



**REGLEMENT
CHAMPIONNAT
DE FRANCE
D'ENDURANCE
2023**



TABLE DES MATIERES

REGLEMENT SPORTIF

Article 1 : DEFINITION	6
Article 2 : ORGANISATEUR.....	6
Article 3 : JURIDICTION	6
Article 4 : OFFICIELS.....	6
Article 5 : MACHINES ADMISES – CATEGORIES	6
Article 6 : PILOTES ADMIS.....	7
Article 7 : ENGAGEMENTS, DROITS D’ENGAGEMENTS ET CAUTION	7
Article 8 : ANNULATION D'UNE EPREUVE	9
Article 9 : ASSURANCE	10
Article 10 : VERIFICATIONS ADMINISTRATIVES ET TECHNIQUES	10
Article 11 : BRIEFING.....	10
Article 12 : PASS, BRACELETS & BRASSARDS	11
Article 13 : MODIFICATION DES EQUIPAGES.....	11
Article 14 : TRANSPONDEUR.....	11
Article 15 : CARBURANT	12
Article 16 : EMBLACEMENT PADDOCKS	12
Article 17 : SECURITE - PARC COUREUR - STAND - MUR DE CHRONOMETRAGE	12
Article 18 : MISE EN PLACE DANS LES STANDS.....	14
Article 19 : ESSAIS QUALIFICATIFS	14
Article 20 : LIMITE DE QUALIFICATION	14
Article 21 : GRILLE DE DEPART.....	14
Article 22 : PROCEDURE DE DEPART.....	15
Article 23 : PROCEDURE «STOP & GO ».....	16
Article 24 : ARRETS AUX STANDS.....	16
Article 25 : RAVITAILLEMENT.....	17
Article 26 : CONDUITE EN COURSE	18
Article 27 : ABANDON.....	19
Article 28 : ARRET SUR LA PISTE	19
Article 29 : NEUTRALISATION OU INTERRUPTION DE LA COURSE	20
Article 30 : ARRIVEE	21
Article 31 : CLASSEMENT - DOTATION.....	21



Article 32 : ATTRIBUTION DES POINTS – CLASSEMENT FINAL.....	22
Article 33 : RECLAMATIONS.....	23
Article 34 : CONTROLE MEDICAL	23
Article 35 : RESPONSABILITES.....	23
Article 36 : PUBLICITE - DROIT A L'IMAGE.....	23
Article 37 : APPLICATION DU REGLEMENT	23
Article 38 : RENONCIATION A TOUS RECOURS CONTRE LES AUTORITES SPORTIVES.....	24



TABLE DES MATIERES

REGLEMENT TECHNIQUE

Article 1 : CARTER MOTEUR.....	25
Article 2 : COUPE CONTACT	25
Article 3 : PAPILLON DES GAZ	25
Article 4 : RECUPERATEURS	26
Article 5 : PROTECTIONS DE CHAINE	26
Article 6 : SYSTEME D'ECHAPPEMENT	26
Article 7 : GUIDONS	27
Article 8 : LEVIERS	27
Article 9 : REPOSE PIEDS	27
Article 10 : FREINS	27
Article 11 : PROTECTION DU LEVIER DE FREIN	28
Article 12 : BOUCHONS DE VIDANGE ET CIRCUITS D'HUILE	28
Article 13 : CIRCUIT DE REFROIDISSEMENT	28
Article 14 : CARENAGE	28
Article 15 : RESERVOIR DE CARBURANT	28
Article 16 : ROUES ET PNEUS	30
Article 18 : EQUIPEMENTS	31
Article 19 : ELEMENTS A RETIRER	31
Article 20 : PLAQUES NUMERO	31
Article 21 : CONTROLE DU BRUIT	29
Article 22 : FEU ARRIERE	30
Article 23 : ACQUISITION DES DONNES	30
Article 24 : TELEMETRIE	30



TABLE DES MATIERES

REGLEMENT SPECIFIQUE ENDURANCE - EPREUVE DE NUIT

Article 1 : ESSAIS LIBRES ET ESSAIS QUALIFICATIFS.....	34
Article 2 : LIMITE DE QUALIFICATION	34
Article 3 : ECLAIRAGE.....	34
Article 4 : CASQUES.....	35
Article 5 : ZONE DE TRAVAIL.....	35
Article 6 : PLAQUES NUMEROS.....	35
Article 7 : CONTROLE TECHNIQUE	36



Article 1 : DEFINITION

La Fédération Française de Motocyclisme et son promoteur « l'Ultimate Cup » mettent en compétition en 2023 le Championnat de France d'Endurance.

Des courses d'endurance qui se dérouleront sur une durée minimale de 4 heures (sauf cas particuliers liés à l'autorisation préfectorale ou au règlement intérieur du circuit).

Les courses du Championnat de France d'Endurance se disputeront sur des circuits faisant l'objet d'une homologation administrative et respectant pleinement le cahier des charges émis par la F.F.M.

Pour chaque épreuve, il sera accepté aux essais un nombre d'équipages égal à la capacité de la piste pour une course d'endurance.

Des séances d'essais privés seront proposées au préalable. Le jury, avec l'accord de la Direction de course, se réserve le droit d'utiliser les chronos réalisés par les pilotes à compter des premiers essais privés.

Calendrier 2023 :

DATE	PAYS
LE CASTELLET : 31 mars – 02 avril	FRANCE
NAVARRA : 5 - 7 mai	ESPAGNE
LE VIGEANT : 30 juin – 2 juillet	FRANCE
MIRECOURT : 8 – 10 septembre (TBA)	FRANCE
MAGNY-COURS : 13 – 15 octobre	FRANCE

Article 2 : ORGANISATEUR

Endurance Events

1 Avenue du Puy de Dôme

63360 GERZAT

contact@enduranceevents.eu

Article 2.1 : PROMOTEUR

UCM

6 Rue du PAVIN 63360 GERZAT

contact@ultimatecup.eu

Article 3 : JURIDICTION

Les manifestations se dérouleront conformément au Code Sportif de la FFM et aux prescriptions de la C.N.V.

Article 4 : OFFICIELS

Le directeur de course et ses adjoints, le président et les membres du jury, le responsable et les commissaires techniques seront désignés par la FFM. Ils seront nommés sur le règlement particulier de l'épreuve.

Article 5 : MACHINES ADMISES – CATEGORIES

Après acceptation du dossier par le promoteur.



Le nombre de motos admises sera stipulé sur le règlement particulier de l'épreuve. Les motocycles autorisés : 4 temps d'une cylindrée supérieure ou égale à 600cc ayant minimum 2 cylindres. Les commissaires techniques se réservent le droit de refuser aux contrôles techniques les motos ne correspondant pas aux critères de sécurité ou d'image de l'épreuve. Les machines devront être fabriquées à partir de l'année 2000.

Les catégories : Chaque épreuve donnera lieu aux classements distincts suivants :

- Classement scratch
- Classement SUPERBIKE (1000cc) :
Plus de 600 cc à 1104 cc 4 cylindres / Plus de 750 cc à 1000 cc 3 cylindres / Plus de 850 cc à 1299 cc 2 cylindres.
- Classement SUPERSPORT (600cc) :
600 cc 4 cylindres / Plus de 600 cc à 675 cc 3 cylindres / Plus de 600 cc à 750 cc 2 cylindres.
- Classement à la française : 1 seule moto par équipage
- Classement Féminin : minimum 3 équipages et 100% féminins
- Classement Gentleman (40 ans révolu au début de saison) : minimum 3 équipages et 100% vétérans
- Classement Roadster : minimum 3 équipages et motos 100 % roadsters

Le comité Ultimate Cup se réserve le droit de refuser l'inscription à un concurrent.

Article 6 : PILOTES ADMIS

La participation au championnat de France est réservée aux pilotes titulaires d'une licence compétition à l'année, NCO ou LUE ou INT délivrée par la FFM pour l'année en cours. Les licences « une manifestation » LJA2 sont également admises.

Les pilotes disposant d'une licence INT, devront pour pouvoir participer réaliser un dossier d'engagement qui devra être validé par l'organisateur en accord avec la FFM (cf descriptif du dossier dans le paragraphe dossier d'engagement).

Ne seront pas éligible à participer à l'épreuve d'endurance sauf sous réserve d'envoi d'un dossier d'engagement auprès du promoteur, tous équipages ayant terminé dans les 5 premiers lors d'une épreuve du championnat du monde d'endurance sur les 3 années précédant la compétition (cf descriptif du dossier dans le paragraphe dossier d'engagement).

DOSSIER D'ENGAGEMENT :

Ce dossier devra être validé par le promoteur, l'organisateur en accord avec la FFM et devra contenir :

- une lettre exposant les motifs de la demande ;
- une liste exhaustive des résultats des pilotes avec une analyse des performances établie sur le meilleur tour réalisés par le pilote sur piste sèche, sur toutes les épreuves auxquelles ils auront pris part au cours des 3 dernières années.

L'équipage devra satisfaire à toute demande complémentaire d'information émanant de l'organisation.

L'organisation se réserve le droit de refuser les dossiers d'engagement des pilotes ne correspondant pas aux critères d'image de l'épreuve.

Article 7 : ENGAGEMENTS, DROITS D'ENGAGEMENTS ET CAUTION

Les demandes d'engagement devront être effectuées sur le site <https://ffm.engage-sports.com>

En cas de problème veuillez utiliser l'aide en ligne https://ffm.engage-sports.com/doc/qui_contacter/

Tarifs inscriptions 2023 (TTC)

Inscription Course Endurance	Le Castellet	Navarra	Le Vigeant	Mirecourt	Magny-Cours
Si inscription à 4 courses avant le	900€	800€	800€	800€	900€
Inscription course par course après le	936€	836€	836€	836€	936€

N B : Seules les cartes bancaires sont acceptées comme moyen de paiement dans Engage Sport. Pour cela, la date de validité de votre carte bancaire doit être postérieure à la date de la dernière course.

La location d'un emplacement dans un box est obligatoire sur chaque course (et pour chaque équipage). Les teams pourront toutefois choisir de louer cet emplacement obligatoire sur 2 jours. L'accès à l'emplacement se fera la veille de la location aux alentours de 18h (ces horaires seront revalidés dans le règlement particulier de chaque épreuve).

1 emplacement ne représente pas 1 box complet. Il est calculé en fonction de la surface disponible sur chaque infrastructure.

Tarifs box 2023 (TTC)

	Le Castellet	Navarra	Le Vigeant	Mirecourt	Magny-Cours
Tarif pour 1 emplacement pour 2 jours (samedi et dimanche)	210 €	170 €	170 €	170 €	210 €

Le jour de votre 1^{ère} épreuve, un chèque de caution de 600 € non-encaissé couvrant les cautions des brassards, transpondeurs, box et infrastructure, vous sera demandé. Il sera détruit en fin d'année. Si le matériel n'a subi aucun dommage, il pourra être remboursé, sinon il sera encaissé et un remboursement partiel pourra être effectué en fonction des pertes ou casses éventuelles du matériel confié (et si aucun accord amiable n'a été trouvé au préalable).

Article 7.1 : EQUIPAGES

Chaque manche du Championnat de France d'Endurance est une épreuve ouverte à tout pilote d'au moins 16 ans, titulaire d'une licence Nationale NCO, LUE ou INT (sous réserve de validation du dossier d'engagement) délivrée par la FFM pour l'année en cours. Les licences « une manifestation » LJA2 sont également admises.

Pour les courses de 4H, chaque équipage sera composé de DEUX pilotes et d'UNE ou DEUX motos par équipage.

Les noms de tous les pilotes devront être OBLIGATOIREMENT mentionnés sur les demandes d'engagement et confirmés lors du contrôle administratif.

Il ne peut y avoir plus de motos que de pilotes dans chaque équipage inscrit.



Les équipages inscrits avec DEUX motos se verront attribuer une pénalité qui peut varier en fonction de chaque circuit :

Le Castellet : 1 tour de pénalité

Navarra : 1 tour de pénalité

Le Vigeant : 1 tour de pénalité

Mirecourt : 1 tour de pénalité

Magny-Cours : 1 tour de pénalité

Article 7.2 : CLOTURE DES ENGAGEMENTS

Les engagements seront considérés comme clos par le service administratif 30 JOURS avant la date de chaque manifestation. Toutes les inscriptions effectuées, passé ce délai et sous réserve de disponibilité au moment de la réservation, se verront majorées de 60€ TTC.

Article 7.3 : REMBOURSEMENT DES DROITS D'ENGAGEMENT

Le remboursement des droits d'engagement sera effectué selon les modalités suivantes :

	<u>Frais d'annulation à plus de 30 jours de la course</u>	<u>Frais d'annulation à moins de 30 jours de la course</u>
Inscriptions à plusieurs courses groupées	120€ de frais par inscription annulée	Aucun remboursement sauf Pour raison médicale* : remboursement de 40% de l'inscription
Inscription à la course	80€ de frais par inscription annulée	Aucun remboursement sauf Pour raison médicale* : remboursement de 50% de l'inscription

sous réserve de présentation d'un certificat médical au plus tard **8 jours avant l'ouverture du Contrôle Administratif de l'épreuve. Passé le délai des 8 jours avant l'ouverture du Contrôle administratif de l'épreuve aucun remboursement ne sera effectué.*

Pour être prise en compte, la demande d'annulation doit être obligatoirement faite sur Engage Sports et par mail à l'organisateur : contact@ultimatecup.eu

Article 8 : ANNULATION D'UNE EPREUVE

Si une épreuve ne pouvait avoir lieu pour quelque cause que ce soit, les organisateurs ne sauraient en être tenus pour responsables et les concurrents de ce fait ne pourraient réclamer aucune indemnité.

Sauf en cas de force majeure, les concurrents seraient informés de sa suppression cinq jours au moins avant la date de la course.



Article 9 : ASSURANCE

Chaque manifestation aura préalablement obtenu le VISA de la FFM et sera assurée en responsabilité civile, conformément aux prescriptions de l'article R 331- 30 et A 331-32 du Code du Sport.

Article 10 : VERIFICATIONS ADMINISTRATIVES ET TECHNIQUES

Les horaires des vérifications techniques et administratives seront mentionnés dans chaque règlement particulier accessible sur le site Ultimate Cup ainsi que dans la note d'information envoyée par mail aux pilotes quelques jours avant l'épreuve.

Chaque pilote devra obligatoirement se présenter dans les créneaux horaires définis aux opérations de vérifications administratives muni de sa licence FFM.

ATTENTION : Aucun renouvellement ou enregistrement de licence ne sera effectué sur place lors de l'épreuve. Chaque pilote doit se munir d'une licence en amont de la manifestation.

A la suite du contrôle administratif, et uniquement après validation de celui-ci, tous les pilotes devront obligatoirement présenter leur machine (une seule machine par pilote) et leur équipement aux vérifications techniques, ceci dans le respect des horaires définis.

Les opérations de contrôle technique auront lieu le vendredi de 08 heures à 13 heures et de 14 heures à 18 heures 30. Le samedi, les vérifications reprendront à 8 heures jusqu'à 12 heures.

En cas de présentation de la machine en dehors du planning horaire mentionné dans le règlement particulier de chaque épreuve, l'organisateur se réserve le droit de refuser au concurrent l'accès au contrôle technique.

Tous les motocycles présentés devront répondre au règlement technique du championnat de France d'Endurance.

Un team présentant une machine au contrôle technique :

- Non accompagnée de sa carte ou de son dossier RSV ou encore de la déclaration en préfecture ne pourra concourir, ni prétendre au remboursement du droit d'engagement. Dans le cas d'une procédure RSV, le pilote devra fournir une attestation d'un professionnel de la moto certifiant que la machine ne présente pas de danger.
- En non-conformité avec le Règlement Technique ne pourra concourir, ni prétendre au remboursement du droit d'engagement.

Seules les motos passées et approuvées par les vérifications techniques pourront prendre part aux essais chronométrés.

Article 11 : BRIEFING

Un briefing sera organisé sur chacune des épreuves. **Tous les pilotes sont tenus d'y participer. Toute absence à celui-ci sera passible d'une pénalité stop & go de 30 secondes. Tous les briefings commenceront à l'heure. Tout pilote en retard ne sera plus admis en salle de briefing et devra effectuer une pénalité Stop and Go de 30 secondes.**

L'heure et le lieu du briefing seront précisés dans le règlement particulier de chaque épreuve, sur le planning de l'épreuve et sur le panneau d'affichage officiel. Seuls les pilotes et leur team manager sont autorisés à participer au briefing.

Article 12 : PASS, BRACELETS & BRASSARDS

Chaque équipage se verra remettre 1 Pass par pilote, 6 Pass accompagnants et 3 Pass véhicules (2 paddock + 1 parking) lors des contrôles d'accréditation. Le véhicule n'ayant pas son Pass collé sur le pare-brise ne pourra accéder au paddock ou au parking.

Chaque pilote devra se munir de sa licence, de son permis de conduire ou CASM et se verra remettre, lors des vérifications administratives, un bracelet et un brassard de même couleur. Il devra les porter pendant toute la durée des essais libres et qualificatifs ainsi que durant toute la course.

Pour les courses se déroulant partiellement de nuit, au moins un brassard rétroréfléchissant en matière plastique avec une fermeture efficace, fourni par les organisateurs devra être obligatoirement porté par les coureurs à tout moment pendant les essais, et la course.

Il devra participer aux séances d'essais correspondant à la couleur qui lui aura été attribuée sur la machine sur laquelle il est engagé. Il ne pourra en aucun cas changer de couleur sauf accord express du jury et du Directeur de Course.

Pour les durées de nuit, les essais libres du vendredi soir sont obligatoires pour chaque pilote dans sa catégorie pour au moins 3 tours (1 tour d'accélération, 1 tour, 1 tour de décélération).

Le non-respect de ces dispositions entraînera la disqualification du team.

Article 13 : MODIFICATION DES EQUIPAGES

L'ordre ou le nom des pilotes participant à l'épreuve pourra être modifié lors des vérifications administratives.

Après la fermeture du Contrôle administratif et pendant les séances d'essais qualificatifs, toute modification sera interdite.

En cas de force majeure, à la suite des essais chronométrés, après avis du Jury et dans un délai de 30 minutes après affichage des résultats, un équipage pourra être modifié à condition que le pilote remplaçant ait participé aux essais qualificatifs, soit qualifié et corresponde à l'article 6 du présent règlement. Le remplacement ne changera en rien la grille de départ entérinée par le Jury.

Un pilote ne pourra pas être inscrit au même moment sur plus d'un team.

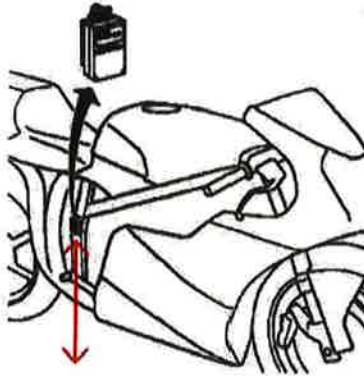
Article 14 : TRANSPONDEUR

Lors des contrôles administratifs, il sera remis à chaque pilote un transpondeur (par la société de chronométrage ITS EVENTS), celui-ci devra constamment être fixé sur la machine en piste, durant les essais et la course. La perte, le vol ou la destruction même involontaire du transpondeur est sous la seule responsabilité du pilote.

Il doit être restitué au plus tard une demi-heure après la fin de la course. En cas de non-restitution, le chèque de caution sera mis à l'encaissement.

Chaque machine engagée devra obligatoirement avoir un support de transpondeur fixé de façon permanente. Au centre de la moto proche du bras oscillant. Il ne doit pas être fixé à une hauteur plus élevée que 60 cm à partir du sol (cf schéma ci-dessous). Veuillez noter qu'il ne sera pas possible d'enregistrer des temps si le transpondeur n'est pas monté de façon correcte et au bon emplacement.

Un support de fixation (obligatoire) sera vendu aux pilotes n'en possédant pas (10 € TTC).



Article 15 : CARBURANT

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

Le carburant Bio Ethanol est également autorisé.

Pendant les épreuves, à l'exception du derrick de remplissage, le carburant sera obligatoirement stocké dans les véhicules des équipages situés à l'arrière des stands (sauf en cas de modification spéciale du règlement due à l'infrastructure du circuit, dans ce cas cette règle sera alors explicitée lors du Briefing par la Direction de course).

Article 16 : EMBLACEMENT PADDOCKS

Chaque pilote se verra attribuer un emplacement par un placier. Il est responsable du respect de cet emplacement.

Les voies de passage et de sécurité doivent être libres (aucun véhicule ne doit y stationner). Les zones réservées et rubalisées par l'organisateur devront être respectées.

Tout non-respect de cette règle entraînera une sanction pouvant aller de l'avertissement à l'exclusion de l'épreuve.

Toute détérioration ou trou pourra engendrer l'encaissement de sa caution.

Article 17 : SECURITE - PARC COUREUR - STAND - MUR DE CHRONOMETRAGE

Les pilotes sont entièrement et seuls responsables de leur matériel.

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

1) Parc coureur :

- Tout déplacement dans le parc devra être effectué à très faible allure et le port du casque est obligatoire pour tous les 2 roues motorisés.
- Tous les 2 roues motorisés doivent être homologués et assurés.
- Chacun doit garder son emplacement propre, en utilisant les sacs poubelles et récupérateur de fluide mis à disposition par le circuit. Chacun doit impérativement suivre les consignes des placeurs.
- Les enfants en bas âge doivent impérativement être accompagnés d'un adulte. L'usage des mini motos est interdit.
- Tous les animaux domestiques doivent impérativement être tenus en laisse.

Toute constatation des infractions contenues dans cet article fera l'objet de sanctions allant jusqu'à l'exclusion du meeting.

2) Stand, voie de décélération et mur de panneautage :

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

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

L'accès au mur de panneautage est exclusivement réservé au Team Manager, aux chronométrateurs, aux panneauteurs et au 2ème pilote (accès autorisé pendant les 3 premiers tours et les 3 derniers tours de la course à toute personne faisant partie de l'équipage d'un concurrent). Pour des raisons de sécurité et afin d'assurer un contrôle plus efficient, chaque team se verra attribuer 6 brassards rouges. Toute personne non munie de brassard, ne pourra accéder au mur de panneautage. Le mur de panneautage est strictement interdit aux enfants de moins de 15 ans (même si muni d'un brassard).

Interdiction de monter ou de s'asseoir sur le mur de panneautage.

En cas d'utilisation d'une chaise de chronométrage, rien dans sa fixation ne doit dépasser de l'aplomb du mur de protection.

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

INTERDICTION ABSOLUE

STAND / BOX :

- **Interdiction formelle de fumer** dans, derrière et devant les stands
- **Interdiction aux enfants de moins de 15 ans.**
- **Interdiction d'amener un animal même attaché dans les stands.**
- Interdiction de stocker de l'essence (seul un derrick ou système de remplissage de 30 litres maximum sera autorisé).
- Interdiction d'utiliser barbecue, gazinière, matériel électrique produisant un arc électrique (perceuse, compresseur, meuleuse, poste à souder...). Tous ces matériels peuvent être utilisés derrière les stands, loin des stocks d'essence (minimum 5 mètres).
- Interdiction de manipuler du carburant à moins de 3 mètres de couvertures chauffantes branchées. Ces dernières ne pourront en aucun cas, se trouver branchées à moins de 3 mètres du derrick et à moins de 50 cm du sol.
- Interdiction de vidanger sur le sol (prévoir un bac plat de 5 litres et en cas de salissures, le stand devra être nettoyé le plus vite possible).
- Interdiction 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.

L'accès à la pit lane est formellement interdit aux enfants de moins de 15 ans, et aux personnes qui ne seront pas munies des pass autorisés.

Le non-respect de ces interdictions absolues contenues dans cet article fera l'objet au minimum d'un "Stop & Go" et pouvant aller jusqu'à l'exclusion du meeting.

Article 18 : MISE EN PLACE DANS LES STANDS.

Chaque pilote se verra attribué par un placier un emplacement.

Règle de respect à l'**arrière** des boxes (entre la porte d'un box et le premier véhicule de la travée) :

- Les voies de passage et de sécurité doivent-être libres (aucun véhicule ne doit y stationner).
- Les barbecue, table et chaises, pouvant encombrer le passage sont interdits.
- Les lieux de couchage (type caravane etc..) sont interdits.

Un espace alloué au « lieu du vie & couchage » de la catégorie vous sera alloué à chaque meeting (parking annexe dans le paddock).

Tout non-respect de ces règles entraînera une sanction pouvant aller de l'avertissement jusqu'à l'exclusion de l'épreuve.

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

Chaque équipe doit posséder dans son box un extincteur à portée de main (6 kg pour les modèles à poudre de type A.B.C et 2 kg pour les modèles de type CO²). Pas d'extincteur à eau.

Cet extincteur se cumule avec celui éventuellement prédisposé dans le box par le circuit.

Article 19 : ESSAIS QUALIFICATIFS

Seules les motos admises aux vérifications techniques et utilisées aux essais qualificatifs pourront participer à la course (sauf accord particulier du Jury).

A la fin des essais libres de chaque pilote, un drapeau vert est agité par le directeur de course. Les pilotes débutent alors leur premier essai qualificatif.

Chaque pilote doit obligatoirement participer au minimum à l'une de 2 séances qualificatives et y effectuer au moins 3 (TROIS) tours (un tour de lancement, un tour chronométré et un tour pour rentrer au stand). Chaque pilote ne pourra participer aux essais qualificatifs que dans la série qui lui sera réservée, en fonction de la couleur de son bracelet et du n° de l'équipage.

Article 20 : LIMITE DE QUALIFICATION

Selon le règlement FFM en vigueur et pour la sécurité de tous, chaque pilote devra accomplir un temps minimum de qualification pour prétendre participer à la course. Pour atteindre cette limite de qualification, chaque pilote devra remplir une des deux conditions suivantes :

- Un pilote doit obligatoirement réaliser au minimum 3 tours et avoir réalisé dans une de ses séances un temps inférieur ou égal à 120 % de la moyenne des 3 premiers équipages de son groupe.

Tout pilote dont le temps de qualification sera supérieur au temps minimum ou inférieur à 120% ne pourra pas participer à la course sauf accord particulier du Jury et de la direction de course. Les droits d'engagement ne sont pas remboursables pour ce motif.

La grille de départ sera réalisée conformément aux règles générales de la C.N.V.

Article 21 : GRILLE DE DEPART

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

Une grille de départ sera établie en tenant compte de la moyenne du temps du meilleur temps réalisé par chaque pilote lors des qualifications.

Les grilles de départ seront affichées à l'issue de la réunion du jury sur le panneau d'affichage officiel.

Article 22 : PROCEDURE DE DEPART

La grille de départ sera du type « Le Mans ».

Le ravitaillement est interdit sur la grille de départ.

- H -20' : panneau 5' – klaxon – feu vert en sortie des stands pour le tour de formation – drapeau rouge sur la grille de départ.
- H -19' : panneau 4' – klaxon
- H -18' : panneau 3' – klaxon
- H -17' : panneau 2' – klaxon
- H -16' : panneau 1' – klaxon
- H -15' : fermeture de la sortie des stands – klaxon – feu rouge en sortie des stands

Les équipages qui ne seraient pas sortis de la voie des stands avant la fermeture de celle-ci prendront le départ des tours de chauffe depuis la sortie des stands sous les ordres des commissaires ; le feu de sortie des stands sera mis au vert après le passage du dernier pilote et avant le VIR, pendant 30 secondes permettant aux pilotes de rejoindre les tours de chauffe. Il sera appliqué un Stop & Go de 30 secondes pour non-participation au tour de formation.

Les pilotes rencontrant un problème technique lors du tour de reconnaissance peuvent retourner dans le couloir des stands afin de remédier au problème. Dans ce cas les coureurs ainsi que ceux qui n'auraient pas rejoint la grille de départ avant la fermeture de la sortie des stands, pourront prendre le départ des tours de chauffe lorsque le feu de la sortie des stands sera au vert (après le passage du peloton et avant le V.I.R.).

Une fois le tour de formation réalisé, retour sur la grille de départ et mise en épi. Chaque pilote attend sur sa moto, le départ au drapeau vert.

Avant le départ des deux tours de chauffe :

- Panneau 3' :
Evacuation de la piste pour toutes les personnes. Les générateurs doivent être débranchés et retirés de la grille immédiatement. Retrait immédiat des dispositifs pour chauffer les pneus des machines sur la grille. Si un problème survient, le pilote devra pousser sa machine dans la voie des stands, pour intervenir sur celle-ci. Ce coureur pourra prendre le départ des tours de chauffe depuis la pit lane.
- Panneau 1'
- Panneau 30''
- Départ des tours de chauffe (2 tours) au drapeau vert situé sur la ligne de départ.

Pour des raisons de sécurité, si la machine d'un coureur ne peut démarrer, celui-ci peut être aidé, ceci uniquement après que le panneau jaune avec l'inscription « PUSH » en noir ait été présenté sur la plateforme de départ.

Après un temps raisonnable, tout pilote qui ne pourra pas démarrer, devra regagner les stands et prendre le départ depuis la sortie des stands après le peloton et devant le V.I.R.

Dès que le dernier coureur a passé la sortie de la voie des stands, le feu de sortie des stands sera mis au vert et tout coureur qui attend dans la voie des stands sera autorisé à rejoindre les tours de chauffe. 30 secondes plus tard, le feu sera remis au rouge. Cette procédure sera reconduite après le premier passage des concurrents puis restera au rouge jusqu'au départ de la course.

Tout pilote qui rencontre un problème lors des tours de chauffe peut retourner dans la voie des stands pour réparer et prendre le départ en bout de pit lane.

Il sera appliqué un Stop & Go de 30 secondes par tour de chauffe non effectué.

A l'issue des 2 tours de chauffe, il sera présenté le drapeau rouge et tous les participants devront se remettre en grille.

H -3'	:	Panneau 3 minutes - klaxon
H -1'	:	Panneau 1 minute – klaxon
H -30''	:	Panneau 30 secondes – klaxon
H -00	:	Départ de la course au drapeau national situé au milieu de la grille face aux pilotes.

Chaque coureur court vers sa moto, met seul le moteur en marche (toute aide extérieure est interdite) et commence la course. La sortie des stands sera ouverte après le passage du dernier concurrent.

Article 23 : PROCEDURE « 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.***

Lorsqu'un coureur encourt une pénalité Stop & Go, l'équipe peut alors avoir un mécanicien présent dans la zone de pénalité pour lui fournir de l'eau ou parler avec lui. Ce mécanicien ne doit en aucun cas toucher la moto. Le mécanicien ne doit pas interférer la procédure Stop & Go, laquelle est sous le contrôle de la direction de course.

Pour être validé, le pilote ne pourra pas s'arrêter à son box ni avant ni après avoir effectué son Stop and Go. S'il doit s'arrêter à son box, il doit le faire dans le tour avant ou après avoir effectué sa pénalité.

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 24 : ARRETS AUX STANDS

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

L'arrivée des pilotes en « roue libre », moteur éteint, dans leurs box est strictement interdite.

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'une amende de 75 € en essais et d'un Stop & Go de 30 en 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 25 : RAVITAILLEMENT

Le ravitaillement en carburant sera exclusivement fait par derrick (Zénith, Acerbis ou Tuff Yug)

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.

La capacité des derricks ne devra pas excéder 24 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 toutes pompes électriques ou systèmes pneumatiques.

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 rester sur la machine durant les opérations de ravitaillement en essence.

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 (extincteur de 6 kg minimum poudre ABC ou dioxyde de carbone) devra 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. Au-delà de ce nombre de personne, une sanction sera appliquée.

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.

TOUTE MANIPULATION D'ESSENCE SE FAIT DEVANT LE STAND, Y COMPRIS LE REMPLISSAGE DU DERRICK.

Article 25.1 : RELAIS A L'AMERICAINE :

Le relais à l'américaine (deux motos par team, composé de 2 pilotes, sachant qu'il ne peut y avoir plus de moto que de pilote) :

La moto prête à partir et béquillée 5 min maximum avant le relais, peut être mise en chauffe devant le stand. Le moteur de celle-ci doit être éteint avant le relais.

La moto rentrante doit rentrer complètement dans le stand, être béquillée moteur éteint, puis procéder au changement de transpondeur.

Une fois le transpondeur en place sur la seconde moto et seulement à ce moment, la moto pourra être mise en route, débéquillée et prête à partir en piste.

Tout équipage à l'américaine qui souhaite basculer à la française pour des raisons mécaniques/techniques au cours de l'épreuve fera l'objet d'une pénalité de la part du jury.

Après publication de la grille de départ aucune moto ne pourra être ajoutée ou remplacée. De ce fait un team roulant à l'américaine et ayant une impossibilité de faire rouler une des deux motos passera à la française.

Article 26 : 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 agité ou panneau noir & numéro de la machine), le pilote doit rentrer au stand et ne pourra plus repartir.

Si un commissaire de piste présente le drapeau noir rond orange agité 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 secondes.

Article 27 : 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 28).

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 28 : 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 le sens opposé 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 en dehors de la piste (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, il devra à tout moment 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 leur retour
- Garder leur équipement jusqu'au moment où ils atteindront une zone protégée
- Tout pilote retournant à son stand par d'autres voies que celles définies, sera immédiatement mis hors course ainsi que son équipe.

Le retour aux stands sera effectué sous le contrôle permanent d'un ou plusieurs commissaires.

Le pilote en panne doit pousser sa machine jusqu'à la bretelle la plus proche, dans le sens de la course. En aucun cas il ne peut aller en sens contraire sous peine de mise hors course.

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'extérieur 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 29 : NEUTRALISATION OU INTERRUPTION DE LA COURSE

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.

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 refaire une procédure de départ lancé sous Safety car. Seuls les pilotes en course au moment de l'interruption au drapeau rouge seront autorisés à reprendre le départ. **Ce sont les mêmes pilotes avec les mêmes machines qui pourront repartir.**

La nouvelle grille sera diffusée dans les plus brefs délais. Les pilotes seront avertis 15mn avant l'ouverture de la voie des stands. Celle-ci restera ouverte 5mn. A ce moment, les pilotes pourront venir chercher les motos dans le parc fermé afin de faire le complément d'essence et changement de roues devant leur box respectif.

Procédure de Restart sous Safety car :

- Le premier Safety car partira à l'ouverture de la voie des stands, suivi des pilotes qui rouleront à allure réduite et viendront se mettre dans l'ordre de la nouvelle grille en épi le long du mur, les pilotes restant sur leurs motos.

- A la fermeture de la voie des stands, le 2ème Safety car prendra la piste et viendra se placer à la hauteur de la moitié de la grille. Les pilotes placés à cette hauteur et après seront dans l'obligation de suivre le 2ème Safety car UNIQUEMENT.
- A l'heure donnée, le 1er Safety car, rampe lumineuse allumée, partira suivi du premier groupe de pilotes. Le 2ème Safety car, rampe lumineuse allumée, partira ensuite suivi du 2ème groupe de pilotes.
- Ils feront ainsi 2 tours de chauffe. Avant la fin du 2ème tour de chauffe, les 2 Safety car éteindront leurs rampes lumineuses.
- Le 1er Safety car rentrera dans le dernier emplacement avant la ligne de chronométrage. Ainsi le 1er groupe passera en premier la ligne de chronométrage, relançant ainsi la course. Simultanément, le 2ème Safety car entrera dans le premier emplacement venu, lâchant ainsi le 2ème groupe.
- La course sera relancée pour le temps restant au moment de l'arrêt au drapeau rouge.

Mode de calcul de la nouvelle grille pour un Restart :

Le classement de la course est effectué sur le dernier tour où le leader de la course a franchi la ligne de chronométrage avant la présentation du drapeau rouge de la façon suivante :

- Pour tous les coureurs ayant franchi la ligne d'arrivée dans le même tour que le leader avant l'apparition du drapeau rouge, un classement est établi pour la fin de ce tour.
- Pour tous les coureurs qui n'ont pas franchi la ligne d'arrivée dans le même tour que le leader avant l'apparition du drapeau rouge, un classement partiel du tour précédent est établi.
- Le classement complet est établi en combinant les 2 classements partiels obtenus selon le principe tours/temps.
- Les pilotes, qui ne rentrent pas dans la voie des stands **au guidon ou en poussant leur machine** dans les 5 mn qui suivent la présentation du drapeau rouge, ne peuvent pas reprendre part à la course et ne sont pas classés.

Si plus de 75% de la durée de l'épreuve étaient parcourus avant l'arrêt de la course entraînant une entrée en Parc Fermé, l'épreuve serait considérée comme course complète. Le classement se ferait 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 30 : 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 31 : CLASSEMENT - DOTATION

Pour être classé, un équipage doit :

- Avoir franchi la ligne d'arrivée, sur la piste, dans les 5 minutes suivant le passage du vainqueur.

- Avoir couvert au moins 75% de la distance parcourue par l'équipe vainqueur de la classe correspondante.

En cas de fin prématurée de la course, le classement sera établi comme prévu à l'article 29.

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

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

Toutes les machines classées devront être mises en parc fermé aussitôt après l'arrivée.

L'organisation offrira des trophées aux trois premiers teams de chaque catégorie.

Article 32 : ATTRIBUTION DES POINTS – CLASSEMENT FINAL

Seuls les équipages composés de pilotes possédant une licence NCO ou une licence INT et ayant vu son dossier accepté par l'organisateur en accord avec la FFM sont en compétition pour le Championnat de France d'Endurance.

Pour qu'un équipage se voit attribuer des points :

Il doit être engagés sous le nom d'un Team. C'est ce Team qui se verra attribué les points pour le classement championnat.

1 point sera attribué pour la pole position au cumul des qualifications.

Les points suivants leur seront attribués, pour chaque course :

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

Attribution des points catégorie 1000, 600, Française, Féminine, Vétéran, Roadster.

En 2023 seuls deux Titres du Championnat de France d'Endurance seront attribués pour les catégories 600cc et 1000cc.

SEULS SERONT COMPTABILISES POUR LE CLASSEMENT DU CHAMPIONNAT DE FRANCE D'ENDURANCE 2023 LES POINTS OBTENUS SUR LE CLASSEMENT SCRATCH PAR CATEGORIE DE LA COURSE.

LE CLASSEMENT FINAL DE LA COUPE SERA OBTENU EN ADDITIONNANT LES RESULTATS ACQUIS SUR LA TOTALITE DES EPREUVES.

Les ex-æquo seront départagés par leur plus grand nombre de places de premier, deuxième, troisième, etc., en cas de parfaite égalité, le dernier meilleur résultat sera prépondérant.

Article 33 : RECLAMATIONS

Toute réclamation devra être faite par écrit et remise à la Direction de Course. Cette réclamation devra obligatoirement être accompagnée d'une caution de 300 €, somme qui sera rendue au réclamant dans le cas où la réclamation serait fondée. Les 300 € liés à un démontage seront reversés au possesseur de la machine si celle-ci est déclarée conforme.

Délai des réclamations :

- Maximum 30 minutes après l'affichage des résultats pour tout ce qui concerne les essais et la course.

Dans le cas où une réclamation entraînerait une intervention importante, le réclamant devra rester sur le circuit jusqu'à ce que les contrôles soient terminés. Si le contrôle nécessite des moyens qui ne peuvent être à la disposition des commissaires techniques, entraîne une saisie de tout ou partie de la machine, impose des dépenses supplémentaires sortant du cadre normal d'un contrôle in situ, et que la machine incriminée s'avère conforme, les frais engendrés seront à la charge du réclamant.

Article 34 : CONTROLE MEDICAL

Avant toute entrée sur la piste, la Direction de Course pourra demander à un ou des pilotes de se faire examiner par le Médical. Le Directeur de Course pourra aussi demander au(x) pilote(s) de se soumettre à un test d'alcoolémie. Si le Médical émet des réserves sur un pilote et sur ces capacités à prendre la piste en toute sécurité, celui-ci sera convoqué au Jury et devra se conformer à la décision de celui-ci.

Tout pilote vu par le Médical prenant ou reprenant la piste sans validation du Médical et du Jury, se verra exclu du meeting et inscrit au Cahier des Sanctions.

Article 35 : 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.

Les accompagnants sont sous la responsabilité des concurrents. Si ceux-ci causent des détériorations ou des gênes, des sanctions seront appliquées sur le concurrent pouvant aller jusqu'à l'exclusion de la manifestation pour ce dernier.

Article 36 : PUBLICITE - DROIT A L'IMAGE

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

Toutes publicités liées à l'alcool ou au tabac sont formellement interdites sur n'importe quel support.

En application de l'article L333-1 du code du sport, toute commercialisation de photo, de vidéo ou de produit dérivé de ces manifestations est interdite si elle n'a pas fait l'objet d'une convention avec la **SARL Ultimate Cup**. Cette dernière se réserve le droit de poursuivre en justice les contrevenants.

Article 37 : APPLICATION DU REGLEMENT

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

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

Article 38 : RENONCIATION A TOUS RECOURS CONTRE LES AUTORITES SPORTIVES

Indépendamment des prescriptions du Code Sportif de la FFM, les équipages et les pilotes, par le fait de leur participation, renoncent à tous droits de recours contre l'organisateur, ses représentants ou préposés, soit par arbitrage, soit devant les tribunaux, soit de toute autre manière non prévue par le Code Sportif de la FFM.



REGLEMENT TECHNIQUE DU CHAMPIONNAT DE FRANCE D'ENDURANCE SUPERBIKE ET SUPERSPORT

Le contrôle technique avant l'épreuve est obligatoire.

Le pilote est à tout moment de l'épreuve responsable de sa machine.

La moto doit être présentée propre, et exempte de toutes marques des contrôles techniques antérieurs.
Pour les 4 temps, le bas de carénage doit être déposé et présenté **séparément** au contrôle technique.

Les contrôles préliminaires sont les vérifications de sécurité. La conformité de la machine est sous l'entière responsabilité du pilote.

Les béquilles centrales et latérales doivent être enlevées.

Il est interdit d'employer du titane dans la fabrication du cadre, de la fourche avant, du guidon, des bras oscillants, des axes de bras et axes de roues. Pour les axes de roues, il est également interdit d'utiliser des alliages légers. L'emploi d'écrous et de boulons en alliage de titane est autorisé.

Une protection (matière plastique, téflon) des axes de roues est autorisée pour autant qu'elle ne dépasse de plus de 22 mm de chaque côté.

Article 1 : CARTER MOTEUR

Tous les carters moteurs contenant de l'huile et pouvant être en contact avec la piste suite à une chute devront être protégés par un second carter en matériau métallique ou composite tel qu'alliage d'aluminium, acier inoxydable, acier ou titane.

Des plaques et/ou des barres de protection appliquées contre, en aluminium ou acier sont également autorisées. Tous ces dispositifs doivent être conçus afin de résister aux chocs, frottements abrasifs et dégâts dus à une chute.

Des couvercles approuvés par la FIM sont autorisés sans restriction pour le matériau.

Tous ces couvercles doivent être fixés correctement et de façon sûre par les vis de fixation qui équipent également les couvercles originaux du moteur sur les carters.

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

Article 2 : COUPE CONTACT

Les motocycles solos doivent être équipés d'un interrupteur ou bouton coupe contact **de couleur rouge** en état de fonctionnement, pouvant être actionné sans lâcher le guidon, se trouvant d'un côté ou l'autre du guidon ou demi-guidon à portée de main, facilement accessible, visible et fonctionnel. Il est recommandé que ce coupe-circuit interrompe le circuit primaire d'allumage.

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

Les motocycles équipés d'un système de recyclage fermé, doivent conserver ce système tel que l'origine. Le reniflard d'huile doit être connecté et se décharger dans la boîte à air.

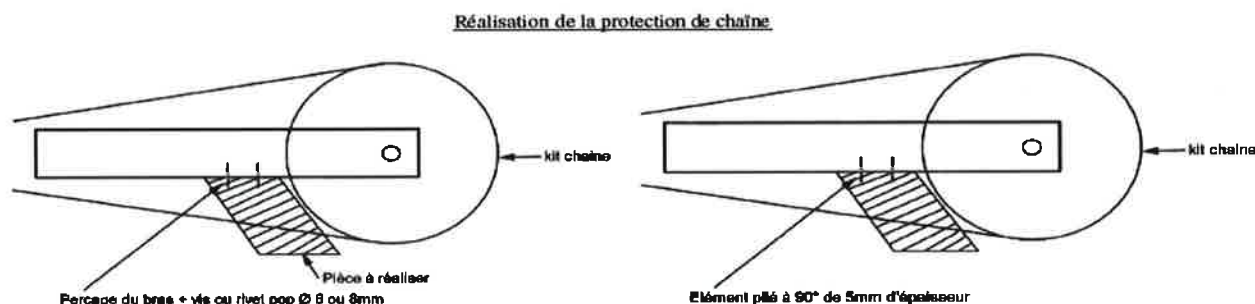
Les réservoirs d'essence comportant des tubes reniflards doivent aboutir dans un récupérateur d'une capacité minimale de 250 ml y compris en cas d'utilisation d'un clapet anti-retour. Le récupérateur doit être dans un matériau approprié. Les mises à l'air des radiateurs et des carburateurs doivent aboutir dans des récupérateurs d'une capacité minimale de 250 ml en matériau approprié.

Article 5 : PROTECTIONS DE CHAÎNE

Une protection du pignon de sortie de boîte est obligatoire.

Un garde chaîne 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 chaîne inférieure 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 tubes, les catalyseurs et les silencieux peuvent être modifiés ou remplacés par rapport à ceux montés sur la machine homologuée.

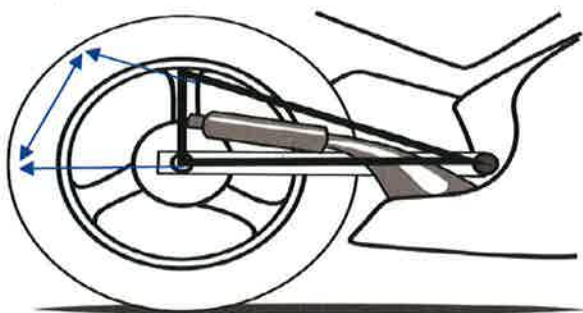
Le nombre de silencieux d'échappement final doit rester tel qu'homologué.

Le(les) silencieux doivent être du (des) même(s) côté(s) que celui (ceux) monté(s) sur le modèle homologué.

Les machines dotées d'un échappement "bas" (chambre de tranquillisation sous le moteur et silencieux court) pourront déroger à la règle de profil pour autant que le silencieux se trouve dans un triangle dont les sommets sont formés par l'axe du repose-pied, l'axe de la roue arrière et la projection verticale reliant celui-ci au bord supérieur de la jante arrière.

Pour des raisons de sécurité les bords de la ou des sorties des silencieux doivent être arrondis pour éviter les bords tranchants.





La limite de bruit est de 102 db maximum aux régimes définis dans les règles générales pour les contrôles techniques.

Article 7 : GUIDONS

Les extrémités du guidon doivent être bouchées avec un matériau solide ou recouvertes de caoutchouc. Un espace minimum de 30 mm 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.

Quelle que soit la position du guidon, il doit y avoir un espace d'au moins 20 mm entre le carénage et les extrémités du guidon ou de tout autre système de direction, y compris tous les accessoires qui y sont fixés.

Article 8 : LEVIERS

Tous les leviers doivent se terminer par une sphère d'un diamètre de 16 mm minimum.

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.

Les leviers repliables sont autorisés.

Les leviers à boules ajourées sont autorisés

Article 9 : REPOSE PIEDS

Les repose-pieds et commandes au pied peuvent être déplacés mais les points de fixation originaux doivent être utilisés.

Les repose-pieds peuvent être du type rabattable mais, dans ce cas, doivent être équipés d'un dispositif de retour à la position normale automatique, et une protection intégrale d'un rayon sphérique plein de 8 mm au moins doit se trouver à l'extrémité du repose-pied.

Les repose-pieds métalliques fixes doivent comporter à leurs extrémités un embout de type nylon ou téflon, d'un diamètre de 16 mm.

La longueur minimum des repose-pieds doit être de 65 mm.

Article 10 : FREINS

La séparation des conduites de frein avant doit se faire au-dessus du té de fourche inférieur, une exception peut être autorisée pour les machines équipées d'origine d'un système de freinage ABS si celui-ci ne peut être techniquement modifié. Les vis de fixation des étriers avant doivent être freinées par un fil métallique

de sécurité, sauf pour les épreuves d'Endurance nécessitant des changements de roues. Les motos doivent être équipées **d'un frein à commandes indépendantes, pour chacune des deux roues.**

Article 11 : PROTECTION DU LEVIER DE FREIN

Les motos doivent être équipées d'une protection du levier de frein avant, afin de protéger le levier de frein au guidon d'un actionnement accidentel en cas de collision avec une autre machine. Ces protections doivent faire l'objet de fabrication en série et être distribuées par un professionnel.

Article 12 : BOUCHONS DE VIDANGE ET CIRCUITS D'HUILE

Tous les bouchons de vidange, niveau et remplissage, doivent être étanches et bien vissés. Les tuyaux d'alimentation d'huile doivent être correctement et solidement fixés. Les filtres à huile externes doivent **être rendus indesserrables par un fil métallique de sécurité.**

Tous les **raccords, bouchons, écrous concernant les huiles du moteur, de la boîte de vitesses ou de la transmission doivent être freinés par un fil métallique de sécurité.** Les contrôleurs techniques sont seuls juges de l'efficacité du système.

Article 13 : CIRCUIT DE REFROIDISSEMENT

Le seul liquide de refroidissement autorisé est l'eau pure. Tout additif, quel qu'il soit, est strictement interdit.

Article 14 : CARENAGE

Le carénage inférieur doit être construit pour contenir, en cas d'incident moteur, au moins la moitié de la totalité de l'huile et du liquide de refroidissement du moteur.

Aucune ouverture située à moins de 50 mm du bas de carénage n'est autorisée.

Les bouchons sont interdits.

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

Le remplacement du support avant du carénage (araignée) est autorisé, il doit être de construction solide et ne présenter aucun danger. Les Commissaires Techniques pourront refuser toute fabrication jugée dangereuse.

Dans le cas où le support de carénage fait office de conduit d'alimentation en air de la boîte à air, l'ensemble support-conduit pourra être remplacé à condition de respecter les dimensions et formes d'origine du conduit d'air.

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

Article 15 : RESERVOIR DE CARBURANT

Les matériaux de construction des réservoirs d'essence doivent être identiques à ceux montés d'origine sur la machine homologuée.

Le bouchon de remplissage ne doit pas dépasser du bord supérieur du réservoir (risque d'arrachement).

Il est autorisé la modification du réservoir d'essence afin d'augmenter sa capacité à 24 litres maximum pour autant que le profil original soit tel qu'homologué.

Les réservoirs d'essence comportant des tubes reniflards doivent être munis de clapets anti-retours qui aboutissent dans un récupérateur d'une capacité minimale de 250 ml, fabriqué dans un matériau approprié.

Le ravitaillement en carburant sera exclusivement fait par derrick (Zénith, Acerbis ou Tuff Yug).

Il faut donc s'assurer de la compatibilité entre le derrick et l'ouverture du réservoir.

Aucun manque d'étanchéité ne sera toléré. Les entonnoirs sont interdits.

Le(s) bouchon(s) de réservoir d'essence, lorsqu'ils sont fermés, doivent rester étanches.

Le réservoir doit être étanche, les réservoirs additionnels sont interdits.

Le réservoir d'essence doit être fixé sur le cadre, par l'avant et l'arrière, par un système résistant en cas de chute. L'assemblage par des raccords, style 'baïonnette', ne peut pas être utilisé et le réservoir ne peut être fixé à aucun élément du carénage ou à une pièce en plastique.

Attention : Tous les réservoirs de carburant doivent être complètement remplis de produit ignifugé (structure à cellules ouvertes, par exemple : Explosafe®).



Article 16 : ROUES ET PNEUS

Pneumatique Michelin obligatoire - les roues adaptables sont autorisées.

ULTIMATE CUP 2023		
 		
Dimension / Size	Type	Reference
HYPERSPORT / ENDURANCE		
120/70 R 17 58V	POWER SLICK PERFO SOFT MI	450713
120/70 R 17 58V	POWER SLICK PERFO MEDIUM MI	890610
200/55 R 17 78V	POWER SLICK PERFO SOFT MI	373531
200/55 R 17 78V	POWER SLICK PERFO MED SOFT MI	426881*
200/55 R 17 78V	POWER SLICK PERFO MED HARD MI	206560*
200/55 R 17 78V	POWER SLICK PERFO MEDIUM MI	623973*
200/55 R 17 78V	POWER SLICK PERFO 24 MI	967394
200/60 R 17	POWER SLICK PERFO SOFT 24 MI	732252
200/60 R 17	POWER SLICK PERFO HARD 24 MI	630410
CHALLENGER 600		
120/70 R 17 58V	POWER CUP PERFO SOFT MI	776782
190/55 R 17 75V	POWER CUP PERFO SOFT MI	035792
120/70 R 17 58V	POWER CUP PERFO MEDIUM MI	112600
190/55 R 17 75V	POWER CUP PERFO MEDIUM MI	610363
190/60 R 17 75V	POWER SLICK PERFO MED SOFT + MI	600487
190/60 R 17 75V	POWER SLICK PERFO MED HARD + MI	184386
190/60 R 17 75V	POWER SLICK PERFO MED SOFT MI	619972*
120/70 ZR 17 (58W)	POWER SLICK 2 NHS F	319748
190/55 ZR 17 (75W)	POWER SLICK 2 NHS R	215802
CHALLENGER 1000		
120/70 ZR 17 (58W)	POWER SLICK 2 NHS F	319748
200/55 ZR 17 (75W)	POWER SLICK 2 NHS R	219685
YAMAHA R7 CUP		
120/70 ZR 17 (58W)	POWER CUP 2 F TL	451092
180/55 ZR 17 (75W)	POWER CUP 2 R TL	528570
PLUIE TOUTE CATEGORIE		
12/60 R 17	POWER RAIN F	824200
180/55 R 17	POWER RAIN NHS R	407970
* jusqu'à épuisement du stock		

Article 17 : DISPOSITIF DE DEMARRAGE – GENERATEUR ALTERNATEUR

Un démarreur électrique embarqué est obligatoire. Le démarreur doit toujours pouvoir mettre en marche le moteur pendant la manifestation et jusqu'à l'expiration du délai de réclamation.

Le moteur doit démarrer et fonctionner dès que le démarreur n'est plus sollicité.

L'utilisation de batterie autre que celle sur la machine est interdite.

Le générateur / alternateur devra assurer la charge de la batterie.

Article 18 : EQUIPEMENTS

Voir le tableau figurant dans l'annuaire F.F.M.

Aucune adjonction d'appendice non homologué n'est autorisée sur les casques.

Un casque intégral non modulable aux normes : Norme ECE 22-06, ECE 22-05, Japon : JIS T 8133 : 2015,

USA : SNELL M 2015, FIM : FRHPhe – 01 est obligatoire.

Une combinaison intégrale en cuir 1 pièce est obligatoire. Les doublures en nylon sont interdites.

Une protection dorsale indépendante est obligatoire sous la combinaison. Elle doit être homologuée en 1621/2. Une paire de gants en cuir est obligatoire

À 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.

Le pilote est responsable de la visibilité des marques d'homologation de ses équipements (casques, dorsales ...), si ces marques sont illisibles, les équipements seront refusés par les commissaires techniques.

Article 19 : ELEMENTS A RETIRER

Les éléments suivants doivent être retirés

- Phares avant et arrière, indicateurs de directions,
- Rétroviseurs,
- Avertisseur,
- Plaque d'immatriculation (et support de plaque),
- Boîte à 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.

Article 20 : PLAQUES NUMERO

Les machines devront être équipées de plaques blanc mat avec des numéros noir mat. Les plaques devront être posées devant, au centre du carénage ou de chaque côté, et en bas de carénage.

Pour les roadsters les numéros arrière devront figurer sur les deux côtés du dossier de selle.

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 dimensions de tous les chiffres appliqués sur l'avant sont :

Hauteur minimale : 140 mm

Largeur minimale : 80 mm

Largeur minimale des traits : 25 mm

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

Hauteur minimale : 120 mm

Largeur minimale : 60 mm

Largeur minimale des traits : 25 mm

Espace minimum entre les chiffres : 25 mm

Les numéros devront être réalisés dans l'une des polices, ci-dessous :



ATTENTION : Le numero 1 doit :

- Etre composé d'une barre simple verticale :
- Ou être écrit sous la forme suivante : **1**

En cas de litige concernant la lisibilité des numéros, la décision du Directeur Technique fera foi.

Article 21 : CONTROLE DU BRUIT

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

	1 cylindre	2 cylindres	3 cylindres	4 cylindres
Jusqu'à 600 cc	5.000 RPM	5.500 RPM	6.500 RPM	7.000 RPM
De 601 à 750 cc	5.000 RPM	5.500 RPM	6.000 RPM	7.000 RPM
Au-dessus de 750 cc	4.500 RPM	5.000 RPM	5.000 RPM	5.500 RPM

Remarque : ces régimes fixes ont pour objet de simplifier les procédures de contrôle sachant que la préconisation FIM est de réaliser les contrôles à des vitesses linéaires du piston de 11 m/s pour les 4 Temps et 13m/s pour les 2 Temps.

Les mesures seront effectuées en statique, sonomètre placé à 50 cm de l'extrémité du système d'échappement sous un angle de 45 degrés.

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

Article 22 : FEU ARRIERE

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.

- La direction de l'éclairage arrière doit être parallèle à l'axe de la machine (dans le sens de la marche) et être clairement visible de l'arrière d'au moins 15° à gauche et à droite de l'axe de la machine.
- Le feu arrière doit être monté le plus proche possible de l'extrémité arrière de la machine (dosseret de selle)
- En cas de litige sur la position de montage et/ou de visibilité, la décision du responsable Technique est prépondérante.

- Les feux types bicyclette à pile sont interdits. L'alimentation du feu arrière doit être la batterie de la machine
- Puissance/ luminosité équivalente à 6 LED d'une puissance individuelle de 0.8 – 1.8 W
- L'alimentation doit être continue, ce feu arrière de sécurité ne doit pas être clignotant sur la piste.
- Le clignotement est autorisé dans la voie des stands lorsque le limiteur de vitesse est actif.
- 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 23 : ACQUISITION DES DONNEES

L'acquisition de données est autorisée.

Article 24 : TELEMETRIE

Tout système de transmission d'informations ou de communication de la moto vers les stands ou des stands vers la moto ou le pilote (hormis pour le chronométrage) est strictement interdit lorsque la moto est en mouvement.



Règlement spécifique endurance – EPREUVE DE NUIT

Certaines manches du Championnat de France d'Endurance se dérouleront de nuit. L'organisation de cette semi-nocturne sera mentionnée dans chaque règlement particulier des épreuves concernées.

Article 1 : ESSAIS LIBRES ET ESSAIS QUALIFICATIFS

Contrairement aux épreuves du Championnat de France d'Endurance se déroulant de jour, chaque pilote disposera de :

- 1 séance d'essai libre de nuit : chaque pilote devra effectuer au moins 3 tours (un tour de lancement, un tour chronométré et un tour pour rentrer au stand) afin d'avoir un temps de référence pendant les essais de nuit.
Pour les teams à l'américaine et à la française, un temps de référence est obligatoire pour chaque pilote ainsi que pour les deux motos.
- 2 séances d'essais qualificatives de 20 minutes

Article 2 : LIMITE DE QUALIFICATION

Tout pilote dont le temps aux essais de nuit est estimé dangereux par la Direction de Course ne pourra pas rouler dès que le panneau « LIGHT » sera présenté.

Article 3 : ECLAIRAGE

Tous les motocycles doivent être équipés lors de leurs présentations aux contrôles techniques, d'un éclairage complet et en état de marche soit

- A l'avant, un phare au minimum.
- A l'arrière, un feu rouge avec câblages indépendants d'une puissance de 5W, l'alimentation de l'éclairage sera fournie par l'énergie du moteur.

NOTA : Le feu arrière précité vient en plus du feu arrière de sécurité (en cas de pluie) mentionné à l'article 22 du présent règlement.

Les deux feux arrière doivent fonctionner simultanément.

Un catadioptré rouge ou un dispositif rétro réfléchissant rouge de 60 cm² sera posé à l'arrière du motocycle.

Un feu supplémentaire, non-clignotant (ni rouge, jaune, orange ou vert), max. puissance 5W, peut être ajouté au motocycle, fixé de côté et non visible depuis l'arrière de la moto.

La présence du système d'éclairage n'est pas obligatoire pour les séances chronométrées disputées de jour. (sauf le feu mentionné à l'article 22).

Le contrôle du fonctionnement du système électrique se fera avant l'entrée sur la piste des motocycles pour les essais de nuit et l'épreuve se disputant partiellement de nuit.

Durant l'épreuve qui se déroule partiellement de nuit, sur instruction de la direction de course, le ou les phares et les feux arrière devront être allumés en permanence.

Les éventuels feux ou ampoules cassés doivent être remplacés lors du prochain arrêt au stand.

Au moins un phare et un feu arrière doivent être allumés en tout temps pendant les essais et la course de nuit.

Lors des ravitaillements les phares doivent obligatoirement être éteints.

Article 4 : CASQUES

Les casques doivent être munis de chaque côté et à l'arrière, de deux surfaces rétro réfléchissantes auto adhésive : l'une de couleur rouge de 25 cm² et l'autre de couleur blanche de 25 cm².

Article 5 : ZONE DE TRAVAIL

L'utilisation d'un dispositif d'éclairage additionnel pour la zone de travail devant le stand est autorisée. Ce dispositif doit être solidement fixé au mur du stand à une hauteur de deux mètres minimum. Les systèmes d'éclairage composés d'un support portable posé sur le sol ne sont pas autorisés.

La couleur de l'éclairage avant ne devra avoir aucun rapport avec la couleur des drapeaux des commissaires de piste. Les plaques de numéro devront être visibles de jour comme de nuit (il est conseillé d'apposer des numéros réfléchissants)

Article 6 : PLAQUES NUMEROS

Les machines devront être équipées de numéro visible dans des conditions de nuit :

Plaques mates noires.

Numéros blancs rétro réfléchissant ou rétro éclairé (système lumineux LED autorisés)

Les plaques devront être posées devant, au centre du carénage ou de chaque côté, et en bas de carénage.

Pour les roadsters les numéros arrière devront figurer sur les deux côtés du dossier de selle.

Pour les carénages de couleur foncé, il y aura une bordure blanche d'une largeur minimale de 8 mm tout autour du périmètre du fond noir.

Les dimensions de tous les chiffres appliqués sur l'avant sont :

Hauteur minimale : 140 mm

Largeur minimale : 80 mm

Largeur minimale des traits : 25 mm

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

Hauteur minimale : 120 mm

Largeur minimale : 60 mm

Largeur minimale des traits : 25 mm

Espace minimum entre les chiffres : 25 mm

Les numéros devront être réalisés dans l'une des polices, ci-dessous :

Futura Heavy

0123456789

Futura Heavy Italic

0123456789

Univers Bold

0123456789

Univers Bold Italic

0123456789

Franklin Gothic

0123456789

Franklin Gothic Italic

0123456789

ATTENTION : Le numero 1 doit :

Etre composé d'une barre simple verticale : **I**

Ou être écrit sous la forme suivante : **1**

En cas de litige concernant la lisibilité des numéros, la décision du Directeur Technique fera foi.

Article 7 : CONTROLE TECHNIQUE

Les motos doivent être conformes aux articles précités pour le contrôle technique du vendredi à partir de 8h00.





ENDURANCE EVENTS
1, avenue du Puy de Dome
63360 GERZAT

Paris, le 21 décembre 2022

Monsieur,

Après étude de votre règlement, nous avons le plaisir de vous délivrer l'agrément ci-dessous.

CHAMPIONNAT DE FRANCE D'ENDURANCE

AGREMENT N° 2023 / 5

Vous souhaitant bonne réception de ces documents et une complète réussite de votre saison sportive,

Nous vous prions de croire, Monsieur, à l'assurance de nos sentiments les meilleurs.

Anne BOULLY
Direction des Sports



