



CHAMPIONNATS DE FRANCE COURSES SUR PISTE 2014

REGLEMENT GENERAL

ART. 1 – DEFINITION

La Fédération Française de Motocyclisme met en compétition pour l'année 2014 les Championnats de France suivants :

Classe 1 :

- Championnat de France **Grass Track** Side-car Open : classe jusqu'à 500cc 4 temps Méthanol
- Championnat de France **Grass Track** Open : classe jusqu'à 500cc 4 temps Méthanol
- Championnat de France Speedway : classe jusqu'à 500cc 4 temps Méthanol

Classe 2 :

- Championnat de France Short Track Solo ou Quad (méthanol et essence)
- Championnat de France 250cc 4 temps (méthanol et essence) Grass Track et Speedway : à partir de 14 ans pour le Grass Track et 12 ans pour le Speedway.

Classe 3 :

- Championnat de France 85cc-129cc
- Championnat de France Kids
- Pour toute organisation d'un Championnat FIM ou UEM, obligation d'avoir pris l'année précédente et 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 UEM qui leur a été allouée aux clubs ou lors d'une épreuve dans la même année.
- **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.**
- 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.**

ART. 2 - ENGAGEMENTS

Les engagements seront gérés en ligne sur le site engage-sports.com dès le lundi 3 Mars 2014. 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 engage-sports.com,**

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.

Afin d'être classé dans le Championnat et concourir au titre de Champion de France, ils 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.**

Non participation :

Le pilote devra prévenir de sa non participation **le plus rapidement possible** au plus tard 72 heures avant la manifestation 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 agréé sport.

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

Un pilote sélectionné à une épreuve FIM ou UEM 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.

ART. 3 - 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.**

ART. 4 – 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.

ART. 5 – 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. 6 - PARC FERME

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.

ART. 7 - 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. Un horaire de passage pour le contrôle technique sera établi pour chaque pilote et affiché dans le parc coureur.

HORAIRES ET CONTROLE TECHNIQUE :

Les horaires et les heures de passage 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.

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)

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.

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.

Il devra utiliser les fiches de contrôle FFM signées par le concurrent, après vérifications.

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

Il est précisé que les limites de cylindrée s'établissent comme suit :

50cc à 85cc 2 Temps Maxi 108cc 4 Temps	De 7 à 9 ans 3 à 4 tours sous responsabilité de l'éducateur avec 10 minutes de repos entre chaque manche	NJC – 12 ans NJC + 12 ans Maxi 129cc
85cc 2 Temps - Maxi 129cc 4 Temps	De 9 à 11 ans	
129cc 4 Temps	De 11 à 15 ans	
250cc 4T	14 ans	
250cc Speedway	12 ans (à condition d'avoir roulé une année en 125cc)	
500cc Speedway	15 ans	
500cc Grass Track	16 ans	
250cc Short Track 100-150 2T 175-250 4T	13 ans 14 ans	
300cc Short Track 151-500 2T 251-650 4T	16 ans	
Quad 85- 750 2T ou 4T	15 ans	

- 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

Le livret technique, fourni 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.

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).

ART. 8 – 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. 9 - 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.

➤ 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 peut 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. 10 - APPLICATION DU REGLEMENT

Il est rappelé que conformément au Code Sportif National des manifestations Sportives 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. 11 - 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 UEM 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% aux 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. 12 – NUMEROS DE COURSE ET PLAQUES

Les organisateurs des épreuves de Championnat auront la possibilité de faire courir les pilotes dans d'autres manches d'une compétition autre que le Championnat (et après celles du Championnat).

◆ **NUMEROS DE COURSE :**

Les pilotes porteront le même numéro de course durant l'année. Les numéros seront attribués suivant le classement de l'année précédente.

◆ **PLAQUES :**

Licences Internationales et/ou Européennes : N° noir - plaque jaune
Licences Nationales : N° noir – plaque blanche
85cc-129cc : N° blanc - plaque verte
250cc 4 temps : N° blanc - plaque bleue

Pour toutes les catégories le port d'un dossard avec le numéro dans le dos est obligatoire y compris pour les essais.

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

ART. 13 – 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. 14 – 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. 15 - MODE DE CLASSEMENT POUR TOUTES LES CATEGORIES

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		

Classement de la journée : En cas d'ex æquo, le départage se fera suivant le nombre de meilleures places (de 1^{er} et de 2^{ème} etc) et la meilleure place lorsqu'ils se sont rencontrés.

Pour être classé, un pilote doit avoir commencé son 4^{ème} tour, lorsque le 1^{er} 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 GrassTrack

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 : Une manche de départage sera effectuée en cas d'égalité pour déterminer le podium de la journée (3 premiers). **Un pilote ne se présentant pas à la manche de départage à laquelle il doit participer se verra automatiquement attribuer la place de dernier de celle-ci.**

En aucun cas, cette manche ne rentre pas en compte dans les points du classement général.

En cas de manche de départage à l'issue de celle-ci les pilotes marqueront le même nombre de point avec l'indice + 0-1-2.

Lors de la dernière épreuve du championnat en cas d'ex æquo 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.

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

a) Speedway

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 1^{ère}, 2^{ème}, 3^{ème}, 4^{ème} (5^{ème}, ou 6^{ème} 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.

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

- Pilotes classés 3^{ème} (positions 5 et 6 du résultat final) et 4^{ème} (positions 7 et 8 du résultat final) des courses 21 et 22 (Speedway) : priorité sera donnée au pilote ayant marqué le plus de points dans les courses de qualification ;
- Si de pilotes mentionnés ci-dessus sont ex æquo aux points, priorité sera donnée au pilote le mieux placé dans la course où les 2 pilotes se sont rencontrés ;
- Le résultat final pour les pilotes placés après la 8^{ème} position sera le même que le résultat intermédiaire établi après les courses de qualification.

b) Long et Grass Track

En cas d'ex æquo à la fin des courses de qualification, les solutions suivantes seront utilisées :

- La priorité sera donnée aux pilotes ayant le plus grand nombre de 1^{ère}, 2^{ème}, 3^{ème}, 4^{ème}, 5^{ème} et dernière places.

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 TROPHÉES
PRIMES CHAMPIONNAT DE FRANCE CCP

CATEGORIE	PLACE								TOTAL
	1 ^{er}	2 ^{ème}	3 ^{ème}	4 ^{ème}	5 ^{ème}	6 ^{ème}	7 ^{ème}	8 ^{ème}	
Open et 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 Solo et Quad	150	100	50			-	-	-	300

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 marqués lors de la manifestation.**

Le pilote qui a pris le départ et qui ne termine 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.

Tout pilote sélectionné dans un Championnat ou Trophée FIM ou UEM 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 dans son Championnat de France le **jour** où il a été nommé.

Pour tout autre point, se référer au règlement FIM.

ART. 16 - CONDITIONS D'ATTRIBUTION DES LICENCES INTER

Il est obligatoire d'avoir 2 années de licence pour obtenir une licence Inter qui ne sera délivrée que sur appréciation de la CCP. Toutefois, la Commission des Courses sur Piste pourra accorder des dérogations.

ART. 17 – 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. 18 - ALLOCATION AUX PILOTES

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, suivant décision du jury.

REGLES PARTICULIERES
CHAMPIONNAT DE FRANCE OPEN

Coureurs admis : Pilotes licenciés NCA, 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.

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

Déroulement : Chaque pilote participera à 3 manches + 1 finale pour les 6 meilleurs de la journée.

Les grilles de brassage pour la saison seront établies par le secrétariat de la commission.

Primes : Se reporter au tableau Article 15

REGLES PARTICULIERES CHAMPIONNAT DE FRANCE 250CC 4 TEMPS

Coureurs admis : NCA, NJC, LUE, INT, INJ, avec machine 250cc 4 temps.

Déroulement : Chaque pilote participera à 3 manches plus une finale pour les 6 premiers.

Primes : se reporter au tableau Article 15

REGLES PARTICULIERES CHAMPIONNAT DE FRANCE SPEEDWAY

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

Le club doit organiser une séance d'essai à laquelle les pilotes ne sont pas obligés de participer.

Primes : se reporter au tableau Article 15

REGLES PARTICULIERES CHAMPIONNAT DE FRANCE SIDE CAR OPEN

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 sur chaque manifestation. 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 : Les épreuves du Championnat Side-car se dérouleront en épreuve de 3 manches **et une finale.**

REGLES PARTICULIERES 85cc-129cc ET KIDS

Pilotes admis : Licence NJC

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

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**

REGLES PARTICULIERES CHAMPIONNAT DE FRANCE DE SHORT TRACK SOLO ET QUAD ET FLAT TRACK

ARTICLE 1 - DEFINITION

La Fédération Française de Motocyclisme met en compétition un Championnat de France de Short Track. Flat Track : se reporter aux Règles FIM de l'année en cours.

ARTICLE 2 - EPREUVE

Elle sera réservée aux machines :

Solo de 100cc à 500cc en 2 temps et de 175cc à 650cc en 4 temps maximum afin de ne pas défavoriser les concurrents par un écart de cylindrée trop important. Regroupées en une seule catégorie. Ce championnat pourra se dérouler en même temps qu'une épreuve de course sur piste.

Pour le quad : **de 250cc à 700cc 2T ou 4T.**

ARTICLE 3 - PILOTES ADMIS

Elle sera réservée aux pilotes titulaires d'une licence NJC, NCA. Les pilotes NCB sont acceptés mais ne seront pas classés au championnat de France.

ART. 4 - ENGAGEMENTS

Se référer à l'article 2 du Règlement Général.

Nombre d'engagés : Pour les pistes de 12 m minimum (voir règle technique CCP).

Solo: 20 pilotes maxi

Quad: 20 pilotes maxi

Sélection des pilotes :

Les pilotes doivent s'engager **au maximum 30 jours avant**, dès que le nombre maxi de chaque catégorie est atteint, les inscriptions seront closes.

Schéma des courses :

Une grille de brassage sera établie par la CCP et envoyée aux organisateurs.

Solo :

Minimum de 10 pilotes -- 3 manches de 10 pilotes

Maximum de 20 pilotes – 6 manches de 10 pilotes

Quad :

Minimum de 6 pilotes -- 3 manches de 6 pilotes

Maximum de 10 pilotes – 6 manches de 10 pilotes

ARTICLE 5 - QUALIFICATIONS

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

ARTICLE 6 - REGLEMENT TECHNIQUE DES MACHINES

Les machines seront de type Motocross, Enduro, Supermotard.

Machines

Cylindrées Solos

2 ou 4 temps essence ou alcool

2 Temps de 100cc à 550cc

4 Temps de 175cc à 650cc

Cylindrées et règles générales quad : Idem - 250cc à 700cc 2 T ou 4 T

Carburant

Essence sans plomb
Alcool Méthylque (Méthanol)

Pneus Solos

Avant : libres
Arrière : Enduro FIM, Speedway ou Trial

Pneus Quads

Pneus de route. Tous pneus quad **0,5 cm maxi** de crampons.

Freins

Freins avant interdits sauf quad

Equipement

Type Cross. Protection dorsale obligatoire.

Echappement

L'extrémité du silencieux ne doit pas dépasser le corps du silencieux de plus de 5mm, tous les bords doivent être arrondis ou protégés.

Niveau sonore

Limite autorisée **115dB/a 2mètres Max**

Protection Thermique de silencieux obligatoire

Le coupe circuit (de type course sur piste) est obligatoire.

ARTICLE 7 - PROCESSUS DE L'EPREUVE

Solo : chaque épreuve comportera 3 manches de 6 tours plus une finale. Les manches seront établies par une grille de brassage effectuée suivant le nombre de participants.

Quad : chaque épreuve comportera 6 manches de 6 tours plus une finale. Les manches seront établies par une grille de brassage effectuée suivant le nombre de participants.

ARTICLE 8 - ESSAIS

Se référer à l'article 8 du Règlement Général.

ARTICLE 9 - CLASSEMENT

Le barème des points est le même que pour les épreuves de Course sur Piste du Championnat de France : Par manche, par exemple **pour une manche de 10 pilotes : 1^{er} 9pts / 2^{ème} 8 pts / 3^{ème} 7 pts / 4^{ème} 6 pts / 5^{ème} 5 pts / 6^{ème} 4 pts / 7^{ème} 3 Pts / 8^{ème} 2 Pts / 9^{ème} 1 Pt / 10^{ème} 0 Pt.**

En cas d'ex-aequo on prendra pour chacun le nombre de place de 1^{er} -2^{ème} -3^{ème} etc., jusqu'à obtenir une différence entre les coureurs. S'il n'y a pas de différence il sera procédé à une manche de départage.

Cette règle sera appliquée sur chaque épreuve uniquement pour définir les 3 premiers de la journée.

A l'issue de la saison un cumul de points sera effectué.

Pour être classé un pilote doit avoir commencé son 4^{ème} tour lorsque le 1^{er} franchi la ligne d'arrivée.

A l'issue de la saison, les 3 premiers du classement général recevront leur trophée lors de la remise des prix de la Commission Nationale.

A l'issue de chaque épreuve, le responsable du pointage de la CCP allouera les points suivants le barème du Championnat de France : Barème Idem au Championnat de France Grass Track.

ARTICLE 10 – PRIME

Se reporter au tableau de l'Article 15

REGLEMENT TECHNIQUE C.C.P.

SOLOS MOINS DE 500 CC

DEFINITION

Catégorie ouverte à toutes les motos construites pour la compétition.

CADRE

85 à 129cc :
a) Libre de construction, mais si possible du même genre que les 500cc solo,
b) Machine de série + Sécurité minimum.
c) Machine de cross

250cc 4 Temps : idem que Solo 500cc.

CARBURATEUR : Le diamètre de passage des gaz devra rester d'origine du type du moteur considéré.

MOTEUR : Jusqu'à 85cc 2 temps et de 86 à 129cc libre (marque), 4 Temps, mais un cylindre, un carbu, une bougie.

CARBURANT : Essence du commerce ou méthanol... Depuis le 1er janvier 1996, les normes FIM sont applicables.

SURALIMENTATION : Interdite.

RESERVOIR CARBURANT : Voir 500cc.

BOITE DE VITESSES : Libre.

CARTERS DE CHAINE : Obligatoire (idem 500cc).

RECUPERATEUR D'HUILE : Idem 500cc.

COUPE CIRCUIT : Idem 500cc.

GUIDON : Côtes idem 500cc.

REPOSE PIED : Idem 500cc.

PAPILLONS DE GAZ : Idem 500cc.

ROUE AVANT : Sécuriser l'écrou de l'axe de la roue avant.

GARDE-BOUE/PROTECTION DE ROUES : Idem 500cc.

SYSTEME ECHAPPEMENT : Placé de façon à ce que les gaz soient expulsés vers l'arrière, muni d'un silencieux homologué. Niveau sonore : méthode 2mètres Max.

PLAQUES : Rectangulaires (Idem 500cc).

Les tapis environnementaux absorbants (aux normes FFM) sont obligatoires. **Si cette règle n'est pas respectée, l'infraction sera signalée au Jury, qui exigera une amende de 50 €.**

Les bavettes anti-projection sont obligatoires pour les 250 et 500cc.

500 CC SOLO ICE RACE-GLACE

Catégorie ouverte à toutes les motos construites pour la compétition.

CADRE : De construction libre, mais uniquement de fabrication répondant aux normes (Réf. diagramme H F.I.M.).

MOTEUR : Marque libre, deux soupapes maximum, un cylindre, une bougie, un carbu.

CARBURATEUR : Identique au 500cc solo.

CARBURANT : Méthanol pur.

COUPE-CIRCUIT : Obligatoire. Idem 500cc solo.

SURALIMENTATION : Interdite sous toute forme.

RESERVOIR CARBURANT : Voir 500cc solo.

BOITE DE VITESSES : Libre.

CARTERS DE CHAINE : Obligatoire. Voir diagramme G.H. F.I.M. Idem solo.

GARDE-BOUE/PROTECTION DE ROUES : Roue AR, 1 protection en forme de disque solide doit couvrir les rayons. Le garde-boue avant peut être remplacé par une protection tubulaire fixée par trois endroits au moins et qui ne se terminera pas à plus de 200 mm de la glace. Protection en une seule pièce. Garde-boue arrière sera à 200 mm maximum de la surface de la glace.

RECUPERATEUR D'HUILE : Obligatoire, 500cc solo.

SYSTEME ECHAPPEMENT : Muni d'un silencieux homologué FIM (à partir de 2010).

GUIDON : Idem 500cc solo, largeur maximum 800 mm, largeur minimum 700 mm. Les guidons détachables qui sont en deux parties fixées à chacune des fourches ne sont pas autorisés.

PNEUS : Avant et arrière de construction spéciale recouverts de clous antidérapants. Hauteur maximum 28 mm (diagramme H). Interdiction de placer des clous sur le côté droit du pneu avant.

JANTES : Avant 23 pouces, arrière 21 ou 22 pouces.

EQUIPEMENTS : casque intégral, combinaison et gants de cuir obligatoires.

Pas de plaque numéros. Un dossard obligatoire pour le pilote.

SPEEDWAY

DEFINITION : Catégorie ouverte à toutes les motos construites pour la compétition.

CADRE : Construction libre (diagramme G). Sans suspension arrière.

MOTEUR : Marque libre, quatre soupapes, un cylindre, 4 temps, un carbu, une bougie.

CARBURATEUR : Idem 500cc solo.

BOITE DE VITESSES : uniquement un relais ou embrayage.

COUPE-CIRCUIT, SURALIMENTATION, RESERVOIR CARBURANT, CARTERS DE CHAINE : Idem 500cc solo.

RECUPERATEUR D'HUILE, GUIDON, REPOSE-PIED, PAPILLONS DES GAZ, GARDE-BOUE/PROTECTION DES ROUES, PLAQUES NUMERO : Idem.

ROUE AVANT : Jante 23 pouces maximum.

ROUE ARRIERE : Jante 19 pouces maximum.

PNEU ARRIERE : Type FIM, largeur maximum 100 mm.

SYSTEME ECHAPPEMENT : Idem 500 solo Ice Race Glace.

Les bavettes anti projection et tapis environnementaux absorbants (aux normes FFM) sont obligatoires.

SIDE-CARS

DEFINITION : Catégorie ouverte à toutes les motos construites pour la compétition.

CADRE : Construction libre. Fabrication suivant les normes (diagramme L).

La direction doit fonctionner uniquement avec la roue avant. L'angle de braquage minimum du guidon de chaque côté de l'axe doit être de 40 ° minimum. La roue du side-car ne doit pas être dirigeable. Side-Car fixé au motocycle par trois points minimum s'il ne fait pas partie intégrante du châssis. Si l'angle d'inclinaison est variable, il doit être solidement attaché et verrouillé. Les barres transversales doivent être composées d'un seul élément.

Garde au sol minimum du side : 100 mm. Inclinaison de la roue du side : 30° maximum. Inclinaison du motocycle : 15 ° maximum. Longueur du panier : 1000 mm minimum.

Les amortisseurs de direction en bon état sont obligatoires.

MOTEUR : Jusqu'à 500cc, 4 Temps, 4 soupapes par cylindre maximum.

CARBURATEUR : Diamètre autorisé 38

CARBURANT : Méthanol.

COUPE-CIRCUIT : Obligatoire (idem 500cc solo).

SURALIMENTATION : Interdite (voir solo).

RESERVOIR CARBURANT : Solidement fixé au cadre.

BOITE DE VITESSES : Libre.

RECUPERATEUR D'HUILE : Obligatoire (voir solo).

GUIDON : Largeur 900 maximum, 700 minimum.

REPOSE-PIED : Gauche. Protégé à l'avant par une barre de sécurité reliée au cadre. Hauteur minimum du sol 150 mm.

PROTECTION DES ROUES / GARDE BOUE : Garde-boue avant (500cc solo), garde-boue arrière doit descendre jusqu'à 200 mm de la surface du sol. La roue du side-car côté intérieur et celle du motocycle côté passager doivent être protégée jusqu'au niveau de la plate-forme du side.

SYSTEME ECHAPPEMENT : Idem 500 solo Ice Race Glace. **Le silencieux doit comporter une protection de façon à éviter les brûlures et une lucarne permettant la visibilité du numéro d'homologation.**

Les tapis environnementaux absorbants (aux normes FFM) sont obligatoires.

500CC SOLO

DEFINITION : Catégorie ouverte à toutes les motos construites pour la compétition.

CADRE : Construction libre, mais uniquement de genre et norme suivant diagramme K, règlement F.I.M.

MOTEUR : De marque libre. Ne fonctionnant qu'au méthanol pur. Un seul cylindre à 4 Temps, quatre soupapes maximum, un seul carbu, une seule bougie.

CARBURATEUR : Le passage des gaz doit être d'un diamètre de 34 mm sur une longueur de 25 mm minimum côté moteur et de 5 mm minimum côté filtre à air.

CARBURANT : Méthanol pur.

COUPE-CIRCUIT : Obligatoire. Il doit interrompre le circuit primaire et être relié au pilote à la main droite.

SURALIMENTATION : Interdite sous toute forme.

RESERVOIR CARBURANT : Solidement fixé au cadre.

BOITE DE VITESSES : Libre.

CARTERS DE CHAÎNE : Obligatoire si la transmission primaire est exposée. Elle doit être munie d'un garde chaîne (si celui-ci est en plastique d'un genre totalement fermé), et d'un boulon de 10 mm de diamètre sous la chaîne. S'il s'agit d'un carter fer de 1,5 mm minimum d'épaisseur, 3 mm minimum en aluminium, le garde chaîne arrière doit être installé à l'endroit où la chaîne arrière se fixe sur le pignon de la roue arrière. Epaisseur aluminium et plastique : 3 mm minimum ; fer : 1,5 mm minimum.

RECUPERATEUR D'HUILE : Obligatoire. La capacité du réservoir sera d'un volume de 300cc minimum et devra être vidé à chaque manche.

JANTES : Avant, dimension 23 pouces, type du pneu aucune restriction. Arrière, 22 pouces, largeur du pneu, 100 mm maximum.

GUIDON : Largeur minimum 700 mm et maximum 900 mm. Lorsque celui-ci est en alliage léger l'écart entre les deux extrémités de la bride ne doit pas être inférieur à 12 cm.

REPOSE-PIED : Monté sur le côté droit. Ne doit pas dépasser plus de 320 mm à partir de l'axe central du motorcycle.

PAPILLONS DES GAZ : Les papillons des gaz doivent se fermer d'eux-mêmes lorsque le conducteur ne s'y agrippe pas.

GARDE-BOUE ET PROTECTION DES ROUES : le Garde-boue avant doit arriver à un minimum de 5° à l'avant de la perpendiculaire de l'axe de la roue avant. Le garde-boue arrière à un minimum de 5° à l'arrière de la perpendiculaire de l'axe de la roue arrière. La hauteur maximum entre la roue et le garde boue ne doit pas excéder **35 mm, obligatoire au 01/01/15.**

PLAQUES : De forme rectangulaire. 285 mm minimum sur 235 mm minimum. Solides et rigide.

TUYAU ET POT D'ECHAPPEMENT : Silencieux conforme aux normes F.I.M. (jusqu'au **31/12/2010**). Le tuyau d'échappement doit être fixé par trois attaches au minimum au cadre, la fixation à la culasse en est une. Le silencieux doit former une unité intégrale et doit avoir au moins une attache au cadre. De plus, il doit avoir une deuxième attache sous forme d'un câble d'acier de 3 mm de diamètre. Le tuyau doit être d'un diamètre maximum de 50 mm de la culasse à l'entrée du silencieux ; celui-ci doit avoir une sortie d'un diamètre maximum de 45 mm pour une longueur de 50 mm. L'ensemble du système d'échappement ne doit pas dépasser la circonférence extérieure du pneu arrière. Son extrémité doit dépasser le centre de la roue arrière. L'écart entre le pneu arrière et le silencieux doit être de 60 mm maxi.

Un casque homologué par un autre pays peut être porté en France par un licencié Inter en course Nationale ou Inter.

L'apposition d'une caméra sur le casque est interdite.

EQUIPEMENT C.C.P. OBLIGATOIRE

- Combinaison de cuir ou de Kevlar (ou similaire avec norme F.I.M.) ou vêtement de type motocross avec gilet de protection complet (sauf pour les courses sur glaces). **Combinaison une pièce aux normes FIM Obligatoire au 01/01/15.**
- Gants de cuir ou de type motocross
- Protection Dorsale
- Dossard Obligatoire
- Bottes de cuir
- Casque

Seule la norme ECE 22-05 sera reconnue. Le casque ne doit pas présenter de chocs et il est recommandé de le remplacer si la date de fabrication a plus de 5 ans. Les Commissaires techniques peuvent, le cas échéant, juger que le casque ne présente plus les caractéristiques requises et refuser celui-ci.

Les casques ayant un appendice aérodynamique (aileron) sont interdits, sauf ceux qui sont homologués d'origine avec cet accessoire.

NORMES NATIONALES :

ECE 22-05

Le numéro d'homologation doit toujours commencer par 05.

Sous le numéro d'homologation, figure le numéro de série du casque cousu sur la jugulaire ou la garniture intérieure du casque.

Etiquette ECE 22-05



Entourée d'un cercle, la lettre E suivie d'un chiffre indique l'origine du pays d'homologation (Voir tableau ci-dessous).

E1 – Allemagne	E11 - UK	E22 - Russie	E34 - Bulgarie
E2 – France	E12 – Autriche	E23 – Grèce	E37 - Turquie
E3 – Italie	E13 – Luxembourg	E24 - Irlande	E40 - Macédoine
E4 - Pays-Bas	E14 – Suisse	E25 - Croatie	E43 - Japon
E5 – Suède	E16 – Norvège	E26 - Slovénie	E45 - Australie
E6 – Belgique	E17 – Finlande	E27 - Rep. Slovaque	E46 - Ukraine
E7 - Hongrie	E18 – Danemark	E28 - Biélorussie	E47 - Afrique du Sud
E8 - Rep. Tchèque	E19 – Roumanie	E29 - Estonie	E48 - Nouvelle Zélande
E9 – Espagne	E20 – Pologne	E31 - Bosnie- Herzégovine	
E10 – Yougoslavie	E21 - Portugal	E32 - Lettonie	

En dessous figure le numéro d'homologation, nombre dont les deux premiers chiffres indiquent le règlement utilisé (05 pour 22-05).

Apparue avec le règlement 22-05, une lettre indique ensuite le niveau de protection offert par la mentonnière.

Le **J** (comme ci-contre) concerne les jets ou demi-jets, dépourvus de protection maxillaire.

Le **P** assure d'un seuil minimal de protection de la mâchoire.

A l'opposé, NP (protection maxillaire non intégrale) précise que la mentonnière n'a pas répondu au test spécifié.

Quant à la dernière série de chiffres, elle désigne le numéro de série de production.

La norme ECE 22 / 04 n'est plus autorisée pour la compétition.

La mentonnière détachable sur les casques n'est plus acceptée depuis 1994.

Le Carnet Technique est obligatoire sur toutes les épreuves, si le pilote ne le présente pas, il se verra infliger une amende de 30 €.

RECOMMANDATIONS ENVIRONNEMENTALES POUR LES ORGANISATEURS CCP

➤ BRUIT

- Niveau sonore des motos : Pots d'échappements homologués ou contrôle dB/A.
- Prévoir deux sorties de sonorisation : une pour le parc pilotes, une pour le public.
- Le niveau sonore doit rester le plus bas possible.

➤ CARBURANT

- Essence sans plomb et Méthanol.

➤ PROTECTION DU TERRAIN

- Parc pilotes : obligation aux pilotes de mettre un tapis absorbant sur support étanche sous leurs motos.

Obligation dans le parc coureur de mettre des containers pour les huiles usées.

Mise à disposition des coureurs d'un emplacement pour nettoyer les motos.

Prévoir en nombre suffisant :

- a) Poubelles et sacs à ordures pour les participants
- b) Toilettes et douches pour les participants
- c) Points d'eau potable
- d) Prévoir des extincteurs dans les box et dans le parc fermé.

Faire respecter l'environnement, clôtures et plantations, respecter les terrains en dehors de ceux liés à l'organisation.

- Circuit : Prévoir pour le public :
 - a) Poubelles en nombre suffisant
 - b) WC « Hommes, Femmes, Handicapés ». Signaler la localisation. Prévoir entretien régulier
 - c) Informer le public de l'importance du respect de l'environnement, annonces micro.
 - d) Veiller à la propreté des points de vente.
 - e) Buvettes et restauration : encourager l'utilisation de matériel recyclable ou biodégradable.
 - f) Nettoyer entièrement le terrain, les éventuels dégâts doivent être réparés et le site ne doit présenter aucune séquelle au niveau de l'environnement.

➤ REGLES GENERALES

- a) Interdire la pose de publicité et affiches ou informations sur les arbres.
- b) Ne pas accepter la distribution de brochures publicitaire.
- c) Prévoir un fléchage vers le site de la manifestation.
- d) Prévoir des parkings en nombre suffisant pour le public.
- e) Interdire les parkings sur les accotements.
- f) Le plus tôt possible après l'événement enlever toutes les affiches, informations, panneaux, flèches...

➤ TAPIS ENVIRONNEMENTAUX

- Les tapis environnementaux sont obligatoires, format : 160 cm X 100 cm
- Capacité d'absorption : 1 litre minimum
- Epaisseur : 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 €.