

ARTICLE 1

Le Comité des Motos Classiques & Historiques sous l'égide de la Fédération Française de Motocyclisme met en compétition pour 2015 :

Championnat de France d'Endurance VMA Classic

3 ou 4 courses d'une durée de 4 heures consécutives.

Nota : un nom spécifique pourra être donné à chaque épreuve pour caractériser le circuit ou l'organisateur du week-end.

Il sera placé sous l'égide de la Fédération Française de Motocyclisme.

Les courses :

- soit course "standard" avec 1 moto et 2(3) pilotes.
- soit course "à l'américaine" avec 2 motos et 2(3) pilotes. Dans ce cas une pénalité sera appliquée de 2 minutes sur les petits circuits (maxi 3 km) et 4 minutes sur les grands circuits (supérieur à 3 km).

Un briefing obligatoire pour tous les pilotes sera fait généralement le vendredi ou au maximum pour les retardataires, le samedi matin.

3 catégories CLASSIC, OPEN 2 et OPEN 1

Un troisième pilote peut être accepté soit en course "standard" soit en course "à l'américaine". Ce troisième pilote pourra partager les essais chronos du 1er ou (et) du 2ème pilote (ceci pour éviter l'ajout de 2 séances d'essais supplémentaires)

ARTICLE 2 MACHINES ADMISES

Catégorie CLASSIC

- années du 01/01/1975 au 31/12/1983
- 2 temps et 4 temps
- 350 à 1100cc
- Minimum 2 cylindres
- Modèle compétition-client ou usine avec refroidissement liquide autorisé

Catégorie OPEN 2

- années du 01/01/1984 au 31/12/1991
- 2 temps et 4 temps
- Minimum 2 cylindres pour les 2 temps et 4 temps
- 250 à 750cc
- Minimum 400cc pour les 4 temps et 250cc pour les 2 temps
- Modèle compétition-client ou usine avec refroidissement liquide autorisé

Catégorie OPEN 1

- années du 01/01/1984 au 31/12/1991
- 4 temps
- Minimum 2 cylindres
- > 750cc à 1100cc
- Modèle compétition-client ou usine avec refroidissement liquide autorisé

ARTICLE 3...ENGAGEMENTS

Les pilotes feront leur demande d'engagement sur internet : <http://ffm.engage-sports.com>

L'engagement sera validé par le secrétariat Motos Anciennes après réception du mode de règlement choisi (chèque ou CB), le droit d'engagement sera de 550.00 € transpondeur inclus pour chaque course de 4 heures.

En pareil cas, les pilotes devront adresser leurs demandes d'engagement à l'adresse suivante :

Belinda TEIXEIRA
FEDERATION FRANCAISE DE MOTOCYCLISME
74, avenue Parmentier – 75011 Paris

Les coureurs devront adresser leurs demandes d'homologation à l'adresse suivante :

Evelyne Desbordes
Déléguée auprès du Comité Motos Classiques et Historiques de la FFM
Responsable du Championnat de France de Vitesse en Motos Anciennes
Responsable du Championnat Endurance VMA Classic

29 Avenue Victor Hugo
33230 Les Eglisottes et Chalaures

Les engagements seront clos 30 jours avant l'épreuve (cachet de la poste faisant foi) et encaissés à cette date. Tout pilote ne s'engageant pas dans les délais pourra le faire auprès du secrétariat du Comité selon les disponibilités.

Les Endurances VMA Classic sont des manifestations ouvertes aux pilotes à partir de 16 ans révolus,

- Aux pilotes de nationalité française titulaires d'une licence, **NCO, IVM, LUE, ou LJA** délivrée par la F.F.M. pour l'année en cours.

- La licence LJA nécessite un certificat médical de moins d'un an rédigé en français.

- Aux pilotes de nationalité étrangère titulaires d'une licence nationale française ou bien d'une licence LJA à prendre sur place ou sur le site de la FFM et sur présentation d'un certificat médical de moins d'un an rédigé en français.

Les noms des **3** pilotes ainsi que le nom du Team devront être **OBLIGATOIREMENT** mentionnés sur les demandes d'engagement et confirmés lors du contrôle administratif.

Des engagements resteront toujours possibles après les dates de clôture si des places se libéraient suite à des désistements.

En cas de paiement revenu impayé :

Un courriel sera adressé au pilote qui disposera alors d'un délai de **7** jours à réception de celui-ci pour régulariser sa situation. Cette régularisation peut intervenir uniquement par paiement CB, avec majoration du droit d'engagement du montant des frais bancaires liés à cet impayé.

En l'absence de régularisation pendant ce délai, le pilote sera redevable à la FFM du droit d'engagement majoré des frais bancaires générés par l'impayé. Il sera par ailleurs automatiquement désengagé de l'épreuve.

Un chèque émis sur une banque non domiciliée en France sera refusé.

Pilote souhaitant déclarer forfait :

Le pilote qui ne pourra pas se rendre à une épreuve devra prévenir obligatoirement la FFM et la déléguée du Championnat. Cette déclaration devra obligatoirement être faite par courrier postal ou par courriel pour être prise en compte.

- 1) Remboursement complet si le forfait intervient avant la clôture des engagements (30 jours avant).
Justificatif écrit obligatoire.
- 2) Sur tout forfait un droit administratif de 100 € sera retenu s'il survient après la date de clôture des engagements (à partir du 30^{ème} jour avant la manifestation) sur certificat médical ou problème familial ou casse de la moto dans les 30 jours précédant la manifestation.
- 3) Si casse ou chute et uniquement dans une autre course Solo ou Endurance du VMA (déclaration écrite obligatoire) il pourra y avoir un remboursement total.
- 4) A partir du vendredi matin du week-end de la course, les droits d'engagement ne seront plus remboursés, ni reportés quelque soit la raison.

ARTICLE 4 SELECTION DES EQUIPAGES

Le comité se réunira après la clôture des engagements pour définir la liste des engagés.

Les Engagements seront faits en priorité comme suit :

- Les Pilotes faisant tout le Championnat,
- Puis par nombre d'engagements,
- La date de l'engagement.

ARTICLE 5 VERIFICATIONS

Les vérifications administratives et techniques auront lieu le vendredi de 8h30 à 12h00 et de 14h à 18h (sauf indication contraire)

Toutes les motos devront répondre au règlement technique.

La ou les moto(s) devront être présentées avec le bas du carénage enlevé pour la vérification du montage du bac de récupération d'huile et des arrêts des bouchons de vidange des carters moteur et boîte.

L'équipement vestimentaire à présenter obligatoirement à toutes les courses :

- Combinaison cuir d'une seule pièce avec doublure coton, nomex ou en soie (doublure synthétique interdite sauf port d'un sous vêtement à manches longues et jambes longues)
- Casque intégral obligatoire et de moins de 5 ans, Normes FIM ECE 22/05,
- Plaque dorsale de protection homologuée à la norme CE,
- Les gants en bon état sans déchirures et à manchettes,
- Les bottes en bon état et en cuir renforcé ou synthétique homologué.

L'équipement de sécurité à présenter obligatoirement lors du contrôle technique :

- La béquille arrière de stand,
- L'équipement pompier (casque ou lunettes, gants, bottes, blouson) pas de synthétique,
- Un extincteur (6 kg à poudre, 2 kg à CO2) **Pas d'extincteur à eau,**
- Le système de remplissage (derrick) étanche et dont le flux d'essence s'arrête automatiquement dès que l'on relâche la poignée ou que l'on relâche la pression du bidon sur le réservoir.

Tous ces éléments seront à présenter de nouveau dans les stands.

Les équipages peuvent disposer d'une seconde moto, appelé « mulot ». Cette deuxième moto devra avoir la lettre « T » apposée sur la plaque avant.

Le « mulot » éventuel devra être soumis également aux opérations de vérifications techniques et devra être de la même catégorie et classe que la machine principale.

Le mulot pourra être utilisé pour la course dans le cas d'une casse de la machine principale durant les essais chronos.

Le « mulot » ne peut pas être utilisé pour remplacer la machine principale à partir du moment où la course est commencée et que le premier a effectué un tour.

Seules les motos passées au contrôle technique pourront prendre part aux essais chronométrés.

Les numéros doivent ressortir correctement, les commissaires techniques restent seuls juges de la bonne lisibilité de ceux ci.

Les numéros de course seront donnés par l'organisation, sauf accord avec un team demandant un numéro précis pour la saison.

ARTICLE 6 REGLEMENT TECHNIQUE

Est interdit :

- ✓ Boîte de vitesses à tiroir,
- ✓ Moteur sur alimenté (Turbo)
- ✓ cadre Delta Box,
- ✓ fourches inversées, (Sauf catégorie OPEN)
- ✓ les motos de style Trail, Enduro ou Cross sont interdites,
- ✓ bi-amortisseurs arrière à bonbonnes séparées, reliées par un tuyau (exception monte ou modèle d'origine sur dossier)
- ✓ Maître cylindre radial (Uniquement si d'origine)
- ✓ Couvertures chauffantes interdites dans tous les cas,
- ✓ système de remplissage rapide en essence (type Zénith) sur le réservoir interdit ou bloqué,
- ✓ Pneus slick,
- ✓ Shifter.

Est autorisé :

- ✓ Les cadres Harris, Armstrong, Spondon, EMC, Germain, Martin, Corki, Seeley, autres sur dossier,
- ✓ les cadres en tube rond ou carré acier ou aluminium (titane interdit)
- ✓ les moteurs Rotax,
- ✓ Roues de 16 pouces autorisées uniquement à l'avant,
- ✓ Roues de 17 pouces minimum autorisées (OPEN seulement)
- ✓ frein avant avec 1 ou 2 étriers 4 pistons maxi
- ✓ disques de frein : 300 mm (CLASSIC) jusqu'à 320 mm maxi (OPEN)
- ✓ disques flottants autorisés,
- ✓ fourches : 42 mm (CLASSIC) diamètre libre (OPEN),
- ✓ Pneus pluies et retaillés,
- ✓ Moteur à injection (si d'origine)

ARTICLE 7 DEFINITION DES MACHINES

Catégorie CLASSIC

Concerne les motos de 350 à 1100 cc à moteur 2 et 4 temps, commercialisées du **01/01/1975** au **31/12/1983**.

- Minimum 2 cylindres
- Modèle compétition-client ou usine avec refroidissement liquide autorisé

Exemple : Suzuki TR/GT750, Honda CB 750/CR 750, Kawasaki 750 H2/H2R, Honda 750, BMW 1000, Moto Guzzi 850/1000, Suzuki GSX, Ducati Pantah 600/650/750, Ducati 750 Sport, Paso, Honda RCB, Yamaha 750 TZ, Honda 900 BO, Kawasaki 1000/1100 GG, Yamaha TR2/TR3/TZ, Ducati 750 SS, 900 SS, Yamaha RDLC, etc.

Cas particulier des Ducati Paso, Sport ou 900 SS (en roues de 18 pouces, étriers 4 pistons et fourche de 42 mm maxi et alimentation par carburateurs, embrayage style inversé seulement, pas de refroidissement liquide) ils pourront garder leurs cadres d'origine et leurs culasses inversées, etc...

Catégorie OPEN 2

Concerne les motos de 250 à 750 cc à moteur 2 et 4 temps, commercialisées du **01/01/1984** au **31/12/1991**.

- Minimum 2 cylindres
- Minimum 400 cc pour les 4 temps et 250 cc pour les 2 temps
- Modèle compétition-client ou usine avec refroidissement liquide autorisé

Exemple : BMW 750, Suzuki GSXR 750, Moto Guzzi 750, Honda 600 CBR, Yamaha FZ, Honda RC30, Kawasaki 750 ZXR (jusqu'au modèle M), Yamaha OW61, Kawasaki 750 GPZ, Honda 750 VFR, Yamaha FZR 600, Kawasaki GPZ 600R, 600 Ninja, ZZR 600, Yamaha RDLC, Honda 400 VFR, Honda 400 RVF, Kawasaki 400 ZXR, Honda 400 CBR, Suzuki 400 GSF, Honda NC30, Aprilia 250 RS, Suzuki 250 RGV, etc.

Catégorie OPEN 1

Concerne les motos > à 750 cc à 1100 cc à moteur 4 temps uniquement, commercialisées du **01/01/1984** au **31/12/1991**.

- Minimum 2 cylindres
- Modèle compétition-client ou usine avec refroidissement liquide autorisé

Exemple : BMW 1000, Suzuki GSXR 1100, Moto Guzzi 1000, Honda CB 900 F, Ducati 851/888, etc.

1 – Moteur :

- ✓ pièces externes respectant l'aspect d'origine et d'époque,
- ✓ transmission libre, boîte et rapports libres (nombre de rapports libre)
- ✓ carburateurs avec aspect d'époque,
- ✓ carter distribution : un carter devra recouvrir au minimum les têtes des courroies de distribution (ex : Ducati Pantah) Ces carters peuvent être allégés pour le refroidissement,
- ✓ le Pilote s'engage à respecter le niveau de bruit indiqué dans le règlement soit 102 dB maxi. Dans le cas contraire, le départ pourra lui être refusé (pour la course ou les essais chronométrés en cours)

2 – Partie cycle :

- ✓ Cadre : les renforts de cadre sont autorisés,
- ✓ les cadres spéciaux de course sont autorisés (Ex : PEM, P&M, Seeley, Harris, Spondon, Corki, Martin, Egli, Verlicchi, Rickman, FGMS, etc.)
- ✓ important : Sur toutes les machines, les accessoires suivants devront obligatoirement être démontés,
 - Béquilles centrales et latérales. Phares et clignotants. Feux arrière et supports. Rétroviseurs. **Kick**, plaque minéralogique.
- ✓ Pneus : Toutes marques et types actuels vendus dans le commerce dont les références correspondent à la vitesse maximale de la machine. (**Les pneus slicks** sont EXCLUS)
- ✓ Les pneus retailés sont autorisés (par exemple pour faire des pneus pluie)
- ✓ La largeur des pneus maxi : 150 mm (CLASSIC) 180 mm (OPEN)
- ✓ Largeur de jante maxi : 4 pouces en CLASSIC, 5.5 pouces en OPEN
- ✓ Diamètre fourche maxi : 42 mm (CLASSIC) libre (OPEN)
- ✓ tous les disques doivent être de forme circulaire sur le diamètre extérieur (pas de disque de type "pétales")
- ✓ La séparation des conduites de frein avant doit se faire au-dessus du té de fourche inférieur. Le freinage des vis raccords de freins de type Banjo n'est pas obligatoire et ne doit pas être fait sur des

vis non prévues à l'origine. Les motos doivent être équipées d'un frein à commandes indépendantes, pour chacune des deux roues,

- ✓ Le freinage avec des goupilles peut être interdit s'il n'est pas sécurisé,
- ✓ garde-boue : arrière obligatoire. A l'avant, il est obligatoire mais il peut être absent seulement dans le cas de la présence d'un carénage intégral,
- ✓ plaques à numéros : 285 mm x 235 mm. Inclinaison maxi 30°, de part et d'autre de la machine, ainsi que sur la face avant. Le tout bien visible pour les chronométreurs et les commissaires de piste,
- ✓ numéros : 140 mm de haut, épaisseur du trait 25 mm, largeur 80 mm, espace entre numéros 15 mm,
- ✓ transpondeur : il doit être monté à l'avant de la machine suivant une ligne verticale passant par la colonne de direction. Sa position doit être verticale avec le numéro vers le haut,

Seules les béquilles avant et arrière dites "de stand" sont autorisées pour le béquillage de la machine dans les box et devant les stands.

ARTICLE 8 SECURITE SUR LES MACHINES

Toute machine engagée, devra être conforme en tous points aux impératifs de sécurité décrits ci-dessous, à la réglementation générale pour courses de motos de vitesse anciennes ainsi qu'aux règles générales pour les épreuves de vitesse.

Un contrôle technique sera pratiqué par un commissaire technique.

NOUVEAU :

- ✓ 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, acier inoxydable, acier ou titane. Des plaques et/ou des barres de protection contre les chutes en acier ou aluminium sont également autorisées. Tous ces dispositifs doivent être conçus afin de résister aux chocs, frottements abrasifs et dégâts dus à une chute.
- ✓ Une protection métallique introduite dans les flancs du carénage peut être autorisée (avec accord du technique)
- ✓ Des couvercles approuvés par la FFM 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 et sur les carters.
- ✓ Le Commissaire Technique a le droit d'interdire tout couvercle, s'il est évident que celui-ci n'est pas efficace.
- ✓ Les Commissaires Techniques peuvent, à tout moment de la manifestation, effectuer des contrôles sur les motocycles.
- ✓ Protection des leviers les motos doivent être équipées d'une protection du levier de frein avant, afin de protéger le levier de frein au guidon d'un actionnement accidentel en cas de collision avec une autre machine. Ces protections doivent faire l'objet de fabrication en série et être distribuées par un professionnel.

FEU arrière recommandé : être à LEDS non clignotants et comporter au moins 9 LEDS de couleur rouge.

Tous les tuyaux de reniflards ou événements (huile moteur, boîte, carburateurs, réservoir d'essence, batterie, eau) devront aboutir dans **un ou plusieurs récupérateurs d'une capacité de 125cc minimum chacun** et d'une capacité totale de 0,5 litre minimum fixés correctement et verticalement. Exception faite pour les plus de 500cc ou la capacité totale du récupérateur devra être d'un litre.

Toutes modifications concernant le circuit de lubrification, exemple : montage d'un radiateur, seront soumises à l'approbation du comité Technique.

La durit transparente est interdite pour les circuits d'huile sous pression. Seules sont acceptées les durits qualité « Hydrocarbure » (reconnaissable à sa couleur noire)

Pédales de freins et sélecteurs de vitesses ne doivent pas avoir d'arêtes vives. Extrémités bouchées si tubulaires.

Repose-pieds : la longueur minimum des repose-pieds devra être de 65 mm et présenter des extrémités arrondies (Ø minimum 16 mm)

Les repose-pieds peuvent être du type rabattable, mais dans ce cas devront être équipés d'un dispositif pour que le retour à la position normale soit automatique.

Les repose-pieds non repliables en acier ou alu devront comporter un embout fabriqué dans un matériau tel que téflon, plastique dur ou équivalent (diamètre minimum de 16 mm)

Un système d'arrêt immédiat du moteur est obligatoire. Un coupe-circuit ou bouton de masse de **couleur rouge** fixé au guidon doit être accessible sans lâcher celui-ci.

Le système doit être de type « **ON/OFF** »

Quel que soit le système adopté, son fonctionnement sera systématiquement vérifié lors du contrôle technique. **Un bordage** de la bulle de carénage est conseillé.

Une Protection d'entrée de chaîne secondaire est obligatoire. Elle doit être en Téflon ou équivalent (pas de protection métallique) épaisseur minimum de 5mm Cette protection doit être fixée solidement au bras oscillant au moyen de vis ou rivets (pas de rilsans)

D'une manière générale, ce qui n'est pas mentionné : Selle, réservoir, échappement, etc. devra être solidement fixé (La selle en particulier doit être fixée par des vis au cadre)

Pour les 4 temps un sabot récupérateur d'huile sous le moteur est obligatoire. Il devra être d'une capacité de la moitié du carter moteur plus éventuellement de la boîte de vitesses si celle-ci est séparée. Il doit comporter au maximum deux trous de 25 mm ouverts uniquement en cas de pluie sur ordre de la direction de course. (Voir règles générales dans l'annuaire FFM) Dans tous les cas, le récupérateur doit être au moins de la dimension des carters moteur en longueur et en largeur.

Il peut-être en alu, polyester, plastique dur. Il doit être fixé solidement.

L'utilisation d'un tapis environnemental dans le stand pour chaque moto est obligatoire dans tous les cas d'utilisation. Une sanction pourra être donnée par le jury de l'épreuve en cours.

ARTICLE 9 EQUIPEMENTS

Voir « Éléments de sécurité obligatoires » des « Règles générales pour les épreuves de vitesse »

Équipements obligatoires à présenter complet avant chaque course et au moment du contrôle technique.

L'équipement et la moto doivent être représentés au contrôleur technique après une chute pour un contrôle général de ceux-ci.

ARTICLE 10 EQUIPAGES

Le Chef de TEAM devra signaler par écrit le mode de fonctionnement de la course de ses pilotes (Standard ou à l'américaine avec 2 ou 3 pilotes) avant les essais chronos.

Si un changement est demandé juste avant la course, se sera sur accord de la direction de course et du jury. (Exemple, casse d'une moto donc impossible d'être à l'américaine)

Une fiche sera faite spécialement pour ces questions.

Un pilote pourra être changé avant la course à condition d'avoir participé aux essais chronométrés et avec l'accord de l'organisation.

Un pilote ne pourra être inscrit, au même instant sur une autre machine.

ARTICLE 11 SECURITE GENERALE

Le chef de TEAM (ou pilote Brassard blanc) sera responsable de son équipe et reste l'interlocuteur privilégié de l'organisation. Il doit faire respecter le règlement à son équipe.

VOIE DE DECELERATION, MUR DE CHRONOMETRAGE

- L'accès à la voie de décélération et au mur de chronométrage est interdit aux enfants, même accompagnés d'un adulte. Les stands ne sont pas accessibles aux enfants de moins de 12 ans ou selon les règlements intérieurs des circuits, des bracelets accreditifs de couleurs différentes suivant les accès qu'ils autorisent seront fournis à chaque team.

- L'accès au mur de chronométrage est exclusivement réservé aux personnes munies des passes PILOTE, CHEF DE STAND et CHRONOMETREURS. Toutefois, il sera toléré, uniquement durant la procédure de départ ainsi que 5 minutes avant l'arrivée, la présence des équipes au complet (dont les membres seront dûment munis de leurs passes) derrière le mur. Chacun reprenant sa place selon les consignes des officiels.

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

- La vitesse dans la voie des stands est limitée (en cas de non respect il sera infligé une amende de 75 euros pendant les essais et un stop and go de 30 secondes en course)

STAND

Les stands sont accessibles sous l'entière responsabilité du chef de stand qui doit s'assurer que toutes les règles de sécurité sont respectées.

Chaque équipe doit posséder un extincteur dans son stand.

Celui-ci devra être d'une capacité minimum de 6 kg pour les appareils à poudre de type A.B.C. ou polyvalente et de 2 kg minimum pour les extincteurs de type CO² (neige ou mousse carbonique) efficace sur les feux d'hydrocarbures.

Rappel (PAS D'EXTINCTEUR A EAU)

Les portes arrière des stands doivent être constamment barrées afin d'éviter l'intrusion du public.

INTERDICTION ABSOLUE :

- De fumer dans, derrière et devant les stands,
- d'amener un animal même attaché dans les stands,
- de stocker de l'essence (seul un derrick ou système de remplissage de 30 litres maximum sera autorisé)
 - o le stock d'essence devra être mis dans le lieu protégé spécialement prévu à cet effet, à l'abri de tout risque d'incendie et proche d'un extincteur,
 - o l'approvisionnement où est stockée l'essence doit se faire accompagné d'un mécanicien habillé contre le feu,
 - o l'essence doit être stockée dans des bidons type US à l'exclusion de bidons en plastique,
 - o interdiction de stocker plus de 30 litres d'essence à l'intérieur du box.
- interdiction de remonter la voie des stands sur la moto avec le moteur en marche,
- interdiction de s'asseoir sur le mur de chronométrage.

ARTICLE 12 BRIEFING

Les teams représentés par le Team Manager plus les pilotes figurant sur la fiche d'engagement devront obligatoirement assister en totalité au briefing, ils devront signer la feuille d'émargement mise à leur disposition sous peine d'une pénalité « Stop and go » de 30 secondes ou d'une amende de 75 €.

L'heure et le lieu du briefing seront communiqués lors des vérifications techniques.

Les vérifications se tiendront :

- pour l'administratif, au Secrétariat du VMA,
- pour le technique, au local Technique du circuit (ou tente spéciale du VMA)

ARTICLE 13 PASSES et BRASSARDS

Chaque équipage recevra 4 passes par TEAM et 3 passes véhicules lors des contrôles administratifs.

Un seul véhicule sera admis derrière les stands (lorsque c'est possible pour la place)

Chaque pilote recevra un bracelet et un brassard qu'il devra porter pendant toute la durée des essais et de la course.

Chaque personne habilitée à rester dans le stand devra avoir un bracelet (couleur prévue pour les mécaniciens)

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

Les brassards devront être rendus en même temps que le transpondeur lors de la mise en parc fermé.

ARTICLE 14 ESSAIS QUALIFICATIFS

Seules les motos passées aux vérifications administratives et techniques, aux essais qualificatifs pourront participer à la course.

Chaque team bénéficiera d'un minimum de 1 ou 2 séances d'essais pour chacun des 2 pilotes (le 3^{ème} pilote optionnel pourra rouler s'il y a manque de temps dans les séances d'essais des 2 autres pilotes)

La moyenne des temps des séances des Pilotes « Blancs », « Bleus » ou « Rouges » de chaque Team sera prise en compte pour constituer la grille de départ.

L'équipage ayant obtenu la meilleure moyenne sera en pôle position.

Pour être qualifié, chaque pilote doit avoir au moins effectué un tour chronométré.

ARTICLE 15 CONFIRMATION DE DEPART

Après les essais chronos, chaque équipage devra obligatoirement **confirmer sa participation** à la course et donner le nom du pilote prenant le départ.

Une fiche spéciale prévue à cet effet sera donnée lors des contrôles administratifs.

ARTICLE 16 DEPART

La procédure de départ sera de 2 sortes selon le circuit :

- type normale en grille. 1 tour de mise en place puis départ de 2 tours de chauffe. Les motos viendront prendre leurs places sur la piste en grille avec le moteur en marche.

Départ aux feux sur le portique. Extinction feu rouge et départ au feu vert allumé.

- type « Le Mans » en épis :

Les pilotes quittent les stands 15 minutes avant l'heure du départ.

Départ des stands pour 2 tours de chauffe, les motos viennent ensuite prendre leurs places sur la piste en épis le long du mur des stands.

Un pilote n'ayant pas pu prendre part aux tours de chauffe, pourra partir de la voie des stands après le départ complet des autres concurrents et sur autorisation du commissaire prévu à cet effet.

10 minutes avant le départ, la voie des stands sera fermée. Les pilotes pourront prendre le départ sans autre pénalité.

5 minutes avant le départ, les pilotes iront se mettre en face de leurs machines sur l'autre bord de la piste. Les machines sans démarreur autonome seront placées après les machines munis de démarreurs dans l'ordre du temps des qualifications. Même si la machine en était munie lors des essais chronos.

1 mécanicien au maximum pourra aider à pousser la moto.

Un pilote qui ne fait pas le tour de formation pourra prendre normalement sa place sur la grille mais devra effectuer un passage par les stands et aura 5 tours pour effectuer ce passage. Passé ce délai, il sera mis hors course par un drapeau noir.

ARTICLE 17 ARRÊT ET CHANGEMENT

Tout changement ou arrêt devra se faire devant le stand attribué à l'équipage.

Le pilote poussant sa machine dans la voie des stands pourra se faire aider par deux mécaniciens.

Lorsqu'un pilote utilise la piste de décélération pour rejoindre son emplacement, il devra circuler sur celle-ci à une allure réduite, 40 KM/h maximum sur les petits circuits et 60 KM/h maximum sur les grands circuits (sauf indication contraire)

Un radar sera installé dans la voie des stands.

Tout pilote circulant à une vitesse excessive est passible d'une pénalité d'un « stop and go » de 30 secondes durant la course et d'une amende de 75 euros pendant les essais.

Les petites réparations doivent se faire avant le ravitaillement d'essence uniquement devant le stand attribué à l'équipage.

Il est formellement interdit de fumer devant, derrière et dans les stands.

Quatre personnes accréditées peuvent travailler sur la machine.

Pour partir des stands, deux mécaniciens peuvent pousser la machine.

L'emplacement, l'aire de changement de motos doit impérativement rester propre, balayée et non encombrée après la course. Un tapis anti pollution est obligatoire dans les box.

Le ravitaillement en essence se fera obligatoirement par la méthode type « Acerbis » ou tout autre système de derrick dont l'écoulement du flux d'essence cesse automatiquement dès que l'opérateur relâche la commande de remplissage.

Pas plus de 30 litres d'essence dans les box. Le surplus sera stocké dans un endroit désigné par l'organisation.

Seule la gravité est autorisée pour remplir les réservoirs.

Pour remplir les « derricks », seules les pompes à main sont autorisées.

Les « derricks » seront obligatoirement remplis devant le stand.

Le ravitaillement est interdit à l'intérieur du stand.

Deux personnes doivent effectuer le ravitaillement vêtues d'une tenue résistante au feu, gants en cuir ou coton, et chaussures en cuir, la tête intégralement recouverte soit d'une cagoule ignifugée et de lunettes, soit d'un casque intégral visière fermée. L'un des deux intervenants devra être muni d'un extincteur pendant toute la durée du remplissage. (6kg à poudre, 2kg à CO2)

Les couvertures chauffantes sont interdites.

L'utilisation de batterie de démarrage additionnelle est interdite ainsi que tout autre moyen mécanique ou électrique extérieur au véhicule.

Les groupes électrogènes sont interdits.

Procédure de changement de pilote :

- Arrêt de la moto devant le box,
- arrêt du moteur,
- mise sur la béquille de stand de la moto,
- descente du pilote,
- Changement du transpondeur dans les cas d'une course à l'américaine,
- les mécaniciens peuvent faire les petites opérations suivantes :
 - o changements de plaquettes de freins,
 - o réglages freins et embrayage,
 - o tension de la chaîne,
 - o faire les niveaux d'huile moteur et boîte,
 - o changement des roues,
 - o Réglage rapide du sélecteur ou amortisseur ou fourche.

- pour toute (autre) ou grosse mécanique, la moto doit être rentrée dans le box,
- faire le plein d'essence, devant le stand après toutes autres opérations,
 - o - Il sera accepté que le nettoyage de la bulle intervienne après le ravitaillement essence,
- le pilote monte sur la moto,
- un mécanicien enlève la béquille,
- le pilote peut partir. Un ou deux mécaniciens maxi peuvent pousser pour démarrer la moto.

ARTICLE 18 STOP AND GO

Pendant la course, un pilote peut-être sanctionné par une procédure de Stop and Go de 30 secondes. Le pilote doit respecter la limitation de vitesse dans la voie des stands et ne peut s'arrêter à son stand lors d'une procédure de Stop and Go. Le pilote en sera informé par la Direction de Course, qui présentera un panneau «stop» accompagné du numéro de la machine, après que le box ait été prévenu. Le pilote dispose alors de 5 tours pour s'arrêter. S'il ne s'arrête pas, le drapeau noir lui sera alors présenté et le pilote ne pourra pas repartir.

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

Aucun mécanicien ne peut intervenir lors d'un « stop and go » qui est sous le contrôle des commissaires.

Le « stop and go » se fera à l'entrée de la voie des stands et aucun arrêt à son stand ne sera toléré.

Dans le cas où un coureur pénalisé n'aurait pas pu effectuer la procédure de « Stop and go » avant la fin de la course, une pénalité d'une minute sera ajoutée à son temps de course.

ARTICLE 19 ARRET SUR LA PISTE

Il est rappelé qu'un pilote ne peut s'éloigner de sa machine à l'arrêt sur le circuit, la voie d'accès ou la sortie des stands de **plus de 10 mètres** sous peine de mise hors course.

Il est interdit à un pilote pour une cause quelconque de conduire ou pousser sa moto dans la direction opposée à la course.

En cas de panne sur le circuit pendant la course, les concurrents pourront utiliser pour revenir aux stands, les itinéraires définis par le directeur de course lors du briefing, en fonction de l'emplacement de la machine au moment de la panne.

Les concurrents devront respecter les conditions suivantes :

- Obéir aux commissaires,
- ne recevoir aucune aide extérieur durant la durée de leur retour,
- **garder leur équipement (surtout le casque) jusqu'au moment où ils atteindront une zone protégée.**

Le pilote en panne doit pousser sa machine jusqu'à une bretelle protégée la plus proche.

Si la moto tombe en panne devant les stands, le pilote pourra sous la protection d'un commissaire rentrer par la sortie des stands et remonter jusqu'à son emplacement, moteur arrêté et sous contrôle d'un commissaire.

ARTICLE 20 ABANDON

Un Team ne souhaitant ou ne pouvant plus continuer la course doit obligatoirement faire annoncer son abandon par écrit (feuille d'abandon prévue pour) la signer et la remettre au directeur de course le plus rapidement possible.

Un pilote s'éloignant de sa machine à plus de 10 mètres est considéré comme l'ayant abandonné.

Toute équipe qui ferme son stand côté piste en course ou qui laisse son box vide pendant plus de 10 minutes, sera considérée comme ayant abandonné.

ARTICLE 21 CONDUITE EN COURSE.

Il est interdit à un pilote de quitter la piste en dehors de la zone des stands.

Tout dépassement sous drapeau jaune est sanctionné d'un « Stop and Go » de 30 secondes, sauf si le pilote reprend sa place juste après (confirmé par le chronométrage)

Si la direction de course signifie à une machine qu'elle doit s'arrêter avec le panneau stop, le pilote devra stopper au stand au passage suivant sous peine d'un « Stop and GO »

Si un commissaire de piste montre un drapeau noir fixe avec un rond orange, à l'encontre d'une machine, l'arrêt doit être immédiat au poste de commissaire suivant.

ARTICLE 22 ARRET OU NEUTRALISATION DE LA COURSE

NEUTRALISATION DE LA COURSE

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 rouges seront allumés. Les pilotes en seront avertis par le drapeau de Safety qui signifiera le début de la procédure ils devront alors ralentir et se ranger derrière lui en file indienne sans dépassement. Tout dépassement du Safety-Car ou d'un autre concurrent sera passible d'une pénalité STOP and GO de 30 secondes.

Les pilotes pourront alors rentrer aux stands, mais devront obligatoirement attendre le passage du Safety-Car suivant pour reprendre la piste. La sortie des stands sera ouverte 10 secondes après le passage du Safety-Car (feu vert) et restera ouverte pendant 10 secondes.

Chaque tour derrière le Safety-Car sera comptabilisé.

Lorsque la Direction de Course décidera de relancer la course, les safety-cars allumeront les gyrophares jaunes en plus des rouges dès qu'ils passeront devant leurs emplacements respectifs, ils conserveront ces feux durant 1 tour puis rentreront à leurs emplacements respectifs. La course sera alors relancée. La sortie des stands sera à nouveau ouverte 10 secondes après le passage du premier concurrent du groupe qui suivait le Safety-Car venant de s'effacer.

• INTERRUPTION 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 dirigée 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 coureur de tête et tous les autres coureurs dans le même tour que le coureur de tête, la course sera considérée comme nulle et non avenue. La grille de départ sera identique.

2. Si plus de trois tours ont été effectués par le coureur de tête et tous les autres coureurs dans le même tour que le coureur 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 où 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 des 2/3 de la durée de la course ont été effectués par le coureur de tête et tous les autres coureurs dans le même tour que le coureur de tête, la course sera considérée comme une course complète.

• NOUVEAU DEPART

Le nouveau départ aura lieu, au plus tôt, 15 minutes après que les teams en aient été informés. Le pilote où un mécanicien de chaque team est autorisé à récupérer la moto en parc fermé. Celui ci sera ouvert 5 minutes avant l'ouverture de la sortie du couloir des stands, Les teams seront autorisés à faire le complément de carburant et un changement de pneus, devant leur box respectif, 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 du 1er Safety-car.

La procédure de départ pourra être identique à un départ normal. 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 intermédiaire, 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 leurs abandons seront admis au nouveau départ. Le signal d'arrivée sera présenté à l'heure où la course aurait dû se terminer.

Le classement sera établi sur le tour où tous les pilotes dans le même tour que le premier ont franchi la ligne d'arrivée avant l'interruption de la compétition.

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.

CAS PARTICULIER D'UN ARRÊT DE COURSE SOUS SAFETY-CAR

Si l'arrêt de la course au drapeau rouge est intervenu pendant la neutralisation de la course sous Safety-car, le nouveau départ s'effectuera « lancé soit derrière 1 seul Safety-car si la neutralisation a eu lieu sous 1 Safety-car, soit 2 Safety-cars si la course a été arrêtée sous 2 Safety-cars »

Le Directeur de Course devra informer toutes les équipes de la procédure de départ (un groupe ou deux groupes avec véhicules de sécurité) Les machines seront respectivement placées dans l'ordre et 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 recalibrer et la course sera relancée selon la procédure habituelle.

ARTICLE 23 ARRIVEE

Au terme de la course, le drapeau à damiers sera agité sur la ligne de chronométrage « Arrivée » sur le pilote classé premier à ce moment de la course, le drapeau continuera à être présenté aux coureurs suivants.

A la fin de la course, toutes les motos seront mises en parc fermé pour un contrôle de conformité et ne pourront pas être retirées sans l'autorisation de l'organisation sous peine de disqualification.

Les motos sont en parc fermé pendant 30 minutes après la signature de la feuille de classement par la direction de course, c'est le directeur de course qui autorise ou non la libération des machines, au cas où il y aurait une réclamation ou un constat par les techniques.

Le transpondeur et les brassards seront rendus aussi à ce moment là.

ARTICLE 24 CLASSEMENT

Le classement sera établi en fonction du nombre de tours parcourus par chaque équipage. Pour être classé, chaque moto devra impérativement avoir passé la ligne d'arrivée dans les 3 minutes après le premier.

L'organisation offrira des coupes ou des trophées à chaque pilote des trois premiers équipages de chaque catégorie.

Il pourra y avoir des ex-æquo à la fin de la saison.

Nota : les pilotes avec des licences LJA sont classés à la course mais ne marquent pas de points au championnat.

Attribution des points

Les vingt premiers classés dans chaque catégorie marquent des points selon le barème suivant :

	Points		Points		Points		Points
1	25	6	15	11	10	16	5
2	22	7	14	12	9	17	4
3	20	8	13	13	8	18	3
4	18	9	12	14	7	19	2
5	16	10	11	15	6	20	1

Points supplémentaires :

- 1 point pour le pilote ayant fait la pôle,
- 1 point pour chaque pilote de l'équipage ayant fait le record du tour.

Une attribution spéciale des points sera faite à mi-course (classement donné par les chronos à la 2ème heure)

Les 10 premiers Teams (chaque pilote) classés dans chaque catégorie marquent des points selon le barème suivant :

Place	Points	Place	Points
1	10	6	5
2	9	7	4
3	8	8	3
4	7	9	2
5	6	10	1

Le classement final à la fin de la saison sera le cumul des points pour chaque pilote et pour chaque catégorie.

ARTICLE 25 APPLICATION REGLEMENT

En s'engageant, les pilotes déclarent connaître parfaitement le règlement particulier, et prennent l'engagement de s'y confirmer ainsi qu'aux décisions des officiels.

Tous les points non visés par le présent règlement seront tranchés par le jury selon les prescriptions du Code Sportif National de la FFM et ses annexes.

ARTICLE 26 SECURITE/PARC/STAND

PARC COUREUR :

- Les déplacements se font à l'allure d'un piéton au pas,
- les mini motos sont interdites,
- les animaux doivent être tenus en laisse du vendredi matin au dimanche soir,
- suivre les consignes du chef de parc,
- surveiller les enfants.

STANDS :

- interdit aux enfants de moins de 12 ans,
- interdit aux personnes n'ayant pas de bracelet d'accès,
- chaque équipage devra posséder au moins un extincteur d'une capacité mini de 6 kg pour les appareils à poudre de type A.B.C. ou d'un extincteur de 2 kg pour les appareils de type CO2
- Pas d'extincteur à eau,
- Les animaux sont interdits dans les stands,
- Interdit d'utiliser des outils électriques pouvant provoquer une étincelle,
- L'attribution des stands sera faite par la direction de l'organisation en collaboration avec les teams pour ceux qui veulent être ensemble,
- Les chaussures type sandalettes sont interdites dans et devant les stands durant la course ou les essais.

ARTICLE 27 RENONCIATION A TOUT RECOURS CONTRE LES AUTORITES SPORTIVES

Indépendamment des prescriptions du Code Sportif de la FFM, les pilotes par le fait de leur participation, renoncent à tout droit de recours contre l'organisateur, ses représentants ou préposés, soit par arbitrage, soit devant les tribunaux, soit de toute autre manière non prévue par le Code Sportif de la FFM et le Code Discipline et d'Arbitrage, pour tous dommages auxquels ils pourraient être exposés en conséquence de tout acte ou omission de la part de l'organisateur, de ses officiels, représentants ou préposés, dans l'application de ce règlement, ou de tout avenant qui pourrait être établi par la suite ou par toute autre cause qui pourrait en découler.

ARTICLE 28 ANNULATION DE LA COURSE

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

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

ARTICLE 29 – TRANSPONDEUR

Le chronométrage se fait par transpondeur.

L'utilisation du support d'origine prévu pour le transpondeur est obligatoire. (Le départ pourra être refusé en cas de manque de celui-ci)

ARTICLE 30 RECLAMATIONS

Toute réclamation peut être faite par écrit et remise à la direction de course. Cette réclamation devra obligatoirement être accompagnée d'un chèque de caution de 300 euros, de 150 euros si cela entraîne un démontage moteur deux temps, et de 300 euros pour démontage d'un moteur quatre temps. (Copie FFM article 8 des règles générales)

Délais maxi des réclamations :

Une demi-heure après la signature du directeur de course de la feuille de proclamation des résultats.

Cette réclamation se fera en accord et accompagnée de la déléguée du championnat.

ARTICLE 31 ASSURANCE

En conformité avec la réglementation, l'organisation a contracté une assurance responsabilité civile en cas d'accident survenant au cours de la manifestation (essais chronos et courses)

ARTICLE 32 PUBLICITE

Toute publicité ou action publicitaire ou promotionnelle dans l'enceinte du circuit doit **OBLIGATOIREMENT** faire l'objet d'un accord préalable avec l'organisation.

Nota : le montage et l'utilisation d'une caméra embarquée devra être spécifié en même temps que l'engagement avec notification de l'utilisation future des images enregistrées (demande faite à la FFM)

ARTICLE 33 APPLICATION DU REGLEMENT

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

ARTICLE 34 RESPONSABILITES

Il est rappelé aux concurrents que leurs matériels sont placés sous leur entière responsabilité durant toute la manifestation. Ils doivent notamment en assurer la surveillance constante et ne pourront en aucun cas invoquer la responsabilité civile du club organisateur en cas de vol ou de dégradation.

ARTICLE 35 LAISSER-PASSER

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

ARTICLE 36 JURIDICTION

La manifestation se déroulera conformément au Code Sportif de la FFM, aux prescriptions de la CNV et au règlement particulier de chaque épreuve.

ARTICLE 37 OFFICIELS

Les Officiels seront ceux désignés par la Fédération Française de Motocyclisme.

ARTICLE 38 – PRESCRIPTIONS GENERALES ET LITIGES

Il est rappelé que tout ce qui n'est pas expressément autorisé et précisé dans ce règlement et dans les règlements précités est strictement interdit.

Contacts:

Evelyne Desbordes :

☎ **06.72.86.28.58**

✉ pilotes.vma@orange.fr

🌐 <http://www.pilotes-vma.fr>

Belinda Teixeira

☎ **01.49.23.77.55**

✉ bteixeira@ffmoto.com

Patrick Thollas :

☎ **06.26.92.20.26.**

✉ patrickthollas@gmail.com