Le directeur de course pourra alors autoriser un autre pilote de l'équipe, en tenue de course, à récupérer la machine pour continuer l'épreuve en respectant les conditions de temps de conduite prévues au paragraphe précédent.

Dans le cas de chute sérieuse, s'il s'avère que la machine est endommagée, elle devra être contrôlée par un commissaire technique après réparation et avant de reprendre la piste.

#### **Aux stands :**

Pour toute intervention sur la machine, y compris le changement de pilote, le moteur doit être arrêté.

L'accès aux stands ne peut se faire que par l'entrée de la piste de décélération. La circulation s'effectue à vitesse réduite (30 km/h) devant les stands et jusqu'à l'accès à la piste de course.

**Dès l'entrée de la piste de décélération**, le pilote peut recevoir l'aide de ses mécaniciens pour rejoindre son stand. Le retour sur la piste de course s'effectue par la sortie de la piste de décélération sous la responsabilité des commissaires de piste en place.

Il est formellement interdit de fumer, de souder ou d'employer quelque source de chaleur que ce soit dans les stands ainsi que d'employer un moteur thermique.

Le carburant stocké dans les stands ne devra pas dépasser deux fois 10 litres.

**NOTA : Lors des ravitaillements, la machine doit être béquillée sur un tapis environnemental placé devant le stand attribué au team. Le pilote ne doit pas rester sur celle-ci.** La personne assurant le ravitaillement devra être vêtue d'une combinaison, de chaussures fermées, de gants, la tête couverte d'un casque intégral et d'une cagoule. Seule sera admise près de la machine, une autre personne prête à intervenir avec un extincteur. Si de l'essence est répandue sur le réservoir, celui-ci devra être essuyé avant que le pilote remonte sur sa machine.

#### **Arrêt de course :**

Si pour une raison grave, la direction de course doit interrompre la course, cela se fera sur présentation du drapeau rouge **EXCLUSIVEMENT**. Les machines rejoindront, à vitesse réduite, le parc fermé. A ce moment, les machines arrêtées en stand devront également rejoindre, le parc fermé. Les machines non roulantes au moment de l'arrêt de course resteront en stand mais toute intervention sur ces machines devra cesser immédiatement jusqu'au moment du nouveau départ.

**Procédure nouveau départ** : Le nouveau départ aura lieu au plus tôt, 15 minutes après que les teams en aient été informés. Le pilote ou le mécanicien de chaque team est autorisé à récupérer la machine en parc fermé. Celui-ci sera ouvert cinq minutes avant l'ouverture de la sortie du couloir des stands. Les teams seront autorisés à faire le complément d'essence ou le changement de pneus devant leur stand respectif à l'exception de toute autre intervention. La procédure de départ pourra être identique au départ précédent. 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, 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 jusqu'au baisser du drapeau national. Le safety-car effectuera un tour complet et s'effacera avant la ligne de départ.

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.

S'il est impossible de recommencer la course, la moitié des points sera attribuée pour le Championnat, si 50 % ou plus de la distance ou du nombre de tours prévus ont été accomplis.

**Neutralisation** : Si pour toute cause que ce soit, la course devait être neutralisée,

- La direction de course présentera un panneau portant l'inscription "SAFETY-CAR"
- Les commissaires de piste présenteront simultanément un panneau "SC" et un drapeau jaune agité
- Un véhicule de sécurité, gyrophare allumé, entrera en piste afin de retenir les machines à vitesse réduite jusqu'à la fin de l'intervention
- La sortie des stands sera fermée
- A partir de l'entrée en piste de ce véhicule, les pilotes sont sous le régime du drapeau jaune. Tout dépassement est interdit,- La sortie des stands s'effectuera de la manière suivante : Le commissaire à la sortie des stands ouvrira celle-ci 15 secondes après le passage du safety-car, la sortie des stands sera ouverte pendant dix secondes pour permettre aux concurrents dans la voie des stands de reprendre la piste. Les tours réalisés pendant cette période seront comptabilisés au même titre que ceux de la course.
- A la fin de l'intervention, le safety-car éteindra son gyrophare en passant devant le poste de chronométrage et sortira de la piste à la fin du tour.

**Arrêt de la course sous régime safety-car** : Si l'arrêt de la course au drapeau rouge est intervenu pendant une neutralisation de la course au safety-car, le nouveau départ s'effectuera lancé derrière le safety-car. Le directeur de course informera toutes les équipes de la procédure de départ. Les machines seront respectivement placées dans l'ordre derrière le safety-car suivant le classement au moment de l'arrêt de la course. Le safety-car effectuera quelques tours et la course sera relancée suivant la procédure habituelle.

#### **Art. 11 – ARRIVEE**

Au terme de la course, le drapeau à damiers sera présenté au passage du pilote de tête sur la ligne d'arrivée. Pour être classé, tout pilote et sa machine, devront avoir franchi la ligne d'arrivée après le vainqueur, dans les cinq minutes qui suivent le signal de fin de course.

Si un (des) coureur(s) précède(nt) de près, avant la ligne d'arrivée, le coureur de tête lors du dernier tour, le directeur de course présentera simultanément au(x) coureur(s) le drapeau à damiers et le drapeau bleu.

Ceci signifie que la course est terminée pour le coureur de tête tandis que les coureurs qui précèdent de près le coureur de tête doivent terminer le dernier tour pour recevoir le drapeau à damiers.

Dès le moment où le drapeau à damiers est abaissé, la sortie des stands est fermée.

#### **Art. 12 – CLASSEMENT DE LA COURSE – RECOMPENSES**

Le classement de la course sera établi en fonction du nombre de tours accomplis et de l'ordre de passage sur la ligne d'arrivée. Pour être classée, une équipe doit :

- Avoir franchi la ligne d'arrivée (sur la piste) dans les conditions prévues à l'article 11
- Avoir parcouru au moins 75% des tours effectués par le vainqueur de sa catégorie

Dans le cas où la course serait disputée en plusieurs parties, on additionnera le nombre de tours effectués dans chacune d'elles. L'équipage ayant effectué le plus grand nombre de tours serait déclaré vainqueur. En cas d'égalité de nombre de tours, c'est l'ordre d'arrivée de la seconde partie qui serait prise en considération.

Des coupes ou récompenses seront remises aux trois premiers équipages de chaque catégorie.

Le classement du championnat se fera par le cumul des points attribués à chaque team et à chaque épreuve inscrite au calendrier FFM 2020.

Pour chaque course, les points pour le championnat, seront attribués de la manière suivante :

### Barème des points pour les courses dont la durée est inférieure ou égale à 6 heures

1 er	30 pts	8 ème	13 pts	15 ème	6 pts
2 ème	24 pts	9 ème	12 pts	16ème	5 pts
3 ème	21 pts	10 ème	11 pts	17 ème	4 pts
4 ème	19 pts	11ème	10 pts	18 ème	3 pts
5 ème	17 pts	12 ème	9 pts	19 ème	2 pts
6 ème	15 pts	13 ème	8 pts	20 ème	1 pt
7 eme	14 pts	14 ème	7 pts		

### Barème des points pour les courses dont la durée est supérieure 6 heures ou égale à 12 heures

1 er	35 pts	8 ème	13 pts	15 ème	6 pts
2 ème	29 pts	9 ème	12 pts	16 ème	5 pts
3 ème	25 pts	10 ème	11 pts	17 ème	4 pts
4 ème	21 pts	11 ème	10 pts	18 ème	3 pts
5 ème	18 pts	12 ème	9 pts	19 ème	2 pts
6 ème	16 pts	13 ème	8 pts	20 ème	1 pt
7 ème	14 pts	14 ème	7 pts		

### Barème des points pour les courses dont la durée est supérieure à 12 heures

1 er	40 pts	8 ème	15 pts	15 ème	6 pts
2 ème	33 pts	9 ème	13 pts	16ème	5 pts
3 ème	28 pts	10 ème	11 pts	17 ème	4 pts
4 ème	24 pts	11ème	10 pts	18 ème	3 pts
5 ème	21 pts	12 ème	9 pts	19 ème	2 pts
6 ème	19 pts	13 ème	8 pts	20 ème	1 pt
7 eme	17 pts	14 ème	7 pts		

**Classement final : Les ex-æquo seront départagés par leur plus grand nombre de places de premier, deuxième, troisième etc. S'il est impossible de les départager, ils auront le même classement.**

Tout team engagé dans une épreuve comptant pour le championnat de France, marquera des points au classement dans la catégorie à laquelle il appartient.

Un classement ligue pourra être établi sur chaque épreuve.

#### Art. 13 – VERIFICATIONS FINALES

A la fin de la course, toutes les machines seront placées en parc fermé, les trois premières seront vérifiées, d'autres pourront l'être à la discrétion du directeur de course.

Durée du parc fermé : 30 minutes après l'affichage des résultats.

#### Art. 14 – RECLAMATIONS (Titre III du code sportif national)

Elles devront être présentées par écrit, au directeur de course, accompagnées d'une caution de 300 €, dans les délais prévus au titre III du code sportif national. Cette caution ne sera remboursée que si le bien-fondé de la réclamation est reconnu.

En outre, pour toute réclamation portant sur une machine et nécessitant un démontage moteur, il sera demandé une caution de 100 euros pour un moteur deux temps et 200 euros pour un moteur quatre temps. Cette caution sera remboursée si la machine démontée s'avère non conforme ou versée au concurrent contraint au démontage si la conformité de la machine est reconnue.

Le directeur de course peut faire démonter toute machine de son choix à l'arrivée. Un pilote contraint de démonter ne peut prétendre à une indemnité quelconque (sauf disposition règlementaire particulière).

Tout litige suite à un démontage, après la manifestation sera tranché par la CNV, après avis des commissaires techniques responsables du contrôle. En cas de contestation de la décision, l'instance compétente est le tribunal national de discipline et d'arbitrage.



Lors des épreuves, la FFM se réserve toute possibilité quant aux vérifications et démontage d'une machine, notamment la saisie provisoire des pièces (assemblées ou non) pour contrôle ultérieur. La non-disponibilité temporaire, pour le concurrent, de ses pièces ne peut donner lieu à aucune indemnité ou réclamation. Ces pièces seront remises à disposition du concurrent le plus rapidement possible.

#### **Art. 15 – SANCTIONS**

Des sanctions (amendes, stop and go, déclassement voire exclusion) pourront être infligées, par les officiels, aux pilotes, si eux-mêmes ou leurs accompagnateurs ne respectent pas les règles de sécurité, de bruit et de comportement dans les enceintes sportives (piste, stand, paddock et les abords) sans préjuger des sanctions complémentaires demandées par le jury auprès des instances disciplinaires.

Tout comportement jugé dangereux dans la voie des stands sera pénalisé d'un "stop and go" de 30 secondes.

#### **Art. 16 – ENVIRONNEMENT**

Les tapis d'environnement sont obligatoires tant à l'intérieur des stands que devant ceux-ci pour les ravitaillements. A la fin de la compétition, les stands et les abords doivent être débarrassés de tout matériel ou matériau utilisé lors de la compétition (bidons, déchets, pneus usagés, etc.). Une caution d'un montant de 300€ sera demandée à l'engagement.

En aucun cas les pneus usagés ne peuvent être mis dans les poubelles de l'organisateur. Une amende de 250 € pourra être infligée.

#### **Art. 17 – OFFICIELS**

Officieront sur chaque épreuve :

- La CNV nommera un directeur de course ayant satisfait à un séminaire spécifique ou équivalent, un délégué, un commissaire technique national et une équipe chronométrage désignée par la F.F.M.

L'organisateur nommera un directeur de course adjoint, deux commissaires sportifs ayant satisfait à un séminaire spécifique (Les désignations du directeur de course adjoint et des commissaires sportifs devront avoir obtenu l'aval de la C.N.V.) et trois aides techniques.

Il appartient au Délégué (Président du Jury ou arbitre) de communiquer à la C.N.V. un rapport détaillé sur le déroulement de l'épreuve.

Les prescriptions du Code Sportif National, et de ses annexes ainsi que celles du présent règlement seront applicables sur ces épreuves

#### **Art. 18 – LITIGES**

Tous les cas non prévus au présent règlement seront tranchés par le Jury de l'épreuve, conformément aux dispositions du Code Sportif National de la F.F.M., de ses Annexes et des règles générales des épreuves de vitesse.

#### **Art. 19 – RESPONSABILITES**

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

#### **Art. 20 – LAISSEZ-PASSER**

L'organisateur devra fournir un bracelet à chaque pilote, deux bracelets pour les mécaniciens, deux bracelets pour les panneauteurs et un bracelet pour le responsable du team (épreuve de moins de 12 heures).

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