Championnat de France Endurance VMA Classic

ARTICLE 1
Le **C**omité des **M**otos **C**lassiques & **H**istoriques sous l'égide de la **F**édération **F**rançaise de **M**otocyclisme met en compétition pour 2017 :

Championnat de France d'Endurance VMA Classic

Des épreuves d'une durée de 3 ou 4 heures consécutives.
Il sera placé sous l'égide de la Fédération Française de Motocyclisme.

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 pilotes.
- soit course "à l'américaine" avec 2 motos et 2 pilotes. Dans ce cas une pénalité sera appliquée :
- 1 "Stop and Go" de 2 minutes sur les petits circuits (maxi 3 km)
- 1 "Stop and Go" de 4 minutes sur les grands circuits (> 3 km) *****

Ce "Stop and Go" sera imposé à n'importe quel moment de la course par la direction de course.

Un briefing obligatoire pour tous les pilotes et le chef de team sera fait généralement le vendredi ou au maximum pour les retardataires, le samedi matin.
3 catégories CLASSIC, POST-CLASSIC et OPEN

***Sauf pour l'Endurance du Vigeant de 3h, 1 « stop and Go » de 3 mn**

ARTICLE 2 - MACHINES ADMISES
Catégorie **CLASSIC**
Concerne les motos à moteur 2 et 4 temps, commercialisées du **01/01/70** au **31/12/1983.**
- 350 à 1200 cc,
- Minimum 2 cylindres et maximum 3 cylindres,
- Modèle 4 cylindres accepté à simple arbre à cames en tête,
- Modèle compétition-client ou usine interdit.

Catégorie **POST-CLASSIC**
Concerne les motos à moteur 2 et 4 temps, commercialisées du **01/01/70** au **31/12/1983.**
- 350 à 1200**,**
- Minimum 2 cylindres,
- Modèle 4 cylindres accepté à double arbre à cames en tête,
- Modèle compétition-client ou usine autorisé.

Catégorie **OPEN**
Concerne les motos à moteur 2 et 4 temps, commercialisées du **01/01/84** au **31/12/1991.**
- Minimum 400cc à 1100 cc,
- Minimum 2 cylindres,
- Les 400cc 4 temps et 500cc 2 temps sont acceptées jusqu'au 31/12/1995,
- Modèle compétition-client ou usine avec refroidissement liquide autorisé,
- Nota : dans le cas d'une Suzuki 500 RG Gamma, il est obligatoire de présenter la facture d'un montage d'une boite de vitesses renforcée.

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 555 € transpondeur inclus pour chaque course de 4 heures.

Exception de la course du Mans dont le tarif sera de 650 €.

Le calendrier prévisionnel des épreuves peut changer à n'importe quel moment dans la saison avec des changements de dates et des rajouts ou annulation d'épreuves (ces épreuves compteront pour le Championnat)

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

Evelyne Desbordes
Déléguée auprès du Comité Motos Classiques et Historiques de la FFM
du Championnat de France de Vitesse en Motos Anciennes
Championnat VMA Evolution
Championnat VMA OPEN Evolution

87 rue des Hautes Portes
27670 Le Bosc Roger en Roumois

Les engagements seront clos 30 jours 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 de 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 plus le paiement à prendre sur le site de la FFM et sur présentation d'un certificat médical de moins d'un an rédigé en français.
- Aux pilotes étrangers titulaires d'une licence de leur pays, dans le cas d'une manifestation déclarée européenne, devront présenter une autorisation de sortie de territoire de leur fédération.

Les noms des **2** 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) Sur tout forfait un droit administratif de 10 € sera retenu s'il survient avant la clôture des engagements (30 jours avant la manifestation)
2) Sur tout forfait un droit administratif de 100 € sera retenu s'il survient après la date de clôture des engagements (à partir du 30ème jour avant la manifestation) sur certificat médical ou problème familial ou casse de la moto dans les 30 jours précédant la manifestation.
3) A partir du vendredi matin 8h du week-end de la course, les droits d'engagement ne seront plus remboursés, ni reportés quel que soit la raison.

ARTICLE 4 - SELECTION DES EQUIPAGES

Le nombre maximum de TEAMS autorisés pour chaque course est défini par le nombre maximum autorisé pour la grille course « Endurance »
Les Engagements seront faits en priorité comme suit :

- La date de l'engagement pour chaque course (Team Homologué et engagement payé sous un mois maxi)

ARTICLE 5 - VERIFICATIONS

Les vérifications administratives et techniques auront lieu le vendredi de 9h00 à 12h00 et de 14h00 à 18h00 (sauf indication contraire)
Toutes les motos devront répondre au règlement technique.
La ou les moto(s) devront être présentées de préférence 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.
Le bac à huile doit comporter 2 trous bouchés sauf en cas de pluie.

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 déconseillée sauf port d'un sous vêtement à manches longues et jambes longues)
- Casque intégral obligatoire en bon état, Normes FIM ECE 22/05,
- Plaque dorsale de protection homologuée à la norme EN 1621-2,
- 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 « mulet ». Cette deuxième moto devra avoir la lettre « T » apposée sur la plaque avant.
Le « mulet » éventuel devra être soumis également aux opérations de vérifications techniques et devra être de la même catégorie et classe que la machine principale.

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

Le « mulet » 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 du VMA, 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 (uniquement pour la catégorie CLASSIC et PC)
- ✓ Fourches inversées, (Sauf catégorie OPEN ou d'origine)
- ✓ 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)
- ✓ Maitre cylindre radial (Sauf catégorie OPEN)
- ✓ Couvertures chauffantes interdites dans tous les cas,
- ✓ Système de remplissage rapide en essence (type Zénith) sur le réservoir interdit ou bloqué,
- ✓ Pneus slick,
- ✓ Shifter apparent ou non,
- ✓ Réservoir d'essence de plus de 24 litres,
- ✓ Les réservoirs d'essence additionnels.
- ✓ Les roues magnésium sont interdites sauf si un certificat de contrôle récent (moins d'un an) est présenté (du vendeur ou d'un contrôleur de roues homologuées et ceci même pour les jantes neuves, à refaire tous les ans)
- ✓ Les Tés en magnésium sont interdits,
- ✓ Les roues en carbone sont interdites dans toutes les catégories.

Est autorisé :

- ✓ Les cadres Harris, Armstrong, Spondon, EMC, Germain, Martin, Corki, Seeley, FGMS, Bimota, 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 autorisées (seulement en OPEN)
- ✓ frein avant avec 1 ou 2 étriers 4 pistons maxi,
- ✓ 1 seul étrier par disque,
- ✓ disques de frein : 310 mm (CLASSIC et PC) jusqu'à 320 mm maxi (OPEN)
- ✓ disques flottants autorisés,
- ✓ fourches : 42 mm (CLASSIC et PC) diamètre et style libres (OPEN)
- ✓ Pneus pluies,
- ✓ Moteur à injection (si d'origine)

ARTICLE 7 - DEFINITION DES MACHINES

1 – Moteur :

- ✓ Pièces externes respectant l'aspect d'origine et d'époque,
- ✓ Transmission libre, boîte et rapports libres (nombre de rapports libre)
- ✓ Carburateurs avec l'aspect d'époque de la catégorie correspondante,
- ✓ 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)
- ✓ Il est interdit d'enlever les chicanes d'échappement après le passage au contrôle sonométrique (contrôle en parc fermé à la fin de la course)

2 – Partie cycle :

- ✓ Cadre : les renforts de cadre sont autorisés,
- ✓ Les cadres spéciaux de course sont autorisés,
- ✓ Important : Sur toutes les machines, les accessoires suivants devront obligatoirement être démontés,
    - o Béquilles centrales et latérales, clignotants, rétroviseurs, 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)
- ✓ La largeur des pneus maxi : 150 mm (CLASSIC et PC) 180 mm (OPEN)
- ✓ Largeur de jante maxi : 4,5 pouces en CLASSIC et PC, 5.5 pouces en OPEN
- ✓ Diamètre fourche maxi : 42 mm (CLASSIC et PC) 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 interdit 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,
- ✓ Un seul étrier autorisé par disque (sauf montage d'époque)
- ✓ 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 arrière dites "de stand" sont autorisées pour le béquillage de la machine dans les box et devant les stands.

Pour les courses qui se déroulent avec une partie de nuit, les motos doivent être équipées obligatoirement d'un éclairage complet et son fonctionnement sera vérifié lors du contrôle technique :

- A l'avant, au minimum un phare (protégé lors d'une course de jour). Les phares à LEDS sont autorisés.
- Dans le cas de feux à LED, ils doivent être installés dans les feux d'origine ou ayant l'aspect des feux de l'époque.
- A l'arrière, deux feux rouges indépendants. Les feux rouges à LEDS sont autorisés.
- FEU arrière <u>obligatoire</u> par temps de pluie, non clignotant et comporter au moins 9 LEDS de couleur rouge.
- Les deux feux arrières seront allumés en permanence et par des commutateurs séparés.
- Une plaque rétro réfléchissant rouge d'environ 60 cm² devra être installée à l'arrière de la selle de la moto,
- Tout le système d'éclairage devra fonctionner en permanence dès que la direction de course indiquera « Lumière » par un panneau adéquat.

FEDERATION FRANCAISE DE MOTOCYCLISME
74, Avenue Parmentier – 75011 PARIS – Siret 784 448 00029 – Code APE 926C
Tel : 01 49 23 77 00 – Fax : 01 49 23 77 23 – Site Internet : http://www.ffmoto.org – e-mail: ffm@ffmoto.com
Evelyne Desbordes – http://www.pilotes-vma.fr – e-mail : pilote-vma@orange.fr – tél : 06 72 86 28 58

- Si une panne d'éclairage intervient, le pilote devra s'arrêter à son stand pour faire fonctionner le système complet sous peine d'être mis hors course (Nota, dans le cas d'un équipage roulant à l'américaine, la 2ème moto pourra prendre le relais si son équipement électrique fonctionne)

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.

- ✓ 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, carbone. 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.
- ✓ 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 (Obligatoire catégorie OPEN seulement, mais recommandé pour les autres catégories)
    - o Les motos doivent être équipées d'une protection du levier de frein avant, afin de le protéger 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.

Tous les tuyaux de reniflards ou évents (huile moteur, boite, 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 (∅ 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.

FEDERATION FRANCAISE DE MOTOCYCLISME
74, Avenue Parmentier – 75011 PARIS – Siret 784 448 00029 – Code APE 926C
Tel : 01 49 23 77 00 – Fax : 01 49 23 77 23 – Site Internet : http://www.ffmoto.org – e-mail: ffm@ffmoto.com
Evelyne Desbordes – http://www.pilotes-vma.fr – e-mail : pilote-vma@orange.fr – tél : 06 72 86 28 58

Une Protection d'entrée de chaîne secondaire est obligatoire. Elle doit être en Téflon ou équivalent (pas de protection métallique ni de Carbone) épaisseur minimum de 5 mm 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.
Une serviette absorbante doit être mise sur le réservoir autour du trou de remplissage au moment de l'introduction de l'essence.

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 pilotes) avant les essais chronos.
Si un changement est demandé juste avant la course, ce 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 accréditifs 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 CO^2 (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 et à proximité,
- d'amener un animal même attaché dans les stands,
- de stocker de l'essence (50 litres maximum sera autorisé, derrick inclus)
    - 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,
    - l'approvisionnement où est stockée l'essence doit se faire accompagné d'un mécanicien habillé contre le feu,
    - l'essence doit être stockée dans des bidons type US à l'exclusion de bidons en plastique,
- 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 Barnum spécial du VMA)

ARTICLE 13 - PASSES et BRASSARDS
Chaque équipage recevra 6 passes par TEAM pour les mécaniciens plus 2 passes pour les pilotes et 2 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)
Il sera demandé un chèque de caution de 30 € pour la location des brassards.
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 à la fin de la course.

ARTICLE 14 - ESSAIS QUALIFICATIFS
Seules les motos passées aux vérifications administratives et techniques, aux essais qualificatifs pourront participer à la course.
Dans le cas de la présence d'un Warm-Up, celui-ci n'est pas obligatoire.
Chaque team bénéficiera **d'au moins** une séance d'essais chronos pour chacun des 2 pilotes (une 2ème séance pourra être ajoutée s'il y a du temps de libre)

Dans le cas d'une course se déroulant partiellement de nuit, il y aura au moins une séance d'essais chronos de jour et une de nuit.

La moyenne du meilleur temps des séances chronos des Pilotes « Blancs » ou « Bleus » de chaque Team sera prise en compte pour constituer la grille de départ.
L'équipage ayant obtenu la meilleure moyenne sera en pôle position.
La grille sera constituée comme suit (dans le cas d'un départ type Le Mans) :

- en premier les motos ayant un démarreur autonome (ordre des essais chronos)
- ensuite les motos sans démarreur (ordre des essais chronos)

Pour être qualifié, chaque pilote doit avoir au moins effectué un tour chronométré.
Les motos avec kick sont considérées comme ayant un démarreur autonome (à condition que le kick soit assuré par une attache efficace et mise dès le départ)

ARTICLE 15 - CONFIRMATION DE DEPART
Après les essais chronos, chaque équipage devra obligatoirement **confirmer sa participation** à la course.
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.
- type « Le Mans » en épis :
Les pilotes quittent les stands 15 minutes avant l'heure du départ.
Départ des stands pour 1 tour de mise en place.
Les motos viennent prendre leurs places sur la piste en épis le long du mur des stands.
Départ pour 2 tours de chauffe, les motos viennent ensuite reprendre leurs places sur la piste en épis le long du mur des stands.

Un pilote n'ayant pas pu prendre part aux tours de formation ou 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.
Dès que les coureurs ont passé la sortie de la voie des stands au départ des tours de chauffe, le feu de la sortie de la voie des stands passera au vert et les éventuels coureurs qui attendent là seront autorisés à rejoindre les tours de chauffe.
30 secondes plus tard, le feu passera au rouge et un commissaire présentera un drapeau rouge fermant ainsi la sortie de la voie des stands.
Le dernier tour sera indiqué aux coureurs grâce à un panneau portant le chiffre 1 à leur retour sur la grille, les coureurs doivent s'arrêter à leur position, moteur coupé.
5 minutes avant le départ, les pilotes iront se mettre en face de leurs machines sur l'autre bord de la piste.

Un seul mécanicien ou autre pilote (licence obligatoire) par coureur est autorisé sur la grille pour tenir la machine. Les coureurs doivent se rendre immédiatement dans le cercle en face de leur machine.
Un officiel se tiendra devant la grille avec un drapeau rouge.
Tout coureur qui rencontre un problème avec sa machine lors des tours de chauffe peut retourner dans la voie des stands et procéder à des réparations ou changer de machine (prendre le mulet)
Lorsque le Safety Car a pris sa position, un Officiel à l'arrière de la grille agitera un drapeau vert.

Le Starter donnera ensuite l'ordre à l'Officiel se trouvant devant la grille, avec le drapeau rouge, de se diriger sur le côté de la piste.
1 Minute avant le départ de la course
- Présentation du panneau 1 minute sur la grille.
Tous les coureurs doivent être dans leur cercle ou sur le point blanc en face de leur machine.
30 Secondes avant le départ de la course
- Présentation du panneau 30 secondes sur la grille + feux rouges allumés (sauf si le drapeau national est utilisé pour le départ de la course)
Extinction des feux rouges ou drapeau national abaissé (doit être précisé dans les règlements particuliers) pour donner le départ de la course.
Chaque coureur court vers son motocycle, met seul le moteur en marche (toute aide extérieure est interdite) et commence la course.
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.
Un mécanicien au maximum (possédant une licence) pourra aider à pousser la moto.

ARTICLE 17 - ARRET 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 ou 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.
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.
Seule la gravité est autorisée pour remplir les réservoirs (pas d'entonnoir)
Pour remplir les « derricks », seules les pompes à main sont autorisées.
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 de l'extincteur pendant toute la duré du remplissage.
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 ainsi que tout outil utilisant l'énergie électrique sur secteur.
Les outils avec une batterie interne sont autorisés (sauf les pompes de transvasement de l'essence)
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 :
    - changements de plaquettes de freins,
    - réglages freins et embrayage,
    - tension de la chaine,
    - faire les niveaux d'huile moteur et boîte,
    - changement des roues,
    - 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,
    - - 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.
- la moto ne sera sortie qu'au maximum 3 tours avant la rentrée du pilote en piste (la moto peut être démarrée pour chauffer le moteur, mais arrêtée quand le pilote entre pour le changement)

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 (le 2ème pilote pourra rouler seul mais sans dépasser la limite des 2 heures de course consécutives)

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 fait 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 (le temps du Team)

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.

FEDERATION FRANCAISE DE MOTOCYCLISME
74, Avenue Parmentier – 75011 PARIS – Siret 784 448 00029 – Code APE 926C
Tel : 01 49 23 77 00 – Fax : 01 49 23 77 23 – Site Internet : http://www.ffmoto.org – e-mail: ffm@ffmoto.com
Evelyne Desbordes – http://www.pilotes-vma.fr – e-mail : pilote-vma@orange.fr – tél : 06 72 86 28 58

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.
Dans le cas d'une panne d'une moto sur le circuit (course à l'américaine) le pilote peut revenir au box avec le transpondeur pour finir la course avec la seule moto valide.

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 abandonnée et mis hors course.
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.
Si un pilote utilise une échappatoire, il devra se conformer aux instructions des commissaires de piste.
Tout dépassement sous drapeau jaune pendant les essais entrainera la perte du meilleur temps du pilote concerné.
Tout dépassement sous drapeau jaune pendant la course 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 orange seront allumés. Les pilotes en seront avertis par le panneau SC (présenté à chaque poste de commissaire) qui signifiera le début de la procédure. Ils devront alors ralentir et se ranger derrière le safety car 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 15 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 éteindront leurs gyrophares dès qu'ils passeront devant leurs emplacements respectifs, ils feront 1 tour puis rentreront à leurs emplacements respectifs. La course sera alors relancée. La sortie des stands sera à nouveau ouverte 15 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 recaler 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 (30 minutes au maximum) pour un contrôle de conformité et ne pourront pas être retirées sans l'autorisation de l'organisation sous peine de disqualification. 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 ou il y aurait une réclamation ou un constat par les techniques.
Le transpondeur et les brassards seront rendus aussi à ce moment là.
Les 3 premières motos de chaque classe seront prises au sonomètre.

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.

Attribution des points selon le barème suivant:
- Les pilotes des vingt premiers TEAMS classés dans chaque catégorie (Chaque pilote du TEAM)

	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

Une attribution spéciale des points sera faite à mi-course (classement donné par les chronos à la 2ème heure)
Attribution des points selon le barème suivant:

- **Les pilotes des 10 premiers Teams classés par catégorie (Chaque pilote du TEAM)**

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

Classement final à la fin de la saison :
CLASSEMENTS des pilotes par le TEAM :
- Il sera le cumul des points pour chaque TEAM et pour chaque catégorie.
- Chaque pilote du TEAM doit avoir participé à au moins 2 courses pour être retenu dans le classement final.
- Si égalité de participation entre 2 pilotes, c'est le chef de TEAM qui choisira les noms des pilotes retenus.
- Chaque pilote retenu par Team recevra une coupe lors du classement final.
- Il doit y avoir au moins 5 teams classés par classe pour homologuer le classement final.
- Nota : les pilotes ayant des licences LJA ne marquent pas de points au classement final (a voir si dérogation)

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 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.

Toutes les motos seront mises dans un parc fermé d'une durée de 30 minutes au maximum à la fin de la course pour d'éventuelles réclamations.

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 :	Belinda Teixeira	Patrick Thollas :
☏ **06.72.86.28.58**	☏ **01.49.23.77.55**	☏ **06.26.92.20.26.**
✉ pilote-vma@orange.fr	✉ bteixeira@ffmoto.com	✉ patrickthollas@gmail.com
http://www.pilotes-vma.fr		