

Championnat de France d'Endurance 2016

Art. 1 : Définition

La F.F.M. organise en 2016 **LE CHAMPIONNAT D'ENDURANCE**. Il sera attribué un titre de Champion de France d'Endurance.

Art. 2 : Calendrier

02 et 03 avril	LEDENON (30)	MC LEDENON
04 et 05 juin	MAGNY-COURS (8)	MC NEVERS ET NIEVRE
20 et 21 août	BRESSE (71)	MC LYON
08 et 09 octobre	CAROLE (93)	MC MOTORS EVENTS

Art. 3 : Machines admises – Catégories

Les motocycles de classes suivantes sont autorisés

- EWC Article FIM 2.6.1
 - Au-dessus de 600cc jusqu'à 1000cc 4 temps 4 cylindres
 - Au-dessus de 750cc jusqu'à 1000cc 4 temps 3 cylindres
 - Au-dessus de 850cc jusqu'à 1200cc 4 temps 2 cylindres
- SUPERSTOCK Article FIM 2.7.1
 - Au-dessus de 750cc jusqu'à 1000cc 4 temps 3 et 4 cylindres
 - Au-dessus de 850cc jusqu'à 1200cc 4 temps 2 cylindres
- SUPERTWIN Article FIM 2.8.1
 - Au-dessus de 1000cc et jusqu'à 1350cc 4 temps 2 cylindres

Le règlement technique sera celui du Championnat du Monde d'Endurance FIM, néanmoins les points spécifiques au Championnat de France d'Endurance seront précisés à la fin du présent règlement.

Chaque épreuve donnera lieu à 3 classements distincts :

- Scratch
- Superstock (*)
- Supertwin (*)

*Sous réserve que cette catégorie compte 5 équipages minimum au départ.

Art. 4 : Nombre d'équipages et de coureurs admis

Pour chaque épreuve, il sera accepté aux essais un nombre d'équipage égal à la capacité de la piste en course. Chaque équipage sera composé de deux coureurs et d'une moto ou de deux coureurs et de deux motos.

Art. 5 : Concurrents

La participation au Championnat de France d'Endurance 2016 est réservée aux pilotes de nationalité française ou étrangère titulaires d'une licence internationale, FIM Europe, NCO délivrée par la F.F.M. pour l'année en cours. Les pilotes titulaires d'une licence une manifestation pourront participer à la course mais ne pourront marquer de points au Championnat de France d'Endurance.

Art. 6 : Engagements, droits d'engagement et caution

Le droit d'engagement est fixé à 550 € pour les épreuves de LEDENON, BRESSE et CAROLE.

Pour les épreuves sur les circuits de LEDENON, BRESSE et CAROLE, les demandes d'engagement devront être faites uniquement par Internet, via le site : <https://ffm.engage-sports.com/>

Le droit d'engagement de l'épreuve de Magny-Cours sera de 1800 € par équipes pour les 12 heures (2000 € en cas de réception du dossier après le 10 mai 2016).

Pour l'épreuve de MAGNY-COURS, les demandes devront être faites uniquement auprès du Circuit de Magny-Cours, 12 Heures de Magny-Cours, Technopole, 58490 MAGNY-COURS.

Art. 6.1 : Clôture des engagements

Les engagements devront être parvenus à 30 jours avant pour les épreuves de LEDENON, BRESSE et CAROLE.

Les engagements parvenant après cette date seront pris en compte sans pénalité pour autant qu'il reste des places disponibles sur les épreuves choisies.

Article 6.2 : REMBOURSEMENT DES DROITS D'ENGAGEMENT

Pour tout forfait, un droit administratif de 80€ sera retenu, et ce, quelle que soit la raison. Cette déclaration devra obligatoirement être faite par écrit, email, courrier ou fax.

En cas de force majeure, la C.N.V. se réserve le droit d'étudier la demande, toutefois le justificatif devra impérativement lui parvenir avant le début des vérifications administratives de l'épreuve.

Après l'ouverture des vérifications administratives, les droits d'engagement ne seront pas remboursés, ni reportés.

Art. 7 : Sélection des équipages

La sélection des équipages engagés dans le respect de l'article 6.1, pour chaque course sera effectuée, en respectant l'ordre des priorités et dans l'ordre de réception des demandes d'engagement pour chaque niveau de priorité :

- L'ordre d'arrivée des engagements pour la première épreuve
- Pour les épreuves suivantes, le classement provisoire sera déterminant

Dans tous les cas non prévus, le Comité de Sélection FFM sera souverain.

Si un équipage est non conforme à l'image de la manifestation, son dossier pourra être refusé ou être exclu de la manifestation.

Art. 7.1 : Numéro de course

Les numéros seront attribués :

- Pour l'ensemble de la saison
- Le numéro 1 est réservé au vainqueur de l'année précédente, s'il n'est pas demandé, il ne pourra pas être demandé par un autre team. Le numéro zéro est interdit.

Art. 8 : Vérifications administratives et techniques

Les opérations de contrôle administratif et technique auront lieu le vendredi de 11 heures à 13 heures et de 14 heures à 18 heures 30. Le samedi, les vérifications reprendront à 8 heures jusqu'à 12 heures.

Pour l'épreuve de Magny-Cours, se référer aux horaires particuliers.

Les différents lieux seront précisés sur le règlement particulier de l'épreuve.

Tous les équipages devront obligatoirement présenter leur machine et leur équipement aux vérifications techniques.

Un contrôle sonomètre aura lieu obligatoirement pour toutes les machines à l'issue d'une des séances qualificatives, celui-ci ne devra en aucun cas dépasser 102 décibels.

Art. 9 : Pass

Chaque équipage se verra remettre 9 pass personnels sous forme de bracelet et 3 passes véhicules à coller obligatoirement lors des contrôles administratifs.

Identifications des passes :

Team manager : 1

Mécaniciens, ravitailleur, pompiers, chronométrateurs : 6

Un bracelet sera attaché au poignet du pilote directement par le secrétariat, et il leur sera remis deux brassards de la même couleur sur présentation de leurs confirmations d'engagement et de leur licence en cours de validité. Ils devront les porter pendant toute la durée de la manifestation.

Les pilotes devront participer aux séances d'essais correspondantes à la couleur qui lui aura été attribuée et sur la machine sur laquelle ils sont engagés.

La couleur n'a pas de relation avec l'ordre de départ de la course.

Il ne pourra en aucun cas changer de couleur pendant toute la durée des essais qualificatifs et de la course.

Le non-respect de ces dispositions entraînera une sanction pouvant aller jusqu'à la disqualification de l'équipage.

Art. 10 : Briefing

Un briefing obligatoire sera organisé sur chacune des épreuves le vendredi soir, l'heure sera stipulée sur le règlement particulier. Le lieu sera précisé sur le tableau d'affichage.

Tous les teams manager figurant sur la fiche d'engagement sont tenu d'y participer sous peine d'une pénalité Stop & Go de 30 secondes. Il pourra être accompagné de ses pilotes.

Un représentant de Team et un représentant des pilotes participant à tout le championnat pourront être désigné pour participer aux réunions de jury.

Art. 11 : Carburant

Le carburant devra être du type sans plombs, conformément à la réglementation F.I.M.

Art. 12 : Essais

Chaque équipage bénéficiera de 2 séances d'essais de 20 minutes pour chacun de ses pilotes. Chaque pilote doit obligatoirement participer au minimum à l'une de ces séances qualificatives.

Un pilote ne pourra participer aux essais que dans la série qui lui sera réservée, en fonction de la couleur de ses brassards et de son bracelet.

Art. 13 : Qualification pour la course

Pour être admis au départ de la course du Championnat de France d'Endurance, un pilote doit obligatoirement faire un minimum de 3 tours et avoir réalisé dans une de ses séances un temps inférieur ou égal à 120% de la moyenne des 3 premiers de chaque séance. Le jury de l'épreuve peut, sur demande du Directeur de Course, assouplir l'application de cette règle en fonction des circonstances et du palmarès des pilotes concernés.

Art. 14 : Grille de départ

Une grille de départ sera établie en tenant compte de la moyenne des meilleurs temps réalisés par chaque pilote lors des qualifications.

Art. 15 : Modification et confirmations des équipages

Il est interdit de modifier les couleurs des pilotes d'un équipage durant les séances d'essais qualificatives. Au plus tard une heure après la fin des qualifications les teams devront déclarer la composition de l'équipage et le pilote prenant le départ.

Art. 16 : Stands

L'attribution des stands sera faite par le secrétariat. Les équipages pourront y amener leur machine et aménager celui-ci. Le matériel et les machines entreposés dans les stands restent sous la responsabilité de leur propriétaire.

Chaque équipage doit posséder dans son emplacement de ravitaillement un extincteur d'une capacité de 5 kg pour les appareils à poudre type A.B.C. ou polyvalente et de 2 kg pour les extincteurs de type CO² (neige ou mousse carbonique) efficace sur les feux d'hydrocarbures. Extincteur à eau interdit. Cet extincteur se cumule avec celui éventuellement prédisposé dans le stand par le circuit.

Sur chaque emplacement réservé au ravitaillement il sera toléré un groupe électrogène de 2000 watts maximum, une réserve d'essence de 30 litres maximum. Cette réserve doit être placée à 5 mètres minimum de toute source électrique.

Chaque équipage devra installer ce matériel sous une tente de 3x3 maximum.

INTERDICTIONS : se référer aux règles générales pour les épreuves d'Endurance.

Chaque Team Manager est responsable du respect des consignes de sécurité (art. 27 des règles générales pour les épreuves de vitesse).

Le non-respect de ces consignes de sécurité sera passible d'un stop & go de 30 secondes allant, en cas de récidive, jusqu'à la disqualification du team.

Art. 17 : Procédure de départ

La grille de départ sera du type « Le Mans » sauf sur les circuits ne le permettant pas type « Carole »

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 – feux 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 chauffés depuis la sortie des stands sous les ordres des commissaires; le feu de sortie des stands sera mis au vert pendant 30 secondes permettant aux pilotes de rejoindre les tours de chauffés. 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.)

Avant le départ des tours de chauffe :

- Panneau 3' :

Evacuation de la piste pour toutes les personnes, sauf un mécanicien qui tiendra la machine.

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 sortie des stands

- Panneau 1'

- Panneau 30"

- Départ des tours de chauffe au drapeau vert situé sur la ligne de départ.

Chaque participant court vers sa machine, met le moteur en marche et débute les tours de chauffe.

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 retardé 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 la sortie des stands.

Il sera appliqué deux Stop & Go si la totalité des tours de chauffe n'est pas effectuée.

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.

Art. 18 : Procédure de Stop & Go

Pendant la course, un pilote peut être sanctionné par une procédure de Stop & Go. La zone de pénalité est définie lors de chaque briefing.

Le team en sera informé par la Direction de course. Ensuite, celle-ci présentera un panneau jaune accompagné du numéro de la machine. Le pilote dispose alors de 5 tours pour s'arrêter. **S'il ne s'arrête pas, le drapeau noir lui sera présenté, et le pilote sera exclu de la course.**

Lors de la pénalité, le pilote ne pourra pas s'arrêter à son box et devra obligatoirement effectuer un tour complet avant de stopper à celui-ci.

Dans le cas où un pilote pénalisé n'aurait pas pu effectuer la procédure de Stop & Go avant la fin de la course, 1 minute sera ajoutée à son temps.

Art. 19 : Arrêts aux stands

Tout pilote désirant s'arrêter à son stand doit emprunter dès son origine, la piste de décélération.

La vitesse dans la voie des stands sera stipulée dans le règlement particulier de chaque épreuve. (En cas de non-respect, il sera sanctionné par une amende de 75€ ou le retrait de son meilleur temps pendant les essais ou d'un Stop & Go pendant la course.

Toute intervention mécanique ou changement de pilote doit obligatoirement s'effectuer devant le stand assigné à la machine. A tout arrêt au stand pour quelques raisons que ce soit, le moteur doit être arrêté.

Si lors d'un arrêt, le pilote dépasse la hauteur de son stand, et cela jusqu'à hauteur du dernier stand, il pourra y revenir, à contre sens, moteur stoppé en poussant sa machine.

Sont autorisées devant le stand, lors de l'arrêt, les opérations suivantes :

- Changement de roue
- Changement des plaquettes de frein ou des étriers
- Complément d'eau ou d'huile
- Tension et graissage de la chaîne
- Réglage rapide du sélecteur ou amortisseur ou fourche
- Il sera accepté que le nettoyage de la bulle intervienne après le ravitaillement d'essence
- Ravitaillement d'essence (dernière opération à effectuer)
- Après le ravitaillement (en carburant) toute intervention mécanique sur la machine n'est possible qu'à l'intérieur du stand assigné à l'équipe
- Important : 4 personnes sont habilitées à travailler sur la machine devant le stand. Si le pilote participe aux opérations, il sera considéré comme l'une de ces personnes

Pour toute autre intervention, la moto devra obligatoirement rentrer dans le box, le nombre d'intervenant est illimité. S'il est nécessaire de mettre en route le moteur pour un essai ou un réglage, le moteur devra être arrêté avant de sortir la machine du box. Aucune autre moto ne doit être entreposée dans le box.

Pour repartir, deux personnes sont autorisées à pousser la machine. L'utilisation d'une batterie additionnelle est interdite ainsi que tout autre moyen mécanique ou électrique extérieur à la moto.

Relais à l'américaine (deux motos par équipage) :

La moto prête à partir et béquillée 5 mn maximum avant le relais peut être mise en chauffe devant l'emplacement réservé. Le moteur de celle-ci doit être éteint avant le relais. La moto terminant son relais doit rentrer complètement dans l'emplacement réservé, 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-là, la moto pourra être mise en route, débéquillée et prête à partir en piste.

Art. 20 : Ravitaillement

Important : le pilote ne peut être sur la machine pendant le ravitaillement.

Un préposé à l'extincteur doit être présent lors du ravitaillement, il doit être positionné à l'arrière de la machine. Celui-ci ainsi que le préposé au ravitaillement doivent porter des vêtements de protection (coton minimum), une cagoule ignifugés, des lunettes de protection ou casqué, des gants et chaussures ou bottes en cuir.

Ceci est également obligatoire lors des opérations de remplissage du derrick.

Cet article doit être respecté à tout moment de l'épreuve, tout manquement sera sanctionné par un stop and go.

Art. 21 : Arrêt sur la piste

Le pilote doit conserver son équipement lors de tout déplacement 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 pas revenir à son stand pour y chercher du secours, des pièces et des outils. Tout pilote recevant une aide quelconque de qui que ce soit sera mis hors course, (y compris des commissaires de piste) sauf si cette aide est donnée pour des raisons de sécurité.

Suite à une chute, un coureur évacué vers le centre médical pourra, après accord du médecin de la course, rejoindre sa machine. Il doit à tout moment être accompagné par un officiel. Il devra reprendre la piste à l'endroit où il l'a quittée. Le jury reste 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 leurs stands, les itinéraires définis lors du briefing, en fonction de l'emplacement de la machine sur le circuit, au moment de la panne. Les concurrents devront obéir aux consignes des commissaires de piste et ne recevoir aucune aide extérieure durant toute la durée de leur retour (sauf disposition particulière de la direction de course).

Tout pilote retournant à son stand par d'autres voies que celles définies ci-dessous, sera immédiatement mis hors course, ainsi que son équipe. Le retour au stand 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, sauf sur injonction des commissaires de piste.

Pour une bonne compréhension des itinéraires à suivre en cas de panne, il est indispensable de se reporter au plan du circuit et aux explications données par le directeur de course lors du briefing obligatoire du vendredi soir.

Si une moto tombe en panne devant les stands, le pilote pourra, sous la protection d'un commissaire, rentrer par la sortie des stands et remonter ceux-ci en poussant sa machine, moteur arrêté, à contre sens jusqu'à son box. Dès l'entrée de la zone des stands, deux mécaniciens peuvent prendre en charge et pousser une moto en panne, le pilote devant rester à proximité.

Normalement les machines qui ne peuvent repartir suite à un incident restent sur la piste dans un endroit sécurité. Si le pilote qui a chuté ne peut pas ramener la machine par ses propres moyens, l'autre pilote de la machine pourra aller la chercher, mais le pilote blessé ne pourra pas reprendre l'épreuve.

Précisions pour les équipages à 2 machines en cas de chute ou de panne :

- La machine est hors d'usage : le pilote pourra rapporter le transpondeur aux stands dans les conditions de sécurité énoncées ci-dessus pour que l'équipe puisse terminer la course avec la deuxième machine ; si le pilote est amené au centre médical puis déclaré apte à reprendre la course il retournera chercher le transpondeur sur sa machine, **après l'examen médical**, pour le rapporter aux stands et l'installer sur la deuxième machine.
- Le pilote est amené au centre médical et déclaré inapte à reprendre la course : le 2^{ème} pilote pourra aller chercher le transpondeur ou la moto et finir la course.

Si pour des raisons exceptionnelles la machine est ramenée aux stands par les services de sécurité, l'équipage pourra ensuite continuer la course. Pour les équipages à 2 motos, le transpondeur pourra alors être récupéré dans les mêmes conditions que citées précédemment sur le lieu de stockage de la moto.

Art. 22 : 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.

La moto engagée devra être conduite, à tour de rôle, par les deux pilotes confirmés sur celle-ci.

Tout dépassement sous drapeau jaune pendant les essais entraînera la perte du meilleur temps du pilote concerné.

Tout dépassement sous drapeau jaune pendant la course sera sanctionné par un Stop & Go de 30 secondes.

Art. 23 : Arrêt ou neutralisation de la course - Neutralisation de la course – Safety-car

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 oranges seront allumés. La sortie de la voie des stands sera fermée (feux rouge allumés). Tous les postes de commissaires présenteront un drapeau jaune agité et un panneau SC. Les pilotes devront alors ralentir et se ranger derrière le ou les Safety-Cars en file indienne.

Les pilotes pourront alors rentrés dans les stands, la sortie des stands sera fermée (feu rouge). Ils devront attendre l'ouverture de la sortie des stands (feu vert) qui interviendra 15 secondes après le passage du safety-car à la hauteur des feux de la sortie des stands. Cette sortie sera autorisée 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.

Dès que les Safety-Cars auront quitté la piste, la sortie des stands ré-ouvrira 15 secondes après le passage du premier pilote.

Tout dépassement du Safety-cars ou d'un autre concurrent sera passible d'une pénalité "Stop & Go".

- Interruption de course

Si la course devait être arrêtée (drapeau rouge) par le directeur de course, l'ensemble des machines devra être mis en parc fermé (son emplacement sera indiqué aux responsables des équipes lors du briefing). Si une machine arrêtée à son stand pour une intervention ne peut être dirigé vers le parc fermé, tous les travaux doivent être arrêtés jusqu'à la reprise de la course.

1. Si moins de 3 tours ont été effectués par le pilote de tête et tous les autres pilotes dans le même tour que le pilote de tête, la course sera considérée comme nulle et non avenue. La grille de départ sera identique.

2. Si plus de 3 tours ont été effectués par le coureur de tête et tous les autres pilotes dans le même tour que le pilote de tête mais moins des 2/3 de la durée initiale de la course un nouveau départ serait donné, dans l'ordre du classement établi sur le tour ou tous les pilotes dans le même tour que le premier ont franchi la ligne d'arrivée avant l'interruption de la course.

3. Si plus de 2/3 de la durée de la course ont été effectués par le pilote de tête et tous les autres pilotes dans le même tour que le pilote de tête, la course peut être considérée comme une course complète.

- Nouveau départ

Si un nouveau départ devait être donné, il aura lieu au plus tôt, 15 minutes après la présentation du drapeau rouge.

Le parc fermé sera ouvert 5 minutes avant l'ouverture de la voie des stands. Les teams seront alors autorisés à ramener leur machine devant leur stand ils pourront alors faire le complément de carburant changer de pneus, à l'exception de toutes autres interventions.

Les machines qui se trouvaient dans la voie des stands au moment de l'arrêt pourront reprendre le départ selon la procédure après le passage

Le nouveau départ sera donné selon la procédure simplifiée, la grille sera établie sur le classement du tour où tous les pilotes dans le même tour que le premier ont franchi la ligne d'arrivée avant l'interruption de la compétition.

Toutefois, en cas de conditions particulières, la direction de course pourra, avec l'accord du jury, décider d'une procédure de départ lancé derrière le Safety-car. Dans ce cas particulier, les pilotes prendront place derrière le Safety-Car dans l'ordre du classement à l'issue de la partie interrompue, les uns derrière les autres.

Ils ne pourront pas se dépasser. Le Safety-Car effectuera un tour complet puis s'effacera avant la ligne de départ.

Tous les équipages n'ayant pas signifié leur abandon seront admis au nouveau départ. Le signal d'arrivée sera présenté à l'heure ou la course aurait dû se terminer.

Au cas où l'épreuve se déroulerait en plusieurs parties, le classement se fera par l'addition des tours et des temps effectués dans chacune d'elles.

- Arrêt de la course sous Safety-Cars

Si l'arrêt de la course au drapeau rouge est intervenu pendant une neutralisation de la course sous Safety-Cars, le nouveau départ s'effectuera "lancé" derrière les Safety-Car.

Le directeur de course devra informer toutes les équipes de la procédure de départ. Les machines seront respectivement placées suivant le classement derrière le Safety-Car où elles se trouvaient au moment de l'arrêt de la course, les Safety-Cars effectueront quelques tours afin de se recalculer et la course sera relancée selon la procédure habituelle.

Tous les équipages n'ayant pas signifié leur abandon seront admis au nouveau départ. Le signal d'arrivée sera présenté à l'heure ou la course aurait dû se terminer.

Art. 24 : Abandon

En cas d'abandon d'une équipe, le team manager doit le signifier par écrit, le signer et le remettre au directeur de course le plus rapidement possible.

Tout équipage qui ferme son stand coté piste en course ou qui sort sa machine à l'arrière de son box sera considérée comme ayant abandonné.

Art. 25 : Arrivée

Au terme du temps prévu pour la course, on présentera au pilote de tête, le drapeau à damiers sur la ligne de chronométrage «arrivée». Si le coureur de tête ne franchit pas la ligne d'arrivée dans les 5 minutes, on présentera le drapeau à damier au coureur second, au classement de la course, ou au suivant si celui-ci ne passe pas non plus la ligne d'arrivée dans les 5 minutes.

Art. 26.1 : Classement de la course

Pour être classé, un équipage doit :

1° Avoir effectué au moins 75% de la distance parcourue par l'équipage vainqueur.

2° Franchir la ligne d'arrivée sur la piste après le vainqueur de la course dans les 5 minutes.

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.

En cas de fin prématurée de la course, le classement sera établi comme prévu à l'article 23.

Les équipages composés de DEUX motos se verront attribuer une pénalité de :

- Un tour sur les circuits d'une longueur supérieure à 2,5 km
- Deux tours sur les circuits mesurant 2,5 km ou moins

Les points suivants seront attribués, pour chaque course, aux pilotes toutes classes confondues sur le classement Scratch de la course :

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

Il sera attribué un barème similaire pour les classements Superstock et Supertwin (sous réserve des dispositions de l'article 3).

Art. 26.2 : Classement final

Un titre de Champion de France scratch et un titre de vainqueur de la Coupe d'Endurance Stock et un titre de vainqueur de la Coupe d'Endurance Supertwin seront attribués en fin d'année. Pour être classés les Teams (et/ou pilotes) devront avoir participé à la totalité du Championnat.

Seront totalisés respectivement les points acquis sur toutes les courses par chaque pilote pour le titre du Championnat de France d'Endurance et des Coupes de France d'Endurance Stocksport et Supertwin. Les ex-aequo seront départagés par leur plus grand nombre de places de premier, deuxième, troisième, etc... En cas d'égalité parfaite, il sera déclaré deux Champions de France et deux vainqueurs de Coupe de France d'Endurance Stocksport ou Supertwin.

Art. 27 : Coupes

A chaque course seront remises :

Des coupes aux pilotes des équipes 1ère, 2ème et 3ème Scratch

Des coupes aux pilotes des équipes 1ère et aux pilotes des 2ème et 3ème Superstock et Supertwin (sous réserve de la présence de 5 concurrents au départ dans chacune de ces catégories).

Art. 28 : Réclamations

Les réclamations devront être formulées et déposées conformément aux dispositions de l'article 8 des règles générales pour les épreuves de vitesse.

Art. 29 : Prescriptions générales

Tous les cas non prévus au présent règlement seront tranchés par le Jury de l'épreuve, conformément aux dispositions des règles générales C.N.V., du règlement particulier, du Code Sportif National de la F.F.M et de ses annexes, pouvant aller jusqu'à la disqualification.

Art. 30 : Responsabilités

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 concurrents ont également la responsabilité de tous les membres de leur équipe.

Art. 31 : Laissez-passer

Les laissez-passer pilotes ou mécaniciens fournis ne sont ni vendables, ni cessibles à titre gracieux.

Toute fraude entraînera la confiscation immédiate et définitive des laissez-passer incriminés, sans préjuger des sanctions disciplinaires encourues par le titulaire ou le responsable du team à qui ils ont été délivrés.

Article 32 : 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 de la F.F.M.

Toutes publicités liées à l'alcool ou au tabac sont formellement interdites sur quelconque 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 au préalable fait l'objet d'une convention avec la F.F.M. Cette dernière se réserve le droit de poursuivre en justice les contrevenants.

Art. 33 : Officiels

Les officiels seront ceux désignés par la Fédération Française de Motocyclisme. Ils seront cités sur le règlement particulier de l'épreuve.

Article 34 : PLANNING HORAIRE – PLAN DU CIRCUIT

Les plannings et plan de circuit seront fournis avec les règlements particuliers des épreuves.

REGLEMENT TECHNIQUE DU CHAMPIONNAT DE FRANCE D'ENDURANCE 2016

GENERALITES

Le règlement technique du Championnat de France d'Endurance est basé sur le règlement F.I.M. du Championnat du Monde d'Endurance : <http://www.fim-live.com/fr/sport/reglements-et-documents/endurance/>

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 tel qu'alliage d'aluminium, acier inoxydable, acier ou titane.

Des plaques et/ou des barres de protection contre les chutes 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.

Le Commissaire Technique a le droit d'interdire tout couvercle, s'il est évident que celui-ci n'est pas efficace.

L'installation sur la moto d'un coupe-circuit interrompant le circuit primaire d'allumage et coupant le moteur lorsque le pilote quitte sa machine (notamment en cas de chute) est recommandée. Ce système peut être commandé soit par un cordon relié au pilote ou par un système sans fil.

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 distribuées par un professionnel.

Art. 1 : Equipement pilote

Se reporter au tableau des équipements obligatoires par discipline sur l'annuaire et sur le site F.F.M

Art. 2 : Plaques-numéros et couleurs

Les machines devront être équipées de plaques à Numéro qui devront être posées devant, au centre du carénage ou de chaque coté, et de chaque coté en bas de carénage. Les couleurs seront :

Formule EWC	: plaques Noires	N° blanc
Superstock	: plaques Rouges	N° blanc
Supertwin	: plaques Bleues	N° blanc

Les dimensions de tous les chiffres Hauteur minimale : 140 mm appliqués sur l'avant sont : Largeur minimale : 80 mm

Largeur min. des traits : 25 mm

Les dimensions de tous les chiffres Hauteur minimale : 120 mm appliqués sur le côté sont : Largeur minimale : 60 mm

Largeur min. des traits : 25 mm

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

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

Futura Heavy

Futura Heavy Italic

Univers Bold

Univers Bold Italic

Oliver Med

Oliver Med Italic

Franklin Gothic

Franklin Gothic Italic

Art. 3 : Systèmes de Ravitaillement

Les dispositifs de remplissage «derrick mobiles » sont autorisés, à condition qu'ils soient adaptés au bouchon de réservoir d'origine.

Les vannes Zénith sont également autorisées.

Tout autre moyen est interdit.

Les derricks « fixe » devront être montés solidement, à l'intérieur des stands (dépassement maxi autorisé de 50cm)

Le ravitaillement des derricks doit être effectué avec une pompe manuelle. Tout système électrique ou ensemble jerrycane/entonnoir est interdit. Tout système jugé dangereux par le responsable technique sera interdit.

Art. 4 : Pneus

Manufacturier libre

Quantité libre

Art. 5 : Système d'échappement

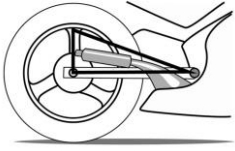
Les systèmes d'échappements et silencieux peuvent être changés ou modifiés.

L'emplacement, l'apparence et le profil du silencieux doivent rester tels que le modèle homologué.

Les lignes dites hautes ne sont pas autorisées si la machine n'est pas homologuée avec par le constructeur et inversement.

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 pieds, l'axe de la roue arrière et la projection verticale reliant celui-ci au bord supérieur de la jante arrière (voir croquis ci-dessous).

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, à tout moment de la manifestation, aux régimes définis à l'article 19 des règles générales pour les contrôles techniques.



Art. 6 : Phare et feu

Les phares à l'avant doivent être retirés.

Un feu rouge à l'arrière est obligatoire en cas de pluie.