2023

RÈGLEMENT DU CHAMPIONNAT DE VITESSE & D'ENDURANCE DE LA LMNA 2023

Ligue Motocycliste Nouvelle-Aquitaine

VITESSE

LIGUE MOTOCYCLISTE DE NOUVELLE AQUITAINE

CHAMPIONNAT DE VITESSE ET D'ENDURANCE 2023

TABLE DES MATIERES

REGLEMENT DU CHAMPIONNAT DE VITESSE 3
ARTICLE PREMIER - REGLES GENERALES 3
Challenge Dunlop 3
ARTICLE 2 - CATEGORIES 3
ARTICLE 3 - INSCRIPTION & ENGAGEMENT 3
ARTICLE 4 - EPREUVES 4
Tombola le samedi soir : 5
ARTICLE 5 - CLASSEMENTS 5
Championnat de Ligue Nouvelle Aquitaine 5
Challenge DUNLOP 5
ARTICLE 6 - VERIFICATIONS ADMINISTRATIVES ET TECHNIQUES 5
ARTICLE 7 - PROCEDURE DE DEPART 6
ARTICLE 8 - ARRET DE COURSE / NOUVEAU DEPART / NEUTRALISATION 6
ARTICLE 9 - VERIFICATIONS FINALES 6
ARTICLE 10 - RECLAMATIONS 6
ARTICLE 11 - ASSURANCES 6
ARTICLE 12 - OFFICIELS 6
ARTICLE 13 - PRESCRIPTIONS GENERALES 6
ARTICLE 14 - REMISE DE PRIX 6
Championnat de Ligue Nouvelle Aquitaine de Vitesse 6
Challenge DUNLOP 6
ARTICLE 15 - RESPONSABILITES 7
ARTICLE 16 - VOIE DE DECELERATION, MUR DE CHRONOMETRAGE 7
ARTICLE 17 - STANDS 7
INTERDICTION ABSOLUE 7

REGLEMENT CHAMPIONNAT D'ENDURANCE TWIN 9
ARTICLE PREMIER - REGLES GENERALES 9
ARTICLE 2 - CATEGORIES 9
ARTICLE 3 - INSCRIPTION & ENGAGEMENT 9
ARTICLE 4 - EPREUVES 11
Tombola le samedi soir : 11
ARTICLE 5 - CLASSEMENTS 11
Championnat de Ligue Nouvelle Aquitaine 11
Challenge DUNLOP 12
ARTICLE 6 - VERIFICATIONS ADMINISTRATIVES ET TECHNIQUES 12
ARTICLE 7 - PROCEDURE DE DEPART 12
ARTICLE 8 - PROCEDURE DE STOP & GO 12
ARTICLE 9 - ARRET AU STAND 12
ARTICLE 10 - RAVITAILLEMENTS 13
ARTICLE 11 - ARRET SUR LA PISTE 14
ARTICLE 12 - CONDUITE EN COURSE 14

ARTICLE 13 - ARRET DE COURSE / NOUVEAU DEPART / NEUTRALISATION *15*
ARTICLE 14 - ABANDON *15*
ARTICLE 15 - ARRIVEE *16*
ARTICLE 16 - RECLAMATIONS *16*
ARTICLE 17 - ASSURANCES *16*
ARTICLE 18 - OFFICIELS *16*
ARTICLE 19 - PRESCRIPTIONS GENERALES *16*
ARTICLE 20 - REMISE DE PRIX *16*
Championnat de Ligue Nouvelle Aquitaine 16
Challenge DUNLOP 16
ARTICLE 21 - RESPONSABILITES *16*
ARTICLE 22 - VOIE DE DECELERATION, MUR DE CHRONOMETRAGE *17*
ARTICLE 23 - STANDS *17*
INTERDICTION ABSOLUE 17
ARTICLE 24 – EQUIPEMENT DU POMPIER LORS DES RAVITAILLEMENTS *18*
ARTICLE 25 – PARTAGE DES STANDS DURANT LA COURSE D'ENDURANCE *18*

REGLES TECHNIQUES CHAMPIONNAT CNLA 19
ARTICLE PREMIER - GENERALITES *19*
ARTICLE 2 - GUIDONS ET COUPE CONTACT *19*
ARTICLE 3 - PAPILLON DES GAZ *19*
ARTICLE 4 - RECUPERATEURS *20*
ARTICLE 5 - GARDE CHAINE *20*
ARTICLE 6 - SYSTEME D'ECHAPPEMENT *20*
ARTICLE 7 - LEVIERS *20*
ARTICLE 8 - REPOSE-PIEDS *20*
ARTICLE 9 - FREINS *20*
ARTICLE 10 - BOUCHONS DE VIDANGE ET CIRCUIT D'HUILE *21*
ARTICLE 11 - CIRCUIT DE REFROIDISSEMENT : *21*
ARTICLE 12 - CARENAGE *21*
ARTICLE 13 - RESERVOIR DE CARBURANT *21*
ARTICLE 14 - EQUIPEMENTS *21*
ARTICLE 15 - PLAQUES NUMEROS *22*
ARTICLE 16 - PARC FERME ET CONTROLE DE CONFORMITE *22*
ARTICLE 17 - CONTROLE DU BRUIT *22*
ARTICLE 18 - SPECIFICITE MOTEUR *23*
ARTICLE 19 - PNEUMATIQUES *23*
ARTICLE 20 - HOMOLOGATION *23*
ARTICLE 21 - FEU ARRIERRE ROUGE *23*
ARTICLE 22 - CAMERA EMBARQUEE *23*

RÈGLEMENT DU CHAMPIONNAT DE VITESSE

ARTICLE PREMIER - REGLES GENERALES
La Ligue Motocycliste de Nouvelle Aquitaine organise un Championnat de Ligue de Vitesse.
La participation est ouverte à tout pilote détenteur d'une licence compétition ou d'une licence une manifestation.
Néanmoins, seuls les pilotes licenciés titulaires d'une licence compétition annuelle dans la Ligue Motocycliste de Nouvelle Aquitaine auront la possibilité de marquer et de cumuler les points pour le Championnat de ligue Nouvelle Aquitaine de vitesse.
L'épreuve reste ouverte à tous les autres pilotes, mais ils ne pourront pas prétendre à l'obtention de points ni à un quelconque classement.
Seront pris en priorité les pilotes de la Ligue Nouvelle Aquitaine réalisant l'intégralité du championnat de ligue.
La ligue se réserve le droit d'examiner et éventuellement d'interdire la compétition et/ou de déclarer hors classement le pilote ayant un palmarès en inadéquation avec le Championnat (notamment les pilotes ayant marqué des points en championnats du monde ou ayant été classés dans les 10 premiers en Championnat de Vitesse en France ou Europe (SBK, SSP…) et dans les 5 premiers d'un Championnat de France de PROMOSPORT ou toute coupe nationale.

Challenge Dunlop
Au sein du Championnat de Ligue Nouvelle Aquitaine Vitesse (dont le choix de la marque de pneus est libre), un Challenge DUNLOP est organisé pour les équipages roulant exclusivement en pneus DUNLOP (slick, structuré ou pluie) et inscrits à l'ensemble du Championnat avant la clôture des inscriptions de la saison en cours.
L'attribution des points sera soumise aux mêmes restrictions que celles du Championnat, hormis qu'elle sera accessible également pour les équipages dont les pilotes sont licenciés hors ligue Nouvelle Aquitaine mais adhérents à un club de la Ligue Motocycliste de Nouvelle Aquitaine.
Une dotation financière spécifique récompensera les pilotes classés du Challenge DUNLOP.

ARTICLE 2 - CATEGORIES
Le Championnat sera réparti en deux catégories : CLNA 1000, CLNA 600.

CLNA 1000 :
Plus de 650cc jusqu'à 1100cc, 4 temps, 4 cylindres
Plus de 675cc jusqu'à 1150cc, 4 temps, 3 cylindres
Plus de 750cc jusqu'à 1350cc, 4 temps, 2 cylindres

CLNA 600 :
Plus de 400cc à 650cc, 4 temps, 4 cylindres
Plus de 400cc à 675cc, 4 temps, 3 cylindres
Plus de 650cc à 850cc, 4 temps, 2 cylindres (4 soupapes/cyl.)
Plus de 850cc à 1100cc 4 temps, 2 cylindres (2 soupapes/cyl.)

ARTICLE 3 - INSCRIPTION & ENGAGEMENT
Les inscriptions à l'ensemble des épreuves du Championnat de Ligue doivent parvenir à la ligue Motocycliste Nouvelle Aquitaine avant le 15 mai de l'année en cours sur le site *engage-sport.com*. L'inscription au Challenge DUNLOP devra être effectuée au moment de l'inscription au Championnat de Ligue dans son ensemble. L'inscription au Challenge DUNLOP épreuve par épreuve ne sera pas possible.
Les engagements sur l'ensemble du Championnat sont prioritaires pour les licenciés de la Ligue Moto Nouvelle Aquitaine, à condition que les dossiers soient complets (inscriptions, règlements qui seront encaissés au fur et mesure des épreuves…). En second, les pilotes des

autres ligues s'inscrivant sur la totalité des épreuves seront prioritaires. Les pilotes s'inscrivant après le 10 mai de l'année en cour ne seront pas prioritaires.
Le nombre limite de pilotes est défini par l'arrêt d'homologation du circuit sur lequel se déroulent les épreuves.
Les inscriptions seront clôturées au plus tard 15 jours avant le début de l'épreuve, au-delà de cette date, seules les inscriptions sur place le jour de l'épreuve seront possibles, et ce jusqu'à 18H00, la veille de l'épreuve.

Modalité d'engagement - Tarif
Les montants des engagements incluant le transpondeur sont les suivants :

Catégories	Circuits	Inscription au Championnat, par épreuve	Inscription à une épreuve unique	Inscription retardataire
Vitesse	**Navarra**	**230,00 €**	**255,00 €**	**285,00 €**
Vitesse	**Pau-Arnos**	**215,00 €**	**240,00 €**	**270,00 €**
Vitesse	**Val de Vienne**			

Le chronométrage des machines s'effectuant par système transpondeur, chaque pilote devra déposer une caution d'un montant de 320,00 € qui sera détruite à la restitution des transpondeurs à la fin de l'épreuve. En cas de non-restitution de celui-ci, le chèque de caution sera mis à l'encaissement. Le transpondeur est sous l'entière responsabilité du pilote, pendant toute la manifestation et jusqu'à sa restitution ; en conséquence, la perte, le vol ou la détérioration du transpondeur est à la charge du concurrent. Le transpondeur devra être placé à l'avant de la moto sur la fourche sur le support prévu à cet effet.
Pour tout forfait à une épreuve avant la clôture des engagements en ligne, quel que soit le mode d'inscription initial (épreuve par épreuve ou tout le Championnat), un droit administratif de 65,00 € sera retenu.
Après l'ouverture des vérifications administratives, les droits d'engagement ne seront ni remboursés ni reportés.
En cas de chute ou casse lors des sessions d'entrainement, aucun remboursement d'engagement ne sera possible, et ce même avec un certificat médical. De même en cas d'annulation de l'épreuve par décision fédérale, ou préfectorale, aucun remboursement d'engagement ne sera effectué.
Un numéro de course unique sera attribué pour la totalité du Championnat à chaque participant 15 jours avant la 1ère épreuve. Les numéros de course CLNA 1000 et CLNA 600 ne pourront pas être identiques. Le numéro 1 est réservé prioritairement au champion de l'année précédente du championnat de ligue CLNA 1000 et CLNA 600.
L'inscription aux épreuves vaut acceptation que toutes les photos, vidéos prises lors des épreuves sont libres de droit d'image.

ARTICLE 4 - EPREUVES

Ce Championnat se déroule sur trois épreuves de deux manches. Celles-ci seront organisées par :

- *Le Val de Vienne Moto Club, du 17 au 18/06/2023, sur le Circuit de Navarra, au sein de l'épreuve du WERC,*
- *Le Moto Club de Pau Arnos, du 29 au 30/07/2023, sur le Circuit de Pau Arnos,*
- *Le Val de Vienne Moto Club, du 07 au 08/10/2023, sur le Circuit du Vigeant.*

Les séances chrono permettent d'établir la grille de départ des deux courses, un panachage pourra être effectué. Les manches seront d'une durée maximum de 30 minutes pour les épreuves organisées sur les circuits du Val de Vienne, Pau Arnos et Navarra (nombres de tours à définir en fonction du circuit et à l'appréciation de l'organisateur.)

Les moto-clubs organisateurs seront seuls responsables de l'établissement des horaires et du planning des essais libres, des essais chronos et des courses.

Tombola le samedi soir :
Sur chaque preuve, une tombola sera organisée pour les pilotes participant à l'épreuve avec différents lots dont un train de pneu.

ARTICLE 5 - CLASSEMENTS
Pour chaque catégorie, l'attribution des points sera répartie sur les quinze premiers selon le barème suivant :

Pos	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
Pts	25	20	16	13	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1

Des classements seront établis en additionnant les résultats acquis sur la totalité des épreuves du Championnat.
En cas d'ex aequo, ils seront départagés en considérant leur nombre de victoires, de secondes places, de troisièmes… et enfin (en cas d'égalité) sur le dernier résultat.

Championnat de Ligue Nouvelle Aquitaine
Le classement et l'attribution des points seront établis en ne tenant compte que des résultats des pilotes licenciés compétition à l'année au sein de la Ligue Nouvelle Aquitaine.
Un pilote participant à toutes les épreuves du Championnat de Ligue Nouvelle Aquitaine recevra une bonification de 4 points comptant pour le classement de ligue lors de la dernière épreuve.
S'il n'y a pas de réclamations dans les 30 minutes suivant la signature des résultats par le Directeur de Course, les feuilles de résultats ne pourront plus être modifiées.

A la fin du Championnat, les trois premiers de chaque catégorie du Championnat de Ligue Nouvelle Aquitaine recevront les primes suivantes :

- 1er : 500,00 €
- 2nd : 350,00 €
- 3ième : 200,00 €

Le règlement par chèque sera réalisé par envoi postal à l'issue de la validation des classements par la commission vitesse de la ligue Nouvelle Aquitaine en fin de championnat.

Challenge DUNLOP
Le classement et l'attribution des points seront établis en ne tenant compte que des résultats des pilotes éligibles roulant en pneus DUNLOP.
Il n'y aura pas de bonification de 4 points en fin de Championnat.

Une dotation financière par point (3,00 €/point) sera comptabilisée lors de chaque épreuve.
Le règlement par chèque sera réalisé par envoi postal à l'issue de la validation des classements par la Commission Vitesse de la Ligue Nouvelle Aquitaine en fin de Championnat.

L'utilisation de pneus DUNLOP sera contrôlée en prégrille et parc fermé pour les concurrents du Challenge DUNLOP.

ARTICLE 6 - VERIFICATIONS ADMINISTRATIVES ET TECHNIQUES
Les horaires seront définis par l'organisateur de la manifestation (voir règlement particulier de l'épreuve).
Les pilotes engagés pour le Championnat de Ligue Nouvelle Aquitaine se verront remettre lors de la première épreuve un livret technique. Ce dernier sera conservé par la Ligue Nouvelle Aquitaine.

ARTICLE 7 - PROCEDURE DE DEPART
Elle est de type simplifié pour toutes les manches. Un coureur ayant effectué un départ anticipé sera pénalisé par 10 secondes de pénalité. Un coureur ayant effectué un départ volé sera pénalisé par un passage par la voie des stands.

ARTICLE 8 - ARRET DE COURSE / NOUVEAU DEPART / NEUTRALISATION
Si le directeur de course décide de neutraliser la course, la procédure sera celle prévue à l'article 6 des règles générales pour les épreuves de vitesse.

ARTICLE 9 - VERIFICATIONS FINALES
A l'issue de la course, les cinq premières machines classées devront être mises en parc fermé. En cas de non-conformité de sa machine à l'arrivée de la deuxième course, le pilote sera sanctionné pour les deux courses.
Les machines des concurrents du Challenge DUNLOP devront être mises en parc fermé afin de vérifier la conformité de la marque de pneus.

ARTICLE 10 - RECLAMATIONS
Le dépôt de réclamation devra s'effectuer conformément à l'article 8 des règles générales pour les épreuves de vitesse.

ARTICLE 11 - ASSURANCES
Les organisateurs de chaque épreuve ont contracté une police d'assurance garantissant leur responsabilité civile en cas d'accident survenu pendant la manifestation, conformément à l'article R 331-30 et A 331-32 du Code du Sport.

ARTICLE 12 - OFFICIELS
Les officiels seront ceux désignés par la Fédération Française de Motocyclisme. Le Directeur de Course, les Directeurs de Courses Adjoints, les membres du Jury et les Commissaires Techniques devront avoir satisfait à un séminaire fédéral, en cours de validité.

ARTICLE 13 - PRESCRIPTIONS GENERALES
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 FFM, de ses annexes et des règles générales pour les épreuves de vitesse.

ARTICLE 14 - REMISE DE PRIX
Deux podiums par épreuves et la remise des prix de chaque épreuve seront organisés dès la fin de l'épreuve sur la base du classement scratch, et du classement du Challenge DUNLOP. Le vainqueur de l'épreuve du Challenge DUNLOP devra participer à une interview filmée à l'issue de chaque podium.

Championnat de Ligue Nouvelle Aquitaine de Vitesse
Les 3 premiers du classement final de chaque catégorie du Championnat de Ligue Nouvelle Aquitaine se verront récompensés en fin d'année par la ligue Nouvelle Aquitaine lors de la dernière épreuve. Les primes seront versées après validation du Championnat par la Commission Vitesse de la Ligue Nouvelle Aquitaine.

Challenge DUNLOP
Les pilotes classés au Challenge DUNLOP se verront récompensés en fin d'année à l'issue de la dernière épreuve. Les primes seront versées après validation par la Commission Vitesse de la Ligue Nouvelle Aquitaine.

ARTICLE 15 - RESPONSABILITES

Il est rappelé aux concurrents que leurs matériels et leurs accompagnateurs 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. Il est rappelé que le respect d'autrui est une valeur primordiale du Championnat de ligue.
Pour cela, nous vous demandons :

1. De ne pas provoquer de désordres susceptibles de gêner les riverains ou autres personnes dans le paddock
2. De ne pas faire rouler de machine, quel que soit le gabarit de celle-ci, en échappement libre
3. De ne pas faire de Burn ou de rupteur dans les paddocks et sur la piste
4. De ne pas faire de test de vitesse ou de freinage dans les paddocks
5. De tenir les chiens en laisse
6. Et de stopper tout bruit de moteur après l'horaire maximal imposé par le Récépissé Préfectoral.

Des sanctions allant jusqu'à l'exclusion du Championnat, ou toutes autres sanctions prévues par le code sportif, pourront être prises par le Jury de l'épreuve.

ARTICLE 16 - VOIE DE DECELERATION, MUR DE CHRONOMETRAGE

L'accès à la voie de décélération et au mur de chronométrage est interdit aux enfants de moins de 16 ans même accompagnés d'un adulte, sauf enfants licenciés FFM.
Conformément à l'article 28 des règles générales des courses nationales de vitesse, l'accès au mur de chronométrage est exclusivement réservé aux personnes munies des passes PILOTE, CHEF DE STAND et CHRONOMETREUR.
Toutefois, il sera toléré, uniquement durant la procédure de départ ainsi que 5 minutes avant l'arrivée, la présence des équipes au complet (dont les membres seront dûment munis de leurs passes) derrière le mur. Chacun reprenant sa place selon les consignes des officiels.
En cas d'utilisation d'une chaise de chronométrage, rien dans sa fixation ne doit dépasser de l'aplomb du mur de protection (pas de serre-joints).

ARTICLE 17 - STANDS

Conformément à l'article 29 des règles générales des courses nationales de vitesse, les stands sont accessibles sous l'entière responsabilité du locataire qui doit s'assurer que toutes les règles de sécurité sont respectées.

Dans le cas ou celles-ci ne le sont pas, ou si un spectateur non autorisé traverse le stand et se rend sur la voie des stands, le locataire serait considéré comme responsable et sa caution sera retenue.

Si le stand est affecté par la suite à un équipage de la course d'endurance, le stand, côté pitlane, devra être accessible 1H30 avant le départ de cette course d'endurance. Le non-respect de cette consigne pourra être pénalisé par le Jury de l'épreuve, et ce jusqu'à l'interdiction d'inscription pour l'année suivante.

Chaque équipe doit posséder dans son stand, à portée de la main, un extincteur.
Cet extincteur devra avoir été validé par le Contrôle Technique en même temps que la moto sur chaque épreuve et présenter une bonne conformité.
Celui-ci devra être d'une capacité minimale de 6 kg pour les appareils à poudre de type A.B.C. ou polyvalente, et de 2 kg minimum pour les extincteurs de type CO (neige ou mousse carbonique) efficace sur les feux d'hydrocarbures (**PAS D'EXTINCTEUR A EAU**).

INTERDICTION ABSOLUE

- De fumer dans, derrière et devant les stands,
- D'amener un animal même attaché dans les stands

- De stocker de l'essence (seul un derrick ou système de remplissage de 30 litres maximum sera autorisé). Le stock d'essence devra être mis dans le lieu protégé spécialement prévu à cet effet, à l'abri de tout risque d'incendie et proche d'un extincteur
- D'utiliser barbecue, gazinière, matériel électrique produisant un arc électrique (perceuse, compresseur, meuleuse, poste souder…). Tous ces matériels peuvent être utilisés derrière les stands, loin des stocks d'essence (minimum 5 mètres),
- De manipuler du carburant moins de 3 mètres d'un téléphone portable ou de couvertures chauffantes branchées. Ces dernières ne pourront en aucun cas se trouver branchées à moins de 3 mètres du derrick et ce à moins de 50 cm du sol
- De vidanger sur le sol (prévoir un bac plat de 8 litres et en cas de salissure, le stand devra être nettoyé le plus vite possible)
- De remonter la voie des stands à contre sens sur la moto, moteur en marche durant les essais et la course,
- L'usage de tout appareil électrique filaire est formellement interdit,
- De consommer de l'alcool au-delà des limites légales ou toute substance psychotrope (des contrôles pourront être réalisés par les équipes médicales de l'épreuve).

REGLEMENT CHAMPIONNAT D'ENDURANCE TWIN

ARTICLE PREMIER - REGLES GENERALES

La Ligue Motocycliste de Nouvelle Aquitaine organise un Championnat de Ligue d'Endurance TWIN ouvert aux équipages constitués de 2 ou 3 pilotes.
La participation est ouverte à tout pilote détenteur d'une licence compétition ou d'une licence une manifestation.
Pour qu'un équipage se voit attribuer des points lors d'une épreuve, les conditions nécessaires sont :

- Tous les pilotes qui composent l'équipage devront être titulaires d'une licence annuelle type compétition affiliée en Nouvelle Aquitaine.
- Les pilotes inscrits à la première course seront considérés comme pilotes titulaires.
- Chaque pilote titulaire aura le droit à un seul remplaçant sur la saison. En cas d'indisponibilité d'un des deux titulaires, l'organisation se réserve le droit de valider ou non la deuxième participation du remplaçant pour le championnat. Le pilote remplaçant devra être, comme le pilote titulaire, licencié à l'année en Nouvelle Aquitaine
- Si le nombre de remplaçant est dépassé, l'équipage ne se verra pas attribuer de point pour l'ensemble du Championnat.

Les équipages dont au moins un pilote est considéré hors classement ne peuvent prétendre à l'obtention de points de Championnat Ligue, notamment les pilotes ayant marqué des points en championnat du monde ou ayant été classés dans les 10 premiers du championnat en SBK ou dans les 5 premiers du Championnat de France de PROMOSPORT.
La Commission Vitesse de la Ligue Motocycliste de Nouvelle Aquitaine se réserve le droit d'intégrer ou non (au classement du Championnat) des pilotes ayant participé à différentes Coupes Nationales de Vitesse.
Les épreuves restent ouvertes aux pilotes d'autres ligues, mais ils ne pourront pas prétendre à l'obtention de points donc à un quelconque classement au Championnat.
Seront pris en priorité les pilotes de la Ligue Nouvelle Aquitaine réalisant l'intégralité du championnat de ligue Nouvelle-Aquitaine.
Celle-ci se réserve le droit d'examiner et éventuellement d'interdire la compétition à un pilote ayant un palmarès en inadéquation avec le Championnat.
Au sein du Championnat de Ligue Nouvelle Aquitaine Endurance (dont le choix de la marque de pneus est libre), **un Challenge DUNLOP est organisé** pour les équipages roulant exclusivement en pneus DUNLOP (slick, structuré ou pluie) et inscrits à l'ensemble du Championnat avant la clôture des inscriptions.
L'attribution des points sera soumise aux mêmes restrictions que celles du Championnat, hormis qu'elle sera accessible également pour les équipages dont les pilotes sont licenciés hors Ligue Nouvelle Aquitaine mais adhérent à un club de la Ligue Motocycliste de Nouvelle Aquitaine.
Ce Challenge fera l'objet d'une dotation financière spécifique pour récompenser les équipages classés du challenge DUNLOP.

ARTICLE 2 - CATEGORIES

Le Championnat est ouvert aux machines suivantes :

- Jusqu'à 910cc 4 temps, 2 cylindres (2 soupapes/cylindre).
- Jusqu'à 780cc 4 temps, 2 cylindres (4 soupapes/cylindre).
- Jusqu'à 350cc 2 temps, 2 cylindres

ARTICLE 3 - INSCRIPTION & ENGAGEMENT

Les inscriptions pour l'ensemble des épreuves du Championnat de ligue doivent parvenir à la Ligue Motocycliste Nouvelle Aquitaine avant le 15 mai de l'année en cour sur le site

ENGAGE-SPORT. L'inscription au Challenge **DUNLOP** devra être effectuée au moment de l'inscription au Championnat de Ligue dans son ensemble.
L'inscription au Challenge **DUNLOP** épreuve par épreuve ne sera pas possible.

Le montant des inscriptions au épreuves du Championnat est de :

Catégories	Circuits	Inscription au Championnat, par épreuve	Inscription à une épreuve unique	Inscription retardataire
Endurance 4 H	**Navarra**	**550,00 €**	**600,00 €**	**630,00 €**
Endurance 4 H	**Pau-Arnos**	**500,00 €**	**550,00 €**	**580,00 €**
Endurance 5 H	**Val de Vienne**	**600,00 €**	**650,00 €**	**680,00 €**

Le montant de l'inscription à tout le Championnat est donc de : **1 650,00 €**
Ces engagements sont prioritaires pour les licenciés de la ligue Moto Nouvelle-Aquitaine sur la totalité des épreuves, à condition que les dossiers soient complets (inscriptions, règlements qui seront encaissés au fur et à mesure des épreuves…).
En second, les pilotes des autres Ligues s'inscrivant sur la totalité des épreuves seront prioritaires.
Les pilotes s'inscrivant épreuve par épreuve après le 15 mai de l'année en cour ne seront pas prioritaires.
En cas d'engagement épreuve par épreuve, une majoration de 50,00 € par épreuve sera appliquée.
Les inscriptions seront clôturées au plus tard 15 jours avant le début de l'épreuve, au-delà de cette date, seules les inscriptions sur place le jour de l'épreuve seront possibles, et ce jusqu'à 18H00, la veille de l'épreuve.
Pour les engagements hors délais, le montant sera majoré de 80,00 €.
Le montant est défini par épreuve (après accord entre tous les organisateurs).
Le nombre limite de pilotes et/ou d'équipages est défini par l'arrêté d'homologation du circuit.
Le chronométrage des machines s'effectuant par système transpondeur, chaque pilote devra déposer une caution d'un montant de 320,00 € qui sera détruite à la restitution des transpondeurs à la fin de l'épreuve.
En cas de non-restitution de celui-ci, le chèque de caution sera mis à l'encaissement.
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 du transpondeur est à la charge du concurrent.
Le transpondeur devra être placé à l'avant de la moto sur la fourche, avec le support prévu à cet effet.
Pour tout forfait à une épreuve avant la clôture des engagements en ligne, quel que soit le mode d'inscription initial (épreuve par épreuve ou à tout le Championnat), un droit administratif de 65,00 € sera retenu.
Après l'ouverture des vérifications administratives, les droits d'engagement ne seront ni remboursés ni reportés.
En cas de chute ou casse lors des sessions d'entrainement la veille d'une épreuve, aucun remboursement d'engagement ne sera possible, et ce même avec un certificat médical. De même en cas d'annulation de l'épreuve par décision fédérale, ou préfectorale, aucun remboursement d'engagement ne sera effectué.
Un numéro de course unique sera attribué pour la totalité du championnat à chaque équipage 15 jours avant la première épreuve.
Le numéro 1 est réservé prioritairement au champion de l'année précédente du championnat de ligue endurance twin.
L'inscription aux épreuves vaut acceptation que toutes les photos, vidéos prises lors des épreuves sont libres de droit d'image.

ARTICLE 4 - EPREUVES

Ce Championnat se déroule sur trois épreuves.
Celles-ci seront organisées par :

- *Le Val de Vienne Moto Club, du 17 au 18/06/2023, sur le Circuit de Navarra, au sein de l'épreuve du WERC,*
- *Le Moto Club de Pau Arnos, du 29 au 30/07/2023, sur le Circuit de Pau Arnos,*
- *Le Val de Vienne Moto Club, du 07 au 08/10/2023, sur le Circuit du Vigeant.*

Par équipage, il est proposé une séance chrono par pilote d'au moins 15 minutes.
Les manches seront d'une durée comprise entre 4 heures et 5 heures (la durée de chaque épreuve sera définie par les organisateurs).
Le classement des essais chronos permettra d'établir la grille de départ de la course.
Celle-ci étant faite en considérant la moyenne des pilotes de l'équipage.
Chaque pilote devra avoir participé à sa séance qualificative. Si un pilote n'a pas pu avoir de temps de qualification, le Jury pourra l'autoriser à participer à la course, suivant son palmarès et/ou si le pilote a la possibilité de prouver sa participation aux essais libres.
Les moto-clubs organisateurs sont seuls responsables des horaires et du planning des essais libres, des essais chronos et des courses.

Tombola le samedi soir :

Sur chaque preuve, une tombola sera organisée pour les pilotes participant à l'épreuve avec différents lots dont un train de pneus.

ARTICLE 5 - CLASSEMENTS

L'attribution des points sera répartie sur les quinze premiers selon le barème suivant :

Pour les épreuves de moins de 04H30 *(Circuit de Navarra, Circuit de Pau-Arnos)*															
Pos	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
Pts	50	40	32	26	22	20	18	16	14	12	10	8	6	4	2

Pour les épreuves de plus de 04H30 *(Circuit du Val de Vienne)*															
Pos	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
Pts	75	60	48	39	33	30	27	24	21	18	15	12	9	6	3

Le classement est établi en additionnant les résultats acquis sur la totalité des épreuves du championnat.
En cas d'ex aequo, ils seront départagés en considérant leur nombre de victoires, de secondes places, de troisièmes… et enfin sur le dernier résultat.

Championnat de Ligue Nouvelle Aquitaine

Le classement et l'attribution des points seront établis en ne tenant compte que des résultats des pilotes licenciés compétition à l'année au sein de la Ligue Nouvelle Aquitaine.
Un équipage participant à toutes les épreuves du Championnat de Ligue Nouvelle-Aquitaine recevra une bonification de 4 points comptant pour le classement de ligue lors de la dernière épreuve.
A la fin du Championnat, les 3 premiers équipages du Championnat de Ligue Nouvelle-Aquitaine recevront les primes suivantes :

- 1er : 750,00 € pour l'équipage
- 2nd : 500,00 € pour l'équipage
- 3ième : 350,00 € pour l'équipage

Le règlement par chèque sera réalisé par envoi postal à l'issue de la validation des classements par la Commission Vitesse de la ligue Nouvelle-Aquitaine en fin de championnat.

Challenge DUNLOP

Le classement et l'attribution des points seront établis en ne tenant compte que des résultats des pilotes roulant en pneus **DUNLOP** et inscrits à l'ensemble des épreuves avant le 10 mai de l'année en cours.
Une dotation financière par point (**3,00 €/point** par équipage) sera comptabilisée lors de chaque épreuve.
Le règlement par chèque sera réalisé par envoi postal à l'issue de la validation des classements par la Commission Vitesse de la Ligue Nouvelle Aquitaine en fin de championnat. L'utilisation de pneus **DUNLOP** sera contrôlée en prégrille et parc fermé pour les concurrents du challenge **DUNLOP**.

ATTENTION :

Seuls les équipages disputant les courses à la française (une seule moto par équipage) peuvent prétendre à l'attribution des points.
Les équipages disputant les courses à l'américaine (une moto par pilote) pourront se voir appliquer une pénalité d'un tour par heure et concourront pour le classement scratch.
Si un équipage comprend un pilote hors classement (Palmarès (y compris les coupes Nationales), autre ligue, licence 1 manif…) aucun point ne sera attribué à l'équipage concerné.
Un équipage d'endurance pourra être composé jusqu'à trois pilotes.

ARTICLE 6 - VERIFICATIONS ADMINISTRATIVES ET TECHNIQUES

Les horaires seront définis par l'organisateur de la manifestation (voir règlement particulier de l'épreuve).
Les pilotes engagés pour le Championnat de Ligue Nouvelle Aquitaine se verront remettre lors de la première épreuve un livret technique. Ce dernier sera conservé par la Ligue Nouvelle Aquitaine.

ARTICLE 7 - PROCEDURE DE DEPART

La grille de départ est du type « Le Mans ».
La procédure est celle prévue par l'Article 22 du règlement des Coupes de France d'Endurance.

ARTICLE 8 - PROCEDURE DE STOP & GO

Pendant la course, un pilote peut être sanctionné par une procédure de Stop & Go de 30 sec. La zone de pénalité est définie lors du briefing de chaque course. Le pilote doit respecter la limitation de vitesse dans la voie des stands et ne peut s'arrêter à son stand lors d'une procédure de Stop & Go.
Les pilotes en seront informés par la Direction de Course, qui présentera un panneau « STOP » accompagné du numéro de la machine, simultanément le box sera prévenu. Le pilote dispose alors de ***5 tours*** pour s'arrêter. ***S'il ne s'arrête pas, le drapeau noir lui sera alors présenté, et le pilote ne pourra pas repartir.***
Si un coureur encourt une pénalité Stop & Go, l'équipe peut alors avoir un mécanicien présent dans la zone de pénalité pour assister leur coureur, sous le contrôle de la Direction de course, afin de démarrer sa machine si elle cale. Le mécanicien ne doit pas interférer la procédure Stop & Go, laquelle est sous le contrôle de la Direction de Course.
Lors de la fin de la pénalité, le pilote ne pourra pas s'arrêter à son box et devra obligatoirement effectuer un tour complet avant de stopper à celui-ci.
Dans le cas où un coureur pénalisé n'aurait pas pu effectuer la procédure de Stop & Go avant la fin de la course, une pénalité d'une minute sera ajoutée à son temps de course.
Si plus d'un coureur est pénalisé, 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.

ARTICLE 9 - ARRET AU STAND

IL EST FORMELLEMENT INTERDIT DE FUMER DANS ET DEVANT LES STANDS.

Tout concurrent désirant s'arrêter à son stand doit emprunter dès son origine la piste de décélération. Dans la zone des stands, les mécaniciens peuvent aider le pilote à pousser sa moto 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, (vitesse stipulée dans le règlement particulier). Les excès de vitesse dans les stands seront pénalisés d'un Stop & Go de 30 secondes durant la course.
Le changement de pilote ainsi que les interventions mécaniques suivantes doivent obligatoirement s'effectuer devant son stand :
- changements de roues,
- changements des plaquettes de frein et étriers,
- complément d'huile et d'eau,
- graissage et tension de chaîne,
- réglage rapide de l'amortisseur arrière et de la fourche,
- nettoyage de la bulle
- ravitaillement essence, (dernière opération à effectuer).

Tout ceci sera accepté si cela intervient avant le ravitaillement essence : après le ravitaillement (en carburant) toute intervention mécanique sur la machine n'est possible qu'à l'intérieur du stand assigné à l'équipe. De plus, si un problème survient sur la machine après le ravitaillement, la moto doit être rentrée dans le box obligatoirement.
Le nettoyage de la bulle est autorisé après le ravitaillement d'essence.

ARTICLE 10 - RAVITAILLEMENTS

Les ravitaillements se font uniquement à la main à l'aide d'un derrick non suspendu.
Sont interdits l'usage de récipients à fermeture non automatique et entonnoirs. L'utilisation d'un entonnoir est également interdite pour le remplissage du derrick.
L'usage de derrick fermé, étanche, et fonctionnel est obligatoire.
La capacité des derricks ne devra pas excéder 30 litres. 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 toute pompe électrique ou système pneumatique.
Toute installation de derrick qui ne répondrait pas aux règles de sécurité devra être démontée.
Les opérations de ravitaillement doivent intervenir après toutes opérations de maintenance.
Le pilote ne pourra pas rester sur la machine durant les opérations de ravitaillement.
Lors des ravitaillements au stand, le moteur doit être obligatoirement coupé et la machine béquillée. Le personnel affecté au ravitaillement en carburant et à la sécurité incendie doit être équipé d'un extincteur (extincteur de 6 kg minimum poudre ABC ou dioxyde de carbone).
L'extincteur devra être contrôlé lors du contrôle technique en même temps que la moto et les équipements. Le pompier ainsi que le ravitailleur devront être entièrement équipé de vêtements ayant un minimum de résistance à l'incendie (coton par exemple), des gants (type manutention), un casque intégral avec visière fermée ou une cagoule coton et des lunettes (type meulage), ainsi que des chaussures ou bottes en cuir.
Le ravitaillement en carburant est interdit dans le stand.
Pendant le ravitaillement aucune intervention ne peut avoir lieu sur la moto. Seules 2 personnes sont autorisées à être autour de la machine pendant le ravitaillement : Le ravitailleur & le pompier, les pilotes pouvant être ravitailleur ou pompier.
En cas de changement de réservoir, celui-ci devra être monté vide de tout carburant et le remplissage se fera à l'extérieur et devant le stand.
Après un ravitaillement ou une réparation, le stand et l'aire de ravitaillement devront impérativement rester propres, balayés et non encombrés.
Dans le cas d'une course à deux motos, la moto restante sera rangée à l'intérieur du stand.

ARTICLE 11 - ARRET SUR LA PISTE

Il est rappelé qu'un pilote ne peut s'éloigner volontairement de plus de 10 mètres de sa machine à l'arrêt sur le circuit, sous peine de mise hors course. En particulier, il ne peut 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.
Tout pilote en panne sur le circuit ne pourra se dépanner qu'avec ses propres moyens.
Tout pilote recevant une aide quelconque de qui que ce soit (y compris les commissaires de piste) sera mis hors course, sauf si cette aide est donnée pour des raisons de sécurité.
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 et devra pour cela être accompagné d'un officiel. Il devra reprendre la piste à l'endroit où il l'a quittée.
Si le coureur ne peut pas reprendre la course pour des raisons médicales, le directeur de course pourra autoriser le second pilote de l'équipage à aller chercher la moto et continuer la course. 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 leur stand, 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 son retour
- Garder leur équipement jusqu'au moment où il atteindra 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.
Arrivé au poste de commissaire, le pilote a la possibilité de demander au chef de poste de contacter la Direction de Course pour demander l'assistance du camion de ramassage.
Aucune pénalité ne sera appliquée dans ce cas.
Les équipages à l'américaine devront suivre la même procédure que les équipages à la française. **Le pilote a l'obligation de ramener sa moto afin de pouvoir effectuer le changement de transpondeur.**
Si la machine est détruite, et sous l'accord de la Direction de Course, le pilote est autorisé à prendre le transpondeur et à revenir jusqu'à son stand pour effectuer le changement de transpondeur. Il devra suivre les itinéraires définis par le Directeur de Course lors du briefing, obéir aux consignes des commissaires, ne recevoir aucune aide de l'extérieure durant toute la durée de leur retour et garder son équipement jusqu'au moment où ils atteindront une zone protégée.
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 12 - CONDUITE EN COURSE

Il est interdit à un pilote de quitter la piste en dehors de la zone des stands.
Si un pilote utilise une échappatoire, il devra se conformer aux instructions des commissaires de piste.
Si la Direction de Course signifie à une machine qu'elle doit s'arrêter (drapeau noir, fixe accompagné du numéro de la machine), le pilote doit rentrer au stand et ne pourra plus repartir.
Si un commissaire de piste présente le drapeau noir avec un cercle orange accompagné du numéro de la machine, à l'encontre d'une machine, l'arrêt doit être immédiat au poste de commissaire suivant.

Tout dépassement sous drapeau jaune pendant les essais entraînera le retrait du meilleur temps du pilote concerné. Tout dépassement sous drapeau jaune pendant la course sera sanctionné par un Stop & Go de 30 sec

ARTICLE 13 - ARRET DE COURSE / NOUVEAU DEPART / NEUTRALISATION

13.1 Neutralisation :

Au cas où pendant la course, un incident ou des conditions atmosphériques rendraient impossible le déroulement normal de la compétition, le Directeur de Course peut décider de neutraliser l'épreuve en faisant entrer sur la piste le ou les Safety-Cars dont les gyrophares **orange** seront allumés. Tous les postes de commissaires présenteront un panneau **SC** complété d'un drapeau jaune agité. Les pilotes devront alors ralentir et se ranger derrière lui en file indienne sans dépassement. Tout dépassement du Safety-Car ou d'un autre concurrent sera passible d'une pénalité Stop & Go de 30 secondes.
Les pilotes pourront alors rentrer aux stands, mais devront obligatoirement attendre le passage du Safety-Car suivant pour reprendre la piste. La sortie des stands sera **ouverte 15 secondes** après le passage du Safety-Car au niveau du feu rouge de sortie des stands et restera ouverte pendant 10 secondes.
Chaque tour derrière le Safety-Car sera comptabilisé.
Lorsque la Direction de Course décidera de relancer la course, les safety-cars éteindront leurs gyrophares orange dès qu'ils passeront devant leurs emplacements respectifs, ils conserveront ces feux éteints durant 1 tour puis rentreront à leurs emplacements respectifs.
La course sera alors relancée. La sortie des stands sera à nouveau ouverte 10 secondes après le passage du premier concurrent du groupe qui suivait le safety-car venant de s'effacer.

13.2 Interruption :

Si la course devait être interrompue (drapeau rouge) par le Directeur de Course, l'ensemble des machines devra être mis en parc fermé (défini au briefing) y compris les machines arrêtées aux stands, toute intervention étant immédiatement interdite.
S'il s'avérait possible de reprendre le déroulement normal de la course, un nouveau départ serait donné.
La Direction de Course pourra avec l'accord du Jury, décider d'une procédure de départ lancé derrière le Safety Car. Le nouveau départ se fera dans l'ordre du classement du dernier tour complet avant l'interruption de la compétition derrière le Safety-car.
Le Safety Car effectuera un tour complet puis s'effacera avant la ligne de départ.
Les pilotes sont 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 addition des tours effectués dans chacune d'elles et le vainqueur serait 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 course complète. Le classement se fera selon les positions à la fin du tour précédent l'arrêt de la course.
Pour les équipages à l'américaine, la moto prenant part au nouveau départ doit être celle ayant été neutralisée lors de l'interruption de la course.

ARTICLE 14 - 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 comme mis hors course (exception : voir article 11).
Toute équipe qui ferme son stand côté piste en course ou qui laisse son box vide pendant plus de 10 minutes, sera considérée comme ayant abandonné.

ARTICLE 15 - ARRIVEE
Au terme du temps prévu pour la course, ou à l'heure prévue en cas de neutralisation, on présentera au coureur en tête, le drapeau à damier à la ligne d'arrivée, le drapeau continuera à être présenté aux coureurs suivants.
A l'issue de la finale toutes les motos sont mises en parc fermé et ne pourront pas être retirées sans l'autorisation du jury.

ARTICLE 16 - RECLAMATIONS
Le dépôt de réclamation s'effectuera conformément à l'article 8 des règles générales pour les épreuves de vitesse.

ARTICLE 17 - ASSURANCES
Les organisateurs de chaque épreuve ont contracté une police d'assurance garantissant leur responsabilité civile en cas d'accident survenu pendant la manifestation, conformément l'article R 331-30 et A 331-32 du code du sport.

ARTICLE 18 - OFFICIELS
Les officiels seront ceux désignés par la Fédération Française de Motocyclisme. Le Directeur de Course, les Directeurs de Courses Adjoints, le jury et les Commissaires Techniques devront avoir satisfait à un séminaire fédéral, en cours de validité.

ARTICLE 19 - PRESCRIPTIONS GENERALES
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 FFM, de ses annexes et des règles générales pour les épreuves de vitesse.
Si un pilote ayant dépassé sous drapeau jaune lève la main et reprend sa place, aucune pénalité ne lui est appliquée.
Si le coureur ne s'est pas repositionné après que le panneau lui ait été présenté cinq fois, il sera pénalisé par un drapeau noir.

ARTICLE 20 - REMISE DE PRIX
Deux podiums par épreuve et la remise des prix de chaque épreuve seront organisés dès la fin de l'épreuve sur la base du classement scratch, et du classement du Challenge **DUNLOP**.

L'équipage vainqueur du Challenge **DUNLOP,** devra participer à une interview filmée à l'issue de chaque podium.

Championnat de Ligue Nouvelle Aquitaine
Les 3 premiers équipages du classement final du Championnat de Ligue Nouvelle Aquitaine se verront récompensés en fin d'année par la Ligue Motocycliste Nouvelle Aquitaine.

Challenge DUNLOP
Les 3 premiers équipages du classement final du Challenge **DUNLOP** se verront récompensés en fin d'année par la Ligue Motocycliste de Nouvelle Aquitaine.

ARTICLE 21 - RESPONSABILITES
Il est rappelé aux concurrents que leurs matériels et leurs accompagnateurs 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.
Il est rappelé que le respect d'autrui est une valeur primordiale du Championnat de ligue et inter ligues.
Pour cela, nous vous demandons :

- De ne pas provoquer de désordres susceptibles de gêner les riverains ou autres personnes dans le paddock
- De ne pas faire rouler de machine, quel que soit le gabarit de celle-ci, en échappement libre
- De ne pas faire de burn ou de rupteur dans les paddocks et sur la piste
- De ne pas faire de test de vitesse ou de freinage dans les paddocks
- De tenir les chiens en laisse
- De stopper tout bruit de moteur après 20H00 ou en conformité avec le règlement intérieur du circuit sur lequel se déroule l'épreuve

Des sanctions allant jusqu'à l'exclusion du Championnat pourront être prises ou toutes autres sanctions prévues par le code sportif, par le Jury de l'épreuve.

ARTICLE 22 - VOIE DE DECELERATION, MUR DE CHRONOMETRAGE

L'accès à la voie de décélération et au mur de chronométrage est interdit aux enfants de moins de 16 ans, même accompagnés d'un adulte, sauf licenciés FFM.
Conformément à l'article 28 des règles générales des courses nationales de vitesse, l'accès au mur de chronométrage est exclusivement réservé aux personnes munies des passes PILOTE, CHEF DE STAND et CHRONOMETREUR. Toutefois, il sera toléré, uniquement durant la procédure de départ ainsi que 5 minutes avant l'arrivée, la présence des équipes au complet (dont les membres seront dûment munis de leurs passes) derrière le mur. Chacun reprenant sa place selon les consignes des officiels.
En cas d'utilisation d'une chaise de chronométrage, rien dans sa fixation ne doit dépasser de l'aplomb du mur de protection (pas de serre-joints).

ARTICLE 23 - STANDS

L'usage du tapis environnemental dans les stands est obligatoire.
Conformément à l'article 29 des règles générales des courses nationales de vitesse, les stands sont accessibles sous l'entière responsabilité du locataire qui doit s'assurer que toutes les règles de sécurité sont respectées.
Dans le cas ou celles-ci ne le sont pas ou si un spectateur non autorisé traverse le stand et se rend sur la voie des stands le locataire sera considéré comme responsable et sa caution sera retenue.
Chaque équipe doit posséder dans son stand, à portée de la main, un extincteur.
Cet extincteur devra avoir été validé par le Contrôle Technique en même temps que la moto sur chaque épreuve et présenter une bonne conformité.
Celui-ci devra être d'une capacité minimum de 6kg pour les appareils à poudre de type A.B.C. ou polyvalente et de 2kg minimum pour les extincteurs de type CO (neige ou mousse carbonique) efficace sur les feux d'hydrocarbures. (**PAS D'EXTINCTEUR A EAU**)

INTERDICTION ABSOLUE

- De fumer dans, derrière et devant les stands,
- D'amener un animal même attaché dans les stands
- De stocker de l'essence (seul un derrick ou système de remplissage de 30 litres maximum sera autorisé. Le stock d'essence devra être mis dans le lieu protégé spécialement prévu à cet effet, à l'abri de tout risque d'incendie et proche d'un extincteur
- D'utiliser barbecue, gazinière, matériel électrique produisant un arc électrique (perceuse, compresseur, meuleuse, poste souder…). Tous ces matériels peuvent être utilisés derrière les stands, loin des stocks d'essence (minimum 5 mètres),
- De manipuler du carburant moins de 3 mètres d'un téléphone portable ou de couvertures chauffantes branchées. Ces dernières ne pourront en aucun cas se trouver branchées à moins de 3 mètres du derrick et ce à moins de 50 cm du sol
- De vidanger sur le sol (prévoir un bac plat de 8 litres et en cas de salissure, le stand devra être nettoyé le plus vite possible)

- De remonter la voie des stands contre sens sur la moto, moteur en marche durant les essais et la course,
- L'usage de tout appareil électrique filaire est formellement interdit,
- De consommer de l'alcool au-delà des limites légales ou toute substance psychotrope (des contrôles pourront être réalisés par les équipes médicales de l'épreuve).

ARTICLE 24 – EQUIPEMENT DU POMPIER LORS DES RAVITAILLEMENTS

L'extincteur utilisé pour les ravitaillements lors de la durée de l'épreuve devra être présenté au Contrôle Technique et satisfaire à toutes les garanties de bon fonctionnement….
L'équipement des personnes participant aux ravitaillements et du pompier devra être présenté au Contrôle Technique.

ARTICLE 25 – PARTAGE DES STANDS DURANT LA COURSE D'ENDURANCE

Pour des fins d'organisation et de sécurité, en fonction de l'infrastructure de chaque circuit, il pourra être demandé aux équipages engagés de partager les boxes mis à disposition.
Un plan de répartition d'installation et d'attribution des boxes sera proposé par l'organisateur la veille de la course selon un horaire affiché.
Il vous sera demandé de libérer l'emplacement 1H30 avant le départ de l'épreuve d'endurance.
Le non-respect de cette consigne pourra être pénalisé par le Jury de l'épreuve, et ce jusqu'à l'interdiction d'inscription pour l'année suivante.

RÈGLES TECHNIQUES CHAMPIONNAT CNLA

ARTICLE PREMIER - GENERALITES

Le contrôle technique avant l'épreuve est obligatoire. Le pilote est à tout moment responsable de sa machine.
A l'occasion des vérifications techniques, la partie basse du carénage devra être présentée déposée, pour les motocycles munis d'un moteur 4 Temps.
Tous les carters moteurs contenant de l'huile et pouvant entrer en contact avec la piste lors d'une chute, devront être protégés par un second carter en matériau métallique ou composite (alliage d'aluminium ou acier sont également autorisés).
Tous ces dispositifs doivent être conçus afin de résister aux chocs, frottements abrasifs et dégâts dus à une chute.
Tous ces couvercles doivent être fixés correctement par les vis de fixation qui équipent également les couvercles originaux du moteur sur les carters.
Le commissaire technique a le droit d'interdire tout couvercle, s'il est évident que celui-ci n'est pas efficace.
Les éléments suivants devront être retirés :

- Phares avant et arrière, indicateurs de direction
- Rétroviseurs
- Avertisseur
- Plaque d'immatriculation
- Boite outils
- Crochet pour le casque et les bagages
- Repose-pieds passagers
- Poignées de maintien du passager
- Les barres de protection, les béquilles centrales et latérales

Les Commissaires Techniques peuvent, à tout moment de la manifestation, effectuer des contrôles sur les motocycles.

ARTICLE 2 - GUIDONS ET COUPE CONTACT

Les motocycles doivent être équipés d'un interrupteur ou bouton coupe contact de couleur rouge en état de marche se trouvant d'un côté ou de l'autre du guidon ou du demi-guidon et pouvant arrêter le moteur en marche. Il doit pouvoir être actionné sans lâcher le guidon.
Les guidons peuvent être remplacés mais les extrémités doivent être bouchées avec un matériau solide ou recouvert de caoutchouc.
Une protection de levier de frein est obligatoire.
Les guidons et commandes manuelles peuvent être déplacés. Un espace minimum de 30mm entre le guidon avec ses leviers et le réservoir ou le cadre est obligatoire lorsque l'angle de braquage est au maximum.
L'amortisseur de direction ne doit pas servir de butée.
La réparation des guidons est interdite. Les leviers de frein et d'embrayage peuvent être remplacés par un accessoire.
Le levier de frein pourra être remplacé par un modèle comportant un système de rattrapage de jeu extérieur.
La commande d'accélérateur est libre. L'interrupteur du démarreur et le coupe contact doivent être placés sur le guidon, un seul bouton de couleur rouge (coupe contact) est autorisé.

ARTICLE 3 - PAPILLON DES GAZ

Les papillons de gaz doivent se fermer d'eux-mêmes, lorsque le conducteur lâche la poignée des gaz.

ARTICLE 4 - RECUPERATEURS

Lorsqu'une machine est munie de reniflards d'huile, la sortie de ceux-ci doit se faire dans un récupérateur qui doit être facilement accessible et qui doit être vide avant tout départ.
La capacité d'un récupérateur devra être :

- De 250 cc pour les reniflards de la boite de vitesse.
- 500 cc pour le moteur.
- De 1000 cc pour les moteurs 4T démunis d'un système de recyclage permanent.

Les motocycles 4T, s'ils sont équipés d'un système de recyclage fermé, doivent conserver ce système tel que l'origine.
Le reniflard d'huile doit être connecté et se décharger dans la boite à air.
Les réservoirs d'essence comportant des tubes reniflards doivent aboutir dans un récupérateur d'une capacité minimale de 250cc y compris en cas d'utilisation d'un clapet anti-retour.
Le récupérateur doit être dans un matériau approprié.
Les mises à l'air des radiateurs et des carburateurs doivent aboutir dans des flacons (250cc) en matériau approprié.

ARTICLE 5 - GARDE CHAINE

Une protection du pignon de sortie de boite est obligatoire. Un garde-chaine doit être installé de telle manière à empêcher que la jambe ou le pied du pilote ne puisse se coincer entre le brin de la chaine inférieur et la couronne arrière.
Cette protection devra être en un matériau de type téflon, nylon ou matériaux composites ayant les bords arrondis et d'une épaisseur minimale de 5mm. Elle devra être fixée solidement.

ARTICLE 6 - SYSTEME D'ECHAPPEMENT

Les systèmes d'échappement doivent être conformes aux normes de bruit en vigueur.
L'extrémité d'un tuyau d'échappement ou du silencieux d'un motocycle solo ne doit pas dépasser la tangente verticale du pneu arrière, à l'exception des motos de sport production (échappement de série d'origine homologuées et motos anciennes) si elles conservent le système d'échappement homologué d'origine. Les bords de sortie des silencieux seront arrondis ou protégés.

ARTICLE 7 - LEVIERS

Tous les leviers doivent se terminer par une sphère d'un diamètre de 16 mm mini. Cette sphère peut également être aplatie mais, dans tous les cas, les bords doivent être arrondis (épaisseur minimum de cette partie aplatie : 14 mm). Ces extrémités doivent faire partie intégrante du levier.

ARTICLE 8 - REPOSE-PIEDS

Les repose-pieds et commandes au pied peuvent être déplacés, mais les supports doivent être montés sur le cadre aux points de fixation d'origine.
Les repose-pieds peuvent être montés fixes ou de façon rabattable et dans ce cas un dispositif les ramenant automatiquement à la position normale doit être prévu.
L'extrémité de chaque repose-pied doit se terminer par un rayon sphérique plein d'au moins 8 mm.
Les repose-pieds en acier non rabattables doivent se terminer par un embout en plastique, téflon ou autre matériau équivalent fixe en permanence et d'un rayon minimal de 8 mm.

ARTICLE 9 - FREINS

La séparation des conduites de freins avant doit se faire au-dessus du té de fourche inférieur.
Le freinage de vis raccords de freins de type Banjo n'est pas obligatoire.
Les motos doivent être équipées d'un frein à commandes indépendantes, pour chacune des deux roues.
Une protection du levier de frein conforme aux règles CNV est obligatoire.

En vitesse, les vis de fixation des étriers avant doivent être freinées par un fil métallique de sécurité. L'utilisation d'épingles sécurisées est autorisée.

ARTICLE 10 - BOUCHONS DE VIDANGE ET CIRCUIT D'HUILE

Tous les bouchons de vidange, niveau et remplissage, doivent être étanches et bien vissés.
Les tuyaux d'alimentation d'huile doivent être correctement et solidement fixés.
Les filtres à huile externes doivent être rendus indesserrables par un fil métallique de sécurité.
Tous les raccords, bouchons, écrous concernant les huiles du moteur, de la boite de vitesses ou de la transmission doivent être freinés par un fil métallique de sécurité.
Les contrôleurs techniques sont seuls juges de l'efficacité du système.
L'utilisation d'épingles, goupilles et autres n'est pas autorisée pour les freinages de sécurité des bouchons et jauges d'huile moteur (et tous les circuits d'huile).

ARTICLE 11 - CIRCUIT DE REFROIDISSEMENT :

Le seul liquide de refroidissement autorisé est l'eau pure. Tout additif est interdit.

ARTICLE 12 - CARENAGE

Le carénage peut être remplacé par des contretypes accessoires de formes et d'aspect libre. Le matériau peut être changé.
L'utilisation de matériau en fibres de carbone ou composite de carbone est interdite. La bulle peut être remplacée par un contretype transparent.
Une modification de la hauteur de la bulle est autorisée.
L'ensemble des pattes supportant les instruments sur le carénage peut être remplacé.
Tous les autres supports de carénage peuvent être modifiés ou remplacés.
Les conduits d'air originaux entre le carénage et le cadre ou la boite à air peuvent être changés.
Les grilles de protection originellement installées dans les ouvertures des conduits d'air peuvent être enlevées.
Le carénage inférieur doit être construit pour contenir, en cas d'incident moteur, au moins la moitié de la totalité de l'huile et du liquide de refroidissement du moteur (minimum 5 litres).
Aucune ouverture située à moins de 50 mm du bas de carénage n'est autorisée. Deux bouchons peuvent être présents à condition d'être scellés.
Si le motocycle n'est pas équipée d'origine d'un carénage, un bac de récupération (50 % des liquides) doit équiper le motocycle.
Le garde boue avant peut être remplacé par un garde boue accessoire et peut-être espacé vers le haut afin de laisser de la place pour le pneu.
Le garde boue arrière fixé sur le bras oscillant peut être remplacé par des contretypes accessoires aux pièces originales.

ARTICLE 13 - RESERVOIR DE CARBURANT

Le bouchon de remplissage ne doit pas dépasser du bord supérieur du réservoir (risque d'arrachement), pour les motos anciennes une dérogation pourra être accordée.
Le réservoir doit être étanche.
Les réservoirs additionnels sont interdits.
Il est obligatoire de remplir les réservoirs d'une mousse de type Explosafe.
Les réservoirs, d'une capacité maximale de 17 litres, doivent être obligatoirement d'origine constructeur (les réservoirs fabriqués, modifiés, ou gonflés, spécifiquement, sont strictement interdits), et proposés par les constructeurs sur la gamme de la moto d'origine. En cas de changement, la facture d'achat du nouveau réservoir, avec sa référence spécifiquement inscrite, devra être produite lors des contrôles techniques.
Les vannes de remplissage rapide seront interdites à partir de **2024**.

ARTICLE 14 - EQUIPEMENTS

Voir le tableau figurant dans l'annuaire F.F.M.
Le port du casque intégral avec visière est obligatoire.

Aucune adjonction d'appendice non homologué n'est autorisée sur les casques. Les autocollants autres que ceux d'origine sont interdits sur les casques.
A tout moment de la manifestation, les Commissaires Techniques pourront, s'ils le jugent nécessaire, retirer toutes marques d'approbation sur les casques, et/ou saisir temporairement une pièce de l'équipement qu'ils jugeraient non conforme ou dangereuse. Un rapport sera immédiatement adressé au Directeur de Course pour l'en informer. Les équipements saisis seront restitués en fin d'épreuve.

ARTICLE 15 - PLAQUES NUMEROS

Les machines devront être équipées de numéros blanc mat sur fond noir mat ou de numéros noir mat sur fond blanc mat.
Les plaques devront être posées devant, au centre du carénage ou de chaque côté, et en bas de carénage ou sur les côtés du dosseret.
Pour les carénages de couleur claire, il y aura une bordure noire d'une largeur minimale de 8 mm tout autour du périmètre du fond blanc.
Les numéros devront être réalisés dans une police lisible.
En cas de litige concernant la lisibilité des numéros, la décision du Responsable Technique fera foi.
Hauteur minimale : 140 mm
Les dimensions de tous les chiffres appliqués sur l'avant sont :

- Largeur minimale : 80 mm
- Largeur min. des traits : 25 mm
- Hauteur minimale : 120 mm

Les dimensions de tous les chiffres appliqués sur le côté sont :

- Largeur minimale : 60 mm
- Largeur min. des traits : 25 mm

ARTICLE 16 - PARC FERME ET CONTROLE DE CONFORMITE

A l'issue de la course, à la demande du Directeur de Course et conformément à la règlementation, certaines machines pourront être mises en parc fermé, et des contrôles de conformité pourront avoir lieu.
La mise en parc fermé doit être effective immédiatement après l'arrivée de la course, et le début des opérations de démontage doit avoir commencé au plus tard 30 mn après l'arrivée. Passé ce délai, le concurrent sera considéré comme ayant refusé le démontage et passible des sanctions prévues par la règlementation en vigueur pour l'épreuve de référence.
Trois personnes maximums par équipe peuvent participer au démontage (si le pilote participe, celui-ci fait partie des trois intervenants).
Les concurrents du Challenge **DUNLOP** devront aller en parc fermé afin que la vérification de la conformité de la marque de pneus puisse être faite.
Les caméras devront être obligatoirement démontées sur les motos mises en parc fermé, avant la mise en parc fermé.

ARTICLE 17 - CONTROLE DU BRUIT

Le niveau sonore sera de 102 dB maximum, un régime correspondant au tableau ci-dessous conforme aux spécifications de la FIM :

Pour les épreuves de Vitesse :

	1 cylindre	2 cylindres	3 cylindres	4 cylindres
600 cc	5.000 RPM	5.500 RPM	6.500 RPM	7.000 RPM
750 cc	5.000 RPM	5.500 RPM	6.000 RPM	7.000 RPM
+ de 750 cc	4.500 RPM	5.000 RPM	5.000 RPM	5.500 RPM

Pour les épreuves d'Endurance :

	2 cylindres
600 cc	5.500 RPM
750 cc	5.000 RPM
+ de 750 cc	5.000 RPM

Remarque : ces régimes fixes ont pour objet de simplifier les procédures de contrôle.
Les mesures seront effectuées en statique selon la méthode FIM.

ARTICLE 18 - SPECIFICITE MOTEUR
La cylindrée doit être respectée.
Les modifications moteur sont autorisées.
Les systèmes de suralimentation sont interdits.
Le démarreur doit toujours pouvoir mettre en marche le moteur pendant la manifestation et jusqu'à l'expiration du délai de réclamation.

ARTICLE 19 - PNEUMATIQUES
Nombre de pneus et type libres.
Les pneus pluies sont autorisés.
Les pilotes inscrits au Challenge DUNLOP devront être équipés de pneus DUNLOP tout au long de chaque épreuve.

ARTICLE 20 - HOMOLOGATION
Pas d'année limite, mais carte grise obligatoire ou certificat d'homologation.

ARTICLE 21 - FEU ARRIERRE ROUGE
Toutes les motos doivent avoir un feu rouge fonctionnel monté à l'arrière de la machine. Ce feu doit être allumé dès lors que la piste est déclarée WET.
L'alimentation doit être continue, ce feu arrière de sécurité ne doit pas être clignotant sur la piste.
L'alimentation du feu arrière de sécurité doit être séparée de celui de la moto.
Le Responsable Technique peut refuser tout système d'éclairage non satisfaisant à la sécurité.

ARTICLE 22 - CAMERA EMBARQUEE
L'utilisation d'une caméra embarquée pourra être autorisée sous réserve de la validation de son installation par les Contrôleurs Techniques et par le règlement particulier de l'épreuve.
Il est interdit de fixer une caméra provisoirement ou définitivement sur les casques ou sur le pilote.