CHAMPIONNATS DE FRANCE
COURSES SUR PISTE 2015

REGLEMENT GENERAL

ART. 1 – DEFINITION

La Fédération Française de Motocyclisme met en compétition pour l'année 2015 les Championnats de France suivants :

Classe 1 :
- Championnat de France Grass Track Side-car Open
- Championnat de France Grass Track Open
- Championnat de France Speedway

Classe 2 :
- Championnat de France Short Track Solo
- Championnat de France 250cc 4 temps Grass Track et Speedway

Classe 3 :
- Championnat de France 85cc-129cc
- Championnat de France Kids

- Pour toute organisation d'un Championnat FIM ou FIME, obligation de prendre pour l'année en cours deux championnats de France : **au minimum 1** de classe 1 plus 1 de classe 2. Les manches pourront être organisées le même week-end que l'épreuve FIM ou FIME qui leur a été allouée aux clubs ou lors d'une épreuve dans la même année.

- Pour toute organisation ZUE, Inter ou sur Invitation, obligation d'organiser au moins un Championnat de France de Classe 1 ou 2 Championnat de France de Classe 2 plus 1 championnat de Classe 3 obligatoire.

- Pour toute organisation Nationale, obligation d'organiser au moins un Championnat de France de Classe 1 ou 2 plus 1 championnat de Classe 3 obligatoire, si aucune épreuve de championnat de France n'est organisée auparavant.

Tout cas particulier sera traité par la commission.

ART. 2 - ENGAGEMENTS

Les engagements seront gérés en ligne sur le site engage-sports.com dès **le lundi 16 Mars 2015**. Les pilotes devront s'engager pour l'ensemble de la saison le plus tôt possible.

Les droits d'engagement sont fixés à 20 € par épreuve et la caution à 300 € (à établir à l'ordre de la FFM). Les pilotes de la catégorie 85cc-129cc verront leur droit d'engagement porté à 15 €.

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

- 80€ pour une inscription entre 30 et 15 jours avant l'épreuve
- 200€ pour une inscription dans les 14 jours avant l'épreuve

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

Le règlement particulier de chaque épreuve sera mis en ligne sur le site de la CCP et sur le site ffm.engage-sports.com.

Non participation :
Le pilote devra prévenir de sa non participation le plus rapidement possible par écrit et accompagné d'un justificatif valable.Dans le cas contraire la commission encaissera la caution et un nouveau chèque devra être établi afin de pouvoir participer aux manifestations suivantes.
Dans tous les cas, la commission se réserve le droit de demander une contre visite par le médecin de ligue et/ou un médecin agrée sport.

Seuls les pilotes participant à une épreuve de Championnat FIM ou FIME le même jour sont dispensés de participer à une épreuve de Championnat de France.

HORAIRES ET CONTROLE ADMINISTRATIFS :
Les horaires de début du contrôle administratif seront déterminés sur chaque règlement particulier.

Le pilote devra présenter sa licence compétition en cours de validité ou à défaut une attestation visée par la Fédération.

Les licences seront restituées à la fin de la manifestation lors de la remise des primes.

ART. 3 – ETABLISSEMENT DES GRILLES

L'établissement des grilles sera effectué par la Commission des Courses sur Piste et expédiées par celle-ci au Club Organisateur.

ART. 4 - SELECTION EQUIPE DE FRANCE ET DELEGATION INDIVIDUELLE

Lorsque la Commission donnera son accord pour la constitution d'une Equipe de France ou pour l'envoi de coureurs à l'étranger ceux-ci auront obligation d'y participer. Les coureurs devront obligatoirement prévenir les organisateurs auprès desquels ils se seraient préalablement engagés.

Un pilote sélectionné à une épreuve FIM ou FIME devra, suivant sa qualification, participer obligatoirement à toute la durée de l'épreuve même en tant que réserviste et ne pourra participer à aucune épreuve organisée le même jour en France ou à l'étranger, le non-respect de cette règle sera sanctionné.

Un pilote nommé devra s'engager par écrit avec un chèque de caution de 500 € à participer au minimum à 50% des épreuves du championnat de France de la spécialité concernée de l'année en cours. Si le pilote ne respecte pas cet engagement le chèque de caution sera encaissé et ses nominations futures ne seront plus valables.

ART. 5 - COUREURS ADMIS

Les différents Championnats sont réservés aux licenciés de la FFM. Un licencié ne pourra participer qu'à une seule catégorie de Championnat le même jour. Les organisateurs des épreuves de Championnat auront la possibilité de faire courir les pilotes dans d'autres manches hors Championnat et après celles du Championnat.

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

La limite d'âge minimum débute à la date anniversaire du coureur.

ART. 6 – CARBURANT

Les coureurs amèneront leur propre carburant qui devra répondre aux caractéristiques données pour l'année en cours par la FIM (méthanol et essence).

ART. 7 – CLASSEMENT

Les classements des Championnats de France seront publiés en fin de saison pour toutes les catégories.
Ils seront homologués par la Commission lors du congrès annuel fédéral.

Afin d'être classé dans le Championnat et concourir au titre de Champion de France, les pilotes étrangers devront justifier avant la première épreuve d'une résidence en France depuis au moins trois années consécutives ou de la détention d'une licence FFM depuis au moins trois années consécutives.

Dans chaque épreuve chacune des manches est considérée comme une course en soi.
Exemple : pour 7 pilotes au départ, en sachant que le dernier a toujours 0.

Barème des points

1er	**6 points**	**5ème**	**2 point**
2ème	**5 points**	**6ème**	**1 point**
3ème	**4 points**	**7ème**	**0 point**
4ème	**3 points**		

Un forfait de 20 point sera attribué à tout pilote ayant participé au moins à une série d'essais. Ce forfait viendra s'additionner aux points réels marqués lors de la manifestation.

Le pilote ayant pris le départ et ne terminant pas sa course sera classé dernier de sa catégorie et inscrira les points équivalents à son classement.

Le classement général sera calculé en additionnant pour chaque coureur les points marqués sur la totalité des manches disputées durant les épreuves du Championnat.

Lors de la dernière épreuve du championnat en cas d'ex aequo pour le classement général du championnat une manche de départage sera effectuée pour déterminer les 3 premières places du championnat. Pour le départage les indices sont à prendre en compte.

Tout pilote sélectionné dans un Championnat ou Trophée FIM ou FIME qui se déroule le même **jour** qu'une épreuve de Championnat ou Trophée de France récupérera en fin de saison la moyenne de ses points acquis en Championnat de France.

Un minimum de 50% des manches devra être couru pour réaliser un classement.

Classement de la journée : En cas d'ex aequo, le départage se fera suivant le nombre de meilleures places (de 1er et de 2ème etc) et la meilleure place lorsqu'ils se sont rencontrés.
Pour être classé, un pilote doit avoir commencé son 4ème tour, lorsque le 1er a franchi la ligne d'arrivée et le terminer.

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

M = disqualification pour la règle
des "2 minutes" pour le Speedway
3 minutes pour le Grass Track

R = retrait de la course

F = chute sans disqualification

T = disqualifié pour mauvais départ

d = disqualification

N = pas pris le départ

NC = Non Classé (n'a pas effectué les 4 tours)

Podium de la journée :
La meilleure place en finale définira la place du pilote pour les catégories comprenant une finale.

Dans les autres cas, selon la spécialité, les règles suivantes seront appliquées.

Avant la finale

: Lors de l'établissement des places entre les pilotes, dans la liste des résultats intermédiaires, les ex æquo seront départagés selon le schéma suivant :

- Priorité sera donnée aux pilotes (ex æquo aux points) ayant le plus grand nombre de 1ère, 2ème, 3ème, 4ème (5ème, ou 6ème si applicable) ;
- Si l'égalité persiste, et concerne seulement 2 pilotes, priorité sera donnée au pilote le mieux placé dans la course où les 2 pilotes sont rencontrés ;
- Si l'égalité persiste et concerne plus de 2 pilotes, il faut examiner s'il y a une possibilité de déterminer une priorité particulière. Par exemple, 3 pilotes ex æquo, A, B et C :
  Pilote A a battu le pilote B
  Pilote A a battu le pilote C
  Pilote B a battu le pilote C

Dans ce cas, la priorité sera la meilleur position pour le pilote A, suivi par le pilote B, puis le pilote C.
Si les solutions précédentes ne peuvent être utilisées, l'ordre sera déterminé par un tirage au sort.

A l'issue de chaque épreuve, le club allouera les primes suivant le barème ci-dessous, établies sur le classement de la journée :

BAREME DES PRIMES DES CHAMPIONNATS ET TROPHEES CCP

CATEGORIE	PLACE								
	1er	2ème	3ème	4ème	5ème	6ème	7ème	8ème	TOTAL
Open / Speedway	300	250	210	160	120	100	80	60	1280
250cc	100	80	60	50	40	30	-	-	360
Side-car	250	200	150	100	-	-	-	-	700
Short Track	150	100	50			-	-	-	300

Dans le cas d'annulation d'épreuve pour causes d'intempéries, l'organisateur et les pilotes trouveront un compromis au cas par cas.
En cas d'annulation en cours d'épreuve pour conditions météorologiques, l'organisateur se doit de régler les primes au prorata des manches courues. Pour tout autre cas, il faudra se référer à la décision du jury.

Pour tout autre point, se référer au règlement FIM.

ART. 8 – RECLAMATIONS

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

ART. 9 – RECOMPENSES

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

ART. 10 – ZONE SOUS CONTROLE DU COMMISSAIRE TECHNIQUE

Les pilotes dont les motos ne seront pas immédiatement rentrées en parc fermé seront déclassés de la manifestation et ne marqueront aucun point, y compris le forfait de 20 points.

ART. 11 - CONTROLES TECHNIQUES

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

✦ HORAIRES ET CONTROLE TECHNIQUE :

Un horaire de passage pour le contrôle technique sera établi pour chaque pilote et affiché dans le parc coureur.
Les horaires de début du contrôle technique seront déterminés sur chaque règlement particulier.
Les organisateurs auront à prévoir un endroit isolé et aménagé susceptible de permettre au Commissaire Technique d'effectuer tranquillement le contrôle des machines et de recevoir ce dernier pendant le temps de réclamation, au soir de chaque manifestation.
La ligue désignera en complément un second commissaire technique, qui aura en sa possession le matériel devant lui servir au plombage et au marquage des machines.
Le Commissaire Technique devra, lors des vérifications de pesage, vérifier l'équipement des coureurs et la conformité du carburant utilisé.
Il devra utiliser les fiches de contrôle FFM signées par le concurrent, après vérifications. Le livret technique, fournit par la FFM, est obligatoire. En cas de non présentation de celui-ci, une sanction sera infligée. Celui-ci devra être remis au commissaire technique lors de la dernière épreuve.

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

Les pots d'échappement homologués FIM (à partir de 2010) sont obligatoires sur toutes les épreuves pour toutes les catégories 500cc et 250cc. Pour les 85cc-129cc le silencieux reste libre avec un maximum de 80dB à 100 mètres (méthode 2 mètres Max)

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

Les carburateurs seront contrôlés, plombés ou marqués avant les essais. Chaque concurrent pourra faire plomber ou marquer trois motos au maximum.

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

Le pilote doit prévoir un trou d'un diamètre minimum de 2mm dans une ailette de la culasse et du cylindre de manière à ce que les 2 pièces puissent être plombées aisément.

Chaque pilote devra être en mesure de présenter au contrôle technique un tapis environnemental et un extincteur d'au minimum 2kg poudre ABC dans le cas d'un contrôle.

✦ **EQUIPEMENT OBLIGATOIRE DU PILOTE :**

- **Protection dorsale, norme EN 1621-2**
- **Combinaison une pièce en cuir ou kevlar**
- **Casque norme ECE 22/05**
- **Gants en cuir**

✦ **CARBURANT UTILISE :**

- Classe 500 : de 351 à 500cc, 4 temps méthanol, **2 ou** 4 soupapes
- Classe Side-cars : de 351 à 500, 4 temps, méthanol, 4 soupapes par cylindre.
- Classe Promotion : 85cc 2 temps ou 129cc, essence ou méthanol, 4 Temps / 50cc à 85cc, essence ou méthanol, 2 ou 4 Temps

✦ **NUMEROS DE COURSE :**

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

✦ **PLAQUES :**

Licences Internationales et/ou Européennes :	N°no ir - plaque jaune
Licences Nationales :	N°noir – plaque blanche
85cc-129cc :	N°blanc - plaque verte
250cc 4 temps :	N°blanc - plaque bleue

La taille des formes des plaques et numéros, doivent être conformes au règlement FIM.

✦ **COULEURS DE CASQUE :**

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

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

✦ **TAPIS ENVIRONNEMENTAL :**

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

ART. 12 – ESSAIS

Dans toutes les épreuves comptant pour les Championnats, les organisateurs devront prévoir des essais le jour de la course.
Tous les essais de la manifestation seront chronométrés pour les catégories Open, Side Car et Speedway.
Dans toute organisation, prévoir au minimum 2 séries d'essais de 2 mn sauf en Short Track où il faudra prévoir au minimum 1 série au start. Pour le bon déroulement de l'épreuve la durée des essais pourra être aménagée sur décision du Jury.

ART. 13 - DEPART, CONTROLE DES COURSES

Le départ sera donné au Starting-gate.
Le placement sera déterminé par la grille de brassage établie par la Commission des Courses sur Piste.

- PONCTUALITE AU DEPART :

Toutes les manifestations doivent commencer à l'heure annoncée et les coureurs doivent se tenir prêts pour le départ dès qu'ils sont appelés par l'officiel désigné.
A moins que l'arbitre considère qu'il y a des raisons valables pour retarder le départ de la manche suivante, l'intervalle entre la fin d'une course et le départ de la course suivante ne dépassera pas 6 minutes.
Par conséquent, l'arbitre doit indiquer le début des "3 minutes" au moyen d'un klaxon ou d'une sirène que l'on peut entendre dans la zone des boxes, si tous les coureurs ne sont pas sur la ligne de départ à ce moment-là.
Cet avertissement s'adressera au(x) coureur(s) manquant(s) et ne peut être donné qu'une seule fois.

Si un ou plusieurs coureurs ne sont pas prêts à partir dans les 3 minutes, ils seront disqualifiés de la manche. Le coureur disqualifié sera remplacé par un coureur de réserve.

- DEPARTS :

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

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

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

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

- FAUX DEPART :

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

- CONDUITE REPREHENSIBLE OU DANGEREUSE :

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

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

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

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

Un procédé identique sera appliqué à un coureur qui, de l'avis de l'Arbitre, a délibérément laissé tomber sa machine ou quitté la piste pour une raison de sécurité.

- COURSE ARRETEE :

Lorsqu'une course a été arrêtée par l'apparition du drapeau à damier noir et blanc, avant que le nombre de tours requis ait été accompli par le coureur de tête, l'arbitre doit déclarer la course nulle et ordonner un nouveau départ.

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

- REPRISE D'UNE COURSE :

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

Tout coureur qui, pour une raison ou une autre, est considéré comme étant la cause première de l'arrêt de la course, ne sera pas autorisé à reprendre le départ. Il ne sera pas permis à un coureur de réserve de prendre sa place.

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

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

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

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

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

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

ART. 14 - APPLICATION DU REGLEMENT

Il est rappelé que conformément au Code Sportif National de la FFM, le jury de l'épreuve a toujours le droit de prendre les décisions d'urgence en cas de force majeure ou par mesure de sécurité.
Les clubs ou coureurs qui ne respecteraient pas le règlement pourront être pénalisés par les instances disciplinaires.

- **SANCTIONS** Chaque pilote est responsable de son comportement et de celui de son entourage, sous peine de sanctions sévères.

ART. 15 – REGLES PARTICULIERES

CHAMPIONNAT DE FRANCE GRASS TRACK OPEN

Coureurs admis : Pilotes licenciés NCO, INT, LUE, PAX, CEX.

Tous les pilotes engagés effectueront les essais chronométrés. Les 12 premiers pilotes des essais chronométrés seront qualifiés.

Les pilotes non qualifiés pendant les essais chronométrés participeront au Trophée National Inter Ligues.

En cas de forfait d'un pilote qualifié les pilotes arrivant à la suite dans l'ordre du classement des essais seront sélectionnés jusqu'à avoir le quota de 12 pilotes **avant la première manche.**

De même, le ou les pilotes déclarant forfait n'auront pas le droit de participer à un autre championnat le même jour.

Déroulement : Le départ à la grille se fera à 6 pilotes par manche. Chaque pilote participera à 3 manches + 1 finale pour les 6 meilleurs de la journée.

CHAMPIONNAT DE FRANCE GRASS TRACK 250CC 4 TEMPS

Coureurs admis : **NCO**, NJC, LUE, INT, INJ

Déroulement : Le départ à la grille se fera à 6 pilotes par manche. Chaque pilote participera à 3 manches plus une finale.

Age maximum : 25 ans à partir de 2016.

CHAMPIONNAT DE FRANCE GRASS TRACK SIDE CAR OPEN

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

Un minimum de 5 équipages est obligatoire pour une épreuve de Championnat de France Side-car.

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

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

Tous les équipages engagés effectueront les essais chronométrés. Les 6 premiers équipages des essais chronométrés seront qualifiés pour l'épreuve de championnat de France de la journée.
En cas de forfait d'un équipage qualifié, les équipages arrivant à la suite dans l'ordre du classement des essais seront sélectionnés jusqu'à avoir le quota de 6 équipages.

Déroulement : Le départ à la grille se fera à 6 pilotes par manche. Chaque pilote participera à 3 manches et une finale.

CHAMPIONNAT DE FRANCE GRASS TRACK 85cc-129cc ET KIDS

Coureurs admis : Licences NJ

Catégorie KIDS A :	7 à 9 ans	85cc 2 Temps ou 108cc 4 Temps Maximum
Catégorie KIDS B :	9 à 11 ans	85cc 2 Temps ou 129cc 4 Temps Maximum
Catégorie 85cc-129cc :	à partir de 11 ans	85cc 2 Temps ou 129cc 4 Temps Maximum

Le pilote ne devra pas avoir atteint l'âge maximum au 1er janvier 2015.
Toutes les épreuves disputées seront prises en compte pour le classement final.

Les catégories « Kids » et « 85-129cc » sont regroupées si l'une de ces catégories comporte moins de 4 pilotes. Ces catégories feront l'objet d'un classement séparé. Il n'y aura pas de cumul de points en cas de changement de catégorie en cours d'année.
Les pilotes de la catégorie « Kids » prenant un tour par les pilotes « 85-129cc » seront tout de même classés.

Déroulement :
2 séances d'essais et 3 à 4 tours sous la responsabilité de l'éducateur avec 10 minutes de repos entre chaque manche. Tous les pilotes seront récompensés. Il est souhaitable de prendre contact avec Laurent SAMBARREY.

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

CHAMPIONNAT DE FRANCE SPEEDWAY 250CC 4 TEMPS

Coureurs admis : NCO, NJC, LUE, INT, INJ, PAX, CEX, PEX

Déroulement : Le départ à la grille se fera à 4 pilotes par manche. Chaque pilote participera à 3 manches plus une finale.

Age maximum : 25 ans à partir de 2016.

CHAMPIONNAT DE FRANCE SPEEDWAY

Coureurs admis : Pilotes licenciés NCO, INT, LUE, PAX, CEX.

Pour la première épreuve :
Tous les pilotes engagés effectueront les essais chronométrés. Les 12 premiers pilotes des essais

A l'issue de la première épreuve, les 10 premiers pilotes classés seront automatiquement sélectionnés pour les épreuves suivantes.
La commission nommera 2 pilotes Wild Card.
2 pilotes réserves seront désignés en fonction du classement de la 1ère épreuve.

Déroulement : Le départ à la grille se fera à 4 pilotes par manche. Chaque pilote effectuera 3 manches plus une finale.

En cas de forfait d'un pilote qualifié les pilotes arrivant à la suite dans l'ordre du classement des essais seront sélectionnés jusqu'à avoir le quota de 12 pilotes.

CHAMPIONNAT DE FRANCE DE SHORT TRACK SOLO & QUAD / FLAT TRACK

Coureurs admis : licence NJC, NCO.

Nombre d'engagés : Pour les pistes de 12 m minimum (voir règle technique CCP)
Solo: 20 pilotes maxi
Quad: 20 pilotes maxi

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

Déroulement : Solo : 3 manches de 6 tours plus une finale
Minimum de 10 pilotes -- 3 manches de 10 pilotes
Maximum de 20 pilotes – 6 manches de 10 pilotes

Quad : 6 manches de 6 tours plus une finale
Minimum de 6 pilotes -- 3 manches de 6 pilotes
Maximum de 10 pilotes – 6 manches de 10 pilotes