Règlement particulier
Moto Tour Series France
2018

03/04/2018

Table des matières

Article 1. DEFINITION 3
Article 2. CALENDRIER OFFICIEL 3
Article 3. COMITE D'ORGANISATION ET DE SELECTION 3
Article 4. CATEGORIES DE MOTOS 3
Article 5. NOMBRE DE CONCURRENTS 3
Article 6. CONCURRENTS 3
Article 7. ENGAGEMENTS 4
Article 8. MACHINES 5
Article 9. PARCOURS 5
Article 10. CODE DE LA ROUTE 5
Article 11. VERIFICATIONS ADMINISTRATIVES 6
Article 12. VERIFICATIONS TECHNIQUES 6
Article 13. ENVIRONNEMENT 7
Article 14. ATTRIBUTION DES NUMEROS 7
Article 15. PROCEDURES DE DEPART 8
Article 16. EPREUVES CHRONOMETREES 8
Article 17. CONTROLES HORAIRES ET DE PASSAGE 9
Article 18. DOCUMENTS DE ROUTE 10
Article 19. ASSISTANCE 11
Article 20. CLASSEMENTS 11
Article 21. RECLAMATIONS 12
Article 22. DELAIS DE RECLAMATIONS 12
Article 23. MESURES EXCEPTIONNELLES 12
Article 24. ABANDON 13
Article 25. REMISES DES PRIX 13
Article 26. DIVERS. 13
Article 27. ASSURANCES 13
Article 28. RTS 13
Article 29. SECURITE MEDICALE. 14
Article 30. PUBLICITE. 14
ANNEXE 1 - PROGRAMME 15
VERIFICATIONS ADMINISTRATIVES ET TECHNIQUES 15
1ER BRIEFING PILOTES OBLIGATOIRE 15
ETAPES 15

ANNEXE 2 - PENALITES 16
ANNEXE 3 - OFFICIELS 19

Article 1. DEFINITION

L'ADPSM et le JMP Racing organisent, du 9 au 11 mai 2018 (vérifications administratives et techniques le 9 mai 2018), le Moto Tour Series France 2018. C'est une épreuve nationale motocycliste, sur invitation. Elle est placée sous l'égide de la Fédération Française de Motocyclisme (F.F.M.).

Article 2. CALENDRIER OFFICIEL

Cette épreuve est inscrite au calendrier de la Fédération Française de Motocyclisme.

Article 3. COMITE D'ORGANISATION ET DE SELECTION

Le comité d'organisation se réserve le droit de refuser l'inscription d'un pilote qu'il estimerait ne pas correspondre à l'image de la manifestation ou encore risquerait de porter atteinte à ses intérêts sportifs ou commerciaux. Ce comité est composé de :

Représentant d'Option Sports Evénements : Samuel THOMAS
Représentant du JMP Racing : Jean-Mathieu PADOVANI
Directeur de l'épreuve et organisateur technique : Marc FONTAN

Article 4. CATEGORIES DE MOTOS

125 : Machines d'une cylindrée inférieure ou égale à 125cc.
750 : Machines d'une cylindrée comprise entre 126cc et 750cc.
Unlimited : Machines d'une cylindrée supérieure à 750cc.
3 et 4 roues : Machines à 3 ou 4 roues (hors scooters).
Classiques : Machines immatriculées avant le 31/12/1995.

Article 5. NOMBRE DE CONCURRENTS

5.0. Le nombre de concurrents est fixé à 150 maximum.
5.1. Tout plateau qui au cours de l'épreuve compte un nombre de participants inférieur à quatre sera regroupé avec le plateau inférieur comme cela est prévu par le code sportif de la FFM.

Article 6. CONCURRENTS

6.1. Cette épreuve est ouverte aux concurrents suivants :

- Pilotes titulaires d'une licence compétition Internationale ou Nationale délivrée par la F.F.M. pour l'année en cours.
- Pilotes titulaires d'une licence « une manifestation » délivrée sur le site Internet de la FFM. Un certificat médical de non contre-indication du sport motocycliste est obligatoire.
- Pilotes VIP. Ces pilotes participent hors classement général à l'épreuve. Ils doivent se conformer au présent règlement et empruntent le même parcours que les autres concurrents. Ils doivent être titulaires d'une licence annuelle ou "une manifestation".

- Passagers de side-cars. Ils doivent être titulaires d'une licence pilote annuelle ou "une manifestation", ou d'une licence passager. Le pilote et son passager peuvent permuter lorsqu'ils le souhaitent à condition qu'ils soient tous les deux titulaires d'une licence pilote. Un passager muni d'une licence passager devra rester passager.
- Passagers de motos. Ils doivent être titulaires d'une licence pilote annuelle ou "une manifestation". Le pilote et son passager peuvent permuter lorsqu'ils le souhaitent à condition qu'ils soient tous les deux titulaires d'une licence pilote et du permis de conduire correspondant à sa machine.

6.2. Les pilotes participants au trophée Duo sont deux sur la moto en permanence et peuvent permuter s'ils sont pourvus de la licence adéquate. Il peut leur être demander d'effectuer une épreuve sans passager (sur circuit par exemple).

6.3. Les pilotes participants au trophée Relais sont seuls sur la moto mais peuvent changer de pilotes lorsqu'ils le souhaitent.

Article 7. ENGAGEMENTS

Les engagements sont ouverts à partir du 21 décembre 2017 et sont clos le 8 mai 2018. Si le nombre d'engagés atteint le maximum prévu les inscriptions seront closes de facto.

Les demandes d'engagement sont à effectuer en ligne sur le service Engage Sports exclusivement : https://ffm.engage-sports.com/moto-tour-series-france-2018/

Les règlements par chèque sont à envoyer à l'adresse suivante :

ADPSM
L'Impérial B
Rue Ambroise Paré
83160 La Valette du Var

Les droits d'engagement sont fixés à 590 euros pour tous les participants (hors formule Solo). Le paiement peut être effectué par carte bancaire, virement ou chèque. A défaut de règlement complet l'inscription n'est pas prise en compte. En cas de non-paiement, l'organisation est en droit d'annuler l'inscription.

Les droits d'engagement pour la formule Solo sont fixés à 250 euros pour le pilote ou un accompagnateur. Ces droits comprennent l'hébergement, en chambre double, du mercredi 9 mai 2018 au soir au vendredi 11 mai 2018 au matin, le petit-déjeuner et les diners. Les consommations personnelles (minibar, vin et alcool durant les repas…) sont exclues et restent à la charge du pilote.

7.1. Le road book est disponible sous format électronique (fichier PDF) en téléchargement sur le site Internet www.moto-tour.com au plus tard le 1er mai 2018.

7.2. Dans l'hypothèse où le départ de l'épreuve ne peut avoir lieu, pour quelque motif que ce soit, l'organisateur n'est redevable envers les concurrents que du montant des droits d'engagement.

Article 8. MACHINES

8.1. Les motos doivent être régulièrement immatriculées (les «W garage» sont interdits) et conformes à leur homologation.

8.2. Les motos doivent rester en conformité avec la réglementation routière durant l'épreuve.

8.3. Les pièces adaptables sont autorisées sous réserves d'avoir fait l'objet d'une homologation par le fabriquant de ces pièces (avec présentation des documents d'homologation lors du contrôle technique) et d'avoir été montées, pour des raisons de sécurité, par un professionnel moto qualifié (facture ou attestation à fournir lors du contrôle technique).

8.4. Les pneumatiques doivent être homologués pour un usage routier et être vendus normalement dans le commerce. Le retaillage des pneumatiques est interdit. Les couvertures chauffantes sont interdites sur les spéciales sur route entre le Contrôle Horaire et le départ de la spéciale.
Le pilote doit vérifier auprès de son concessionnaire ou du constructeur que l'indice de vitesse des pneus qu'il monte sur sa machine soit bien homologué pour sa machine. Un indice de vitesse non homologué par le constructeur pour la machine est refusé lors des vérifications techniques.

Article 9. PARCOURS

9.1. Aucun fléchage de l'itinéraire n'est mis en place.

9.2. Le parcours comporte 3 étapes, représentant une distance totale d'environ 1000 Km, sur routes ouvertes et non privatives, à parcourir en un temps imparti suffisant pour que les règles du Code de la Route soient respectées par tous. En fonction du tracé, un temps supplémentaire peut être ajouté (traversée d'agglomération, heure de sortie des écoles ou des bureaux, nuit, ainsi que chaque fois que le ou les lieux traversés le rendent nécessaire pour la sécurité de tous). Il comprend des secteurs sélectifs sur routes à usage privatif (privatisées par arrêtés préfectoraux), un ou plusieurs circuits de vitesse et une ou plusieurs bases chronométrées.

9.3. Tout appareil d'assistance à l'orientation faisant appel à un signal de positionnement par satellite est interdit (GPS).

Article 10. CODE DE LA ROUTE

10.1. Sur l'ensemble du parcours, en dehors des secteurs chronométrés fermés à la circulation publique et des circuits, tous les pilotes sont soumis au Code de la Route. Ils doivent impérativement respecter les règles de la circulation routière (vitesses maximales, feux tricolores, stops…).

10.2. Des contrôles de vitesse et du comportement des pilotes sont mise en place par l'organisateur plusieurs fois par jour sur les étapes. Un officiel sportif est sur place, il s'agit donc d'une « constatation de fait » donnant lieu à une sanction confirmée par la direction de course. Cette constatation de fait ne peut pas être soumise à réclamation (art.2.3.1.5. du code sportif FFM).

Article 11. VERIFICATIONS ADMINISTRATIVES

Les concurrents sont tenus de se présenter aux horaires fixés sur la confirmation d'engagement sous peine de pénalités.

Pour être accepté durant les vérifications administratives le pilote doit être muni des pièces suivantes (originaux + copie) :

- Confirmation d'engagement.
- Licence en cours de validité.
- Certificat médical de non contre-indication à la pratique du sport motocycliste datant de moins d'un an (sauf pour les licenciés annuels NCO)
- Permis de conduire correspondant à la cylindrée et à la catégorie de la moto pilotée durant l'épreuve.
- Carte grise de la moto.
- Attestation du propriétaire en cas de prêt de la machine.
- Attestation d'assurance (carte verte) en cours de validité pour la machine engagée.

Article 12. VERIFICATIONS TECHNIQUES

12.1. Les pilotes doivent présenter leur tenue de course : Une combinaison de cuir (ou un pantalon et une veste reliés), des gants de cuir, une protection dorsale (conforme à la norme EN 16021-2, EN 16021-4 ou Label FFM. Les gilets airbag sont aussi acceptés s'ils répondent à la norme EN 1621-4), des bottes et un ou plusieurs casques. Les casques doivent être homologués NF ou ECE 22-05. Les casques de plus de 5 ans ou en mauvais état sont refusés.

12.2. Sonomètre. Un contrôle sonomètre est effectué. Le nombre de décibels doit correspondre à celui inscrit sur la carte grise du véhicule ou sur la feuille des mines. Un contrôle de bruit en dynamique peut être effectué lors des spéciales sur route.

12.3. Pour les catégories classiques, le contrôle de bruit est pris selon les normes FIM. Le plafond de bruit est de 96 dB (tolérance de + 2 dB).

12.4. Un contrôle de l'éclairage a lieu au cours des vérifications techniques ainsi qu'aux départs des étapes de nuit. Les batteries additionnelles doivent être fixées de telle manière qu'elles présentent toutes les garanties de sécurité. Les phares additionnels sont autorisés pour autant que les branchements soient conformes au Code de la Route (feux de route en même temps que les longues portées).

12.5. Récupérateurs. Lorsqu'une machine est munie de reniflards d'huile, la sortie de ceux-ci doit se faire dans un récupérateur qui doit être facilement accessible et qui doit être vidé avant tous les départs. La capacité d'un récupérateur doit être de 250cc minimum pour les reniflards de la boîte de vitesse.
Pour les moteurs 4 temps démunis d'un système de recyclage permanent, le(s) récupérateur(s) doit (doivent) avoir une capacité de 1000 CC minimum. Les motocycles 4T, s'ils sont équipés d'un système de recyclage fermé, doivent conserver ce système tel que l'origine. Le reniflard d'huile doit être connecté et se décharger dans la boîte à air.

12.5.1. Les réservoirs d'essence comportant des tubes reniflards doivent aboutir dans un récupérateur d'une capacité minimale de 250 cc y compris en cas d'utilisation d'un clapet anti-retour. Le récupérateur doit être dans un matériau approprié.

12.5.2. Les mises à l'air des radiateurs et des carburateurs doivent aboutir dans des flacons (250cc) en matériau approprié.

12.6. Les pilotes doivent coller sur leur machine une étiquette sur laquelle figure le numéro de téléphone du PC course.

Article 13. ENVIRONNEMENT

13.1. Chaque concurrent doit être en possession d'une protection de sol constituée d'une partie absorbante et d'une partie imperméable, et dont les données techniques minimum sont :

Dimensions : 160 cm X 100 cm minimum
Capacité d'absorption : 1 litre minimum
Epaisseur : de 5 à 7 mm minimum

Cette protection doit impérativement être utilisée lors de toute opération de maintenance, de mécanique ou de ravitaillement, aussi bien dans le parc d'assistance que dans les zones d'assistance lors du parcours routier.

13.2. Les concurrents et leur assistance doivent veiller à conserver l'espace qu'ils utilisent dans le parc d'assistance dans le même état qu'ils l'ont trouvé lors de leur arrivée, et évacuer leurs déchets divers dans les containers et poubelles prévues à cet effet par l'organisateur.

Article 14. ATTRIBUTION DES NUMEROS

14.1. Les numéros de course sont attribués dans l'ordre des inscriptions par le comité de sélection, exceptés les 10 premiers numéros qui correspondent à la place qu'avait le pilote lors de la précédente édition du Moto Tour.

14.2. Plaques numéros : L'organisateur fournis les stickers aux couleurs de l'épreuve avec les numéros aux couleurs du Moto Tour Series. Le pilote soit prévoir les 3 supports (un face à la route sans que la plaque ne masque l'éclairage et un de chaque côté de l'arrière du véhicule). Les stickers doivent être entièrement visibles, droits, non pliés et non découpés. Leurs dimensions sont de 310 x 245. Pour les side car, les plaques doivent être placées à l'avant de la moto, sur la partie droite du side et sur la partie arrière gauche de la moto.
Les supports plaques, fournies par les pilotes, ne doivent pas être métalliques et doivent être bordées (bords non tranchants)

14.3. Écusson : l'organisateur envoi par courrier un écusson du Moto Tour Series à chaque pilote. Ce dernier est tenu de l'apposer sur la combinaison (sur la poitrine côté gauche ou droit) avant les contrôles techniques.

Article 15. PROCEDURES DE DEPART

15.1. Premier jour de l'épreuve: Les concurrents partent de la ville de départ pour la première épreuve chronométrée de la manière suivante : individuellement, de 30 secondes en 30 secondes dans l'ordre des numéros.

15.2. Autres jours: Les concurrents partent dans l'ordre du classement général, individuellement, de 30 secondes en 30 secondes.

15.3. Dans des cas particuliers (épreuve sur circuit par exemple) l'ordre des départs pourra être aménagé. La procédure sera alors expliquée lors du briefing de la veille.

15.4. Pour les étapes de nuit, le départ s'effectue dans le même ordre que le départ du matin.

Article 16. EPREUVES CHRONOMETREES

16.1. Les temps des épreuves spéciales sont pris au 1/100ème de seconde.

16.2. Les reconnaissances des spéciales sur route sont interdites en deux ou trois roues à moteur. Tout pilote contrevenant à cette interdiction, soit par un membre de l'organisation, soit par les services de police ou de gendarmerie, soit par un riverain, sera mis hors course selon le rapport établi et laissé à l'appréciation du comité d'organisation et sans que cela entraîne un quelconque remboursement.

16.3. Les reconnaissances des spéciales se déroulant sur un circuit fermé permanent sont autorisées jusqu'à la veille des vérifications administratives et techniques.

16.3. Spéciales sur route.

16.3.1. Les départs des spéciales sur route se font individuellement de 30 secondes en 30 secondes ou de minute et minute, machine arrêtée et moteur en marche. Les pilotes ne doivent pas s'arrêter sur la ligne d'arrivée, mais poursuivre jusqu'au point stop ou l'arrêt est obligatoire, puis continuer en direction du CH suivant. Les pilotes peuvent s'informer du temps effectué sur la spéciale s'il est disponible. Ce temps est donné à titre indicatif et non officiel.

16.3.2. Dans le cas d'un arrêt de course dans un secteur chronométré entrainant le dépassement de l'horaire d'autorisation préfectoral, le jury peut décider d'annuler la spéciale ou d'appliquer un temps forfaitaire pour les pilotes n'ayant pas effectué la spéciale. Si 20% des pilotes ne peuvent pas effectuer la spéciale un temps forfaitaire est appliqué (Temps choisi parmi les quatre derniers temps réalisés normalement par les coureurs de la même catégorie).

16.3.3. En cas de panne mécanique ou de chute pendant l'épreuve chronométrée, le pilote ne peut repartir que sous le contrôle d'un commissaire de route. En aucun cas, un second départ ne peut être donné.

16.3.4. En cas de non franchissement de la ligne d'arrivée, le temps appliqué est le plus mauvais temps scratch de la spéciale majoré de 5%.

16.4. Épreuves sur circuit.

16.4.1. Les grilles de départ de la 1ère épreuve sur circuit sont établies par le jury en fonction des catégories et des normes de sécurité. Sur les autres circuits, les grilles sont établies en tenant compte des temps réalisés sur les circuits précédents.

16.4.2. La distance à parcourir sur chaque circuit est de +/- 20 Km. Après être passé au CH, les pilotes attendent et se mettent en pré-grille de leur catégorie, puis effectuent un tour de reconnaissance à partir de la pré-grille pour rejoindre la grille de départ dans l'ordre qui leur aura été donné en pré-grille. Ils partent ensuite, aux ordres du directeur de course tous ensemble au drapeau vert, pour un tour de chauffe avant de revenir sur la grille pour le départ. Le départ est donné machine arrêtée et moteur en marche. Les pilotes ne prennent le départ qu'au feu rouge éteint. La course est arrêtée sur le concurrent en tête à l'issue des tours prévus. Après le passage sous le drapeau à damier, les pilotes effectuent un tour de décélération pour rejoindre la sortie de la piste.

Si un pilote, ayant franchi la ligne d'arrivée, a effectué un nombre de tours inférieur à celui du vainqueur, il se voit crédité d'un temps obtenu par une règle de trois entre le nombre de tours accomplis et ceux effectués par le vainqueur. Ex : 08'15''/ 3 tours = 02'45'' X 5 tours = 13'45''.

16.4.3. Pour les coureurs qui ne franchissent pas la ligne d'arrivée dans les 5mn suivant l'arrivée du 1er, le temps attribué est celui du coureur le plus lent de son plateau majoré de 5%.

16.4.4. Pour les épreuves de plus de 10 tours, une pondération sera appliquée. La différence de temps par rapport au meilleurs temps sera divisée par 10.

16.5. La Base Chrono.

16.5.1. Le départ de la Base Chrono se fait comme une spéciale (machine arrêtée et moteur en marche). Les pilotes partent un par un de 30 secondes en 30 secondes ou de minute en minute.

Le pilote doit effectuer la Base Chrono à une vitesse moyenne idéale (entre 50 et 60 km/h, précisée au départ de la Base Chrono). Il dispose d'une marge non sanctionnée par une pénalité. Tout dépassement de cette marge en avance ou en retard sera sanctionné par une pénalité d'un dixième de seconde par seconde d'avance ou de retard. La marge est calculée en fonction de la longueur de la Base Chrono et correspond à 1/10ème seconde par km.

L'entrée de la base est toujours signalée par un panneau « REGULARITE », et la sortie par un panneau « FIN DE BASE ».

La longueur de la base n'est pas communiquée aux concurrents.

16.5.2. Un ou plusieurs chronomètres « secrets », non visibles des concurrents, peuvent être disposés sur le parcours de la base chrono, à des emplacements décidés par le responsable de la base chrono.

Article 17. CONTROLES HORAIRES ET DE PASSAGE

17.1. Contrôles Horaires (CH).

17.1.1. Les concurrents sont tenus de se présenter dans le sens de la course et dans les délais impartis à tous les contrôles indiqués sur la feuille de route. Les CH sont pré signalés par un panneau de couleur jaune avec inscrit CH placé environ 100 mètres avant et signalés par un panneau de couleur rouge placé 10 mètres avant le contrôleur. Un concurrent franchissant le panneau rouge avec sa machine doit obligatoirement pointer sa feuille de route. Néanmoins, si la machine du pilote est située après le panneau jaune, il peut se déplacer à pied afin de vérifier l'heure de l'horloge. Les concurrents sont tenus de présenter le carton de pointage au commissaire qui lui donne l'étiquette autocollante à apposer sur le carton. Le contrôleur inscrit sur sa feuille témoin l'heure enregistrée. En cas de panne du système informatique, seul le contrôleur est autorisé à inscrire à la main l'heure indiquée sur la pendule témoin ou sa montre personnelle. Il doit faire apparaître son nom et sa signature pour authentifier cette marque. La zone entre le panneau jaune et le panneau rouge est considérée comme parc fermé. Le retard ou l'avance pris au CH n'est pas rattrapé. L'heure d'arrivée indiquée sur la feuille de route est considérée comme l'heure de départ. Dans le cas d'un CH suivi par le départ d'une épreuve chronométrée, une nouvelle heure est donnée au départ de la spéciale. A noter que dans ce cas, la zone comprise entre le CH et le départ de la spéciale, est considérée comme zone de « parc fermé ». Les pilotes dépassant les 60 minutes de temps cumulés de retard dans les CH au cours d'une étape sont « Hors course » mais ils peuvent repartir le lendemain ou sur l'étape suivante.

17.1.2. La zone située entre le CH et le départ de la spéciale est considérée comme parc fermé. Il est strictement interdit d'effectuer des aller/retours dans cette zone.

17.1.3. Le directeur de course peut autoriser le pointage en avance aux CH d'arrivée des étapes.

17.2. Contrôles de Passage (CP).

17.2.1. Les concurrents sont tenus de se présenter dans le sens de la course.

17.2.2. Les CP sont signalés de la même façon que les CH. Le concurrent s'arrête au niveau du contrôleur et lui présente sa feuille de route sur laquelle le contrôleur appose une marque.

17.2.3. Les CP ne sont pas mentionnés sur le road book.

17.3. Contrôles Inopinés (vitesse moyenne, infractions…).

17.3.1. Ils peuvent être positionnés secrètement sur le parcours de liaison. Les pilotes ne doivent pas s'arrêter à ces contrôles mais peuvent être sanctionnés en cas de vitesse moyenne constatée trop élevée.

17.3.2. Le temps passé au contrôle ne sont pas déduit d'un éventuel retard au CH.

Article 18. DOCUMENTS DE ROUTE

Une feuille de route est donnée au pilote au départ de chaque étape. Attention, toute feuille de route non rendue, est considérée comme perdue et donnera donc lieu à pénalisation. Le carnet d'infraction est au dos de la feuille de route. Il doit être

présenté à chaque contrôle de Police ou de Gendarmerie en cas d'infraction au Code de la Route. L'inscription de trois infractions sur ce carnet, entraîne la mise hors course pour la suite de l'épreuve. Il peut également être demandé à tout instant par le directeur de course ou son adjoint. Ce carnet doit être remis obligatoirement à chaque fin d'étape sous peine de mise hors course.
La feuille de route est sous la responsabilité du pilote. Il doit veiller à sa protection, principalement sous la pluie. Une feuille de route inexploitable donnera lieu à des pénalités.

Article 19. ASSISTANCE

19.1. L'assistance peut s'effectuer à l'arrivée de l'étape de jour après pointage au CH arrivée ou sur le parcours de jour sauf sur certains tronçons signalés par l'organisation. Les restrictions de circulation des véhicules d'accompagnement et d'assistance sur certains tronçons de l'itinéraire sont indiquées sur le road Book. Le pilote est responsable du respect de cette règle par son assistance.

19.2. Le pilote est le seul responsable de son équipe d'assistance, toutes irrégularités effectuées par celle-ci pénaliseront le pilote.

Article 20. CLASSEMENTS

20.1. L'affichage des résultats des épreuves chronométrées du jour, du classement de l'étape ainsi que le classement général scratch provisoire est effectué chaque soir.

20.2. Le classement de l'étape se fait par l'addition des temps réels des épreuves chronométrées de l'étape. Les pénalités du parcours routier sont prises en compte uniquement pour le classement général scratch.

20.3. Le classement général provisoire de l'épreuve est effectué chaque jour en additionnant les pénalités encourues sur le parcours de liaison, les temps réalisés et retenus dans les différentes épreuves spéciales chronométrées et les pénalités dues aux éventuelles infractions au Code de la Route notées sur le carnet. Les pénalités sont affichées au plus tard le lendemain.

20.4. L'affichage du classement général final est fait le dernier jour de l'épreuve et est suivi de la remise des prix.

20.5. Un classement scratch et cinq classements par catégorie sont comptabilisés et affichés :

- Scratch
- 125cc
- 750cc
- Unlimited
- 3 ou 4 roues
- Classiques

20.6. Cinq classements "trophée" seront aussi affichés :

- Trophée Féminin
- Trophée Duo
- Trophée Relais
- Trophée scooter
- Trophée Vétérans

Article 21. RECLAMATIONS

21.1. Chaque réclamation doit se référer à un seul objet, être formulée par écrit, signée de la personne concernée et accompagnée d'un chèque de caution 150 euros à l'ordre de la FFM. Elle doit être remise au directeur de course ou son adjoint dans les délais impartis.

21.2. Toutes les réclamations sont soumises au jury qui entendra les personnes concernées avant de statuer.

21.3. Si le bien-fondé de la réclamation est reconnu, la caution est remboursée. Dans la négative, elle est perçue par la FFM.

21.4. Les appels concernant les décisions du jury de l'épreuve sont du ressort du TNDA conformément au code de discipline et d'arbitrage de la FFM.

21.5. Aucune réclamation ne peut être acceptée contre une constatation de fait (ex : départ anticipé, excès de vitesse…)

Article 22. DELAIS DE RECLAMATIONS

22.1. Les réclamations concernant une des clauses du présent règlement doivent avoir lieu avant le début des vérifications administratives.

22.2. Les réclamations concernant les vérifications techniques doivent avoir lieu dans la demi-heure suivant la fin des vérifications techniques.

22.3. Les réclamations concernant une décision prise par un officiel à l'encontre d'un pilote ou de sa machine doivent avoir lieu dans la demi-heure suivant l'arrivée du dernier pilote.

22.4. Les réclamations concernant les résultats et classements doivent avoir lieu dans la demi-heure suivant l'affichage des résultats.

Article 23. MESURES EXCEPTIONNELLES

23.1. Si, pour des raisons de force majeure, une section devient impraticable, le directeur de course en accord avec le jury peut neutraliser le parcours à condition que la modification concerne tous les pilotes. Si une neutralisation de temps est rendue nécessaire, le Directeur de Course ou l'officiel présent peut en indiquer la durée sur la feuille de route.

23.2. En cas de nécessité d'organisation ou autre (intempéries…), un parc de regroupement et/ou un convoyage peuvent être organisés sous l'autorité du Directeur de Course.

Article 24. ABANDON

27.1. Tout concurrent abandonnant au cours d'une étape pour une raison quelconque (panne, fatigue…) peut repartir le lendemain sous réserve de prévenir la direction de course de sa position d'arrêt et du motif. Afin qu'il puisse à nouveau être classé, il lui est appliqué une pénalité de 5 heures.

27.2. Tout concurrent abandonnant définitivement au cours d'une étape doit rendre sa feuille de route à un officiel, informer la direction de course sous peine de sanction financière et notamment de prise en charge des frais de recherches éventuelles, et barrer ses numéros de plaques de course.

Article 25. REMISES DES PRIX

25.1. Chaque soir, une remise de coupes est effectuée en présence des personnalités locales et des partenaires officiels de l'épreuve. La présence des trois premiers du classement de l'étape du jour de toutes les catégories est obligatoire.

25.2. La remise des prix du classement général scratch final se fait le dernier jour de l'épreuve à partir à l'heure indiquée par l'organisateur.

Article 26. DIVERS.

26.1. Il peut être demandé aux pilotes d'effectuer des parades escortées dans les villes étapes. Tous les pilotes doivent obligatoirement y participer, sauf s'ils ne sont pas encore arrivés sur les villes étapes ou s'ils sont déjà repartis en respectant les horaires officiels.

26.2. Pour des raisons de sécurité les pilotes doivent obligatoirement être munis d'un téléphone portable chargé durant toutes les journées de course.

26.3 : Le port de sac à dos est interdit. Toutefois, à l'exclusion des épreuves sur circuit, le sac à dos peut être attaché de façon fiable sur la moto.

Article 27. ASSURANCES

Conformément aux dispositions du décret du 8 octobre 1955, l'ADPSM a souscrit une assurance en Responsabilité Civile auprès d'un cabinet d'assurances de son choix.

Article 28. RTS

Le Moto Tour respecte les Règles Techniques de Sécurité de la FFM, discipline Rallyes Routiers. Ces RTS sont édictées par la FFM en application de l'article L.131-

16 du Code du Sport relatif à l'organisation et à la promotion des activités physiques et sportives et conformément aux articles R.331-18 et R.331-45 de ce même code.

Article 29. SECURITE MEDICALE.

Les mesures de sécurité médicales sont précisées dans le plan de sécurité.

Article 30. PUBLICITE.

Il est formellement interdit de masquer la publicité sur les plaques de course. Toutes les autres publicités sur le concurrent ou la machine sont autorisées.

ANNEXE 1 - PROGRAMME

VERIFICATIONS ADMINISTRATIVES ET TECHNIQUES

Mercredi 9 mai 2018	Contrôles administratifs et techniques de 9h00 à 15h00.

1ER BRIEFING PILOTES OBLIGATOIRE

Le premier briefing pilotes est obligatoire. Il se tiendra le mercredi 9 mai 2018 à 15h.

ETAPES

Les étapes du Moto Tour Series France 2018 sont :

- Mercredi 9 mai 2018 : Porticcio - Porticcio
- Jeudi 10 mai 2018 : Porticcio – Porticcio
- Vendredi 11 mai 2018 : Porticcio – Porticcio

ANNEXE 2 - PENALITES

Motifs	Nature	Pénalités
Reconnaissances	Non respectueuses des règles	Mise hors course
Assistance au parcours faisant appel au signal satellite	Utilisation	Mise hors course
Vérifications administratives et techniques		
Retard à la convocation des contrôles administratifs et techniques	a. Par tranche de 60 minutes	a. 1 minute
Sonomètre. Deux présentations de la machine seront autorisées	a. Tolérance de 2 db b. Dépassement de 2 à 4 db c. Dépassement de + de 4 db d. Un délai d'1 heure sera accordé pour la mise en conformité	a. ok b. 15'' c. Hors course d. Au-delà d'1 heure, mise hors course
Machine non conforme au code de la route	a. Un délai d'1 heure est accordé pour la mise en conformité	a. Au-delà d'1 heure, départ refusé
Machine non conforme	a. Un délai d'1 heure est accordé pour la mise en conformité	a. Au-delà d'1 heure, départ refusé
Falsification	a. Des marquages sur les pièces	a. Hors course
Changement de moteur	a. Sans autorisation de la direction de course	a. Pouvant aller jusqu'à la mise hors course.
Epreuves chronométrées sur route		
Départ anticipé	a. Lors d'une épreuve chronométrée	a. 5 secondes par seconde d'anticipation.
Contrôles horaires et passages		
Non respect de l'heure par le pilote (avance et/ou retard)	a. Par minute b. Au-delà de 60 minutes de retard	a. 5 '' b. Hors Course
Absence de pointage CH	a. Sur la feuille de route	a. 20 minutes
Absence de visa CP sur la feuille de route		a. 3 minutes
Falsification de la feuille de route		a. Hors Course
Assistance mécanique dans une spéciale par tout autre personne que le pilote		a. Hors Course
Arrivée en sens inverse CH ou CP		a. 1 minute
Aller/retour entre le CH et le départ		a. 3 minutes
Pied à terre ou sur place dans une base chrono	a. Dans la zone des 200m avant l'arrivée	a. 3 secondes
Documents de route		
Perte de la feuille de route et du carnet d'infraction	a. Passage au CH ou CP constaté sur la feuille de contrôle – 1ère fois b. Passage au CH ou CP constaté sur la feuille de contrôle – 2ème fois c. Pas de passage	a. 1 minute b. 3 minutes c. Hors course
Feuille de route inexploitable	Par manque de protection de la part du pilote (pluie…)	3 minutes

Inscription d'une infraction au Code de la Route sur le carnet	a. Une infraction b. Deux infractions c. Trois infractions d. Toutes Infractions pouvant entraîner le retrait du permis de conduire la 1ère fois	a. 1 minute b. 3 minutes c. Hors course d. Hors course immédiatement
Contrôles de vitesses		
Contrôle de vitesse de l'organisateur (en agglomération).	1. De 1 à 10 Km/h a) 1ère infraction b) A partir de la 2ème infraction 2. De 11 à 20 Km/h a) 1ère infraction b) A partir de la 2ème infraction 3. De 21 à 30 Km/h a) 1ère infraction b) A partir de la 2ème infraction 4. De 31 à 39 Km/h a) 1ère infraction b) A partir de la 2ème infraction 5. Au-delà de 40 Km/h	1. a) avertissement b) 1 seconde par km/h 2. a) 1 seconde par km/h b) 2 secondes par km/h 3. a) 2 secondes par km/h b) 3 secondes par km/h 3. a) 3 secondes par km/h b) 4 secondes par km/h 5. Hors course
Contrôle de vitesse de l'organisateur (hors agglomération)	1. De 10 à 20 Km/h a) 1ère infraction b) 2ème infraction c) 3ème infraction 2. De 21 à 30 Km/h a) 1ère infraction b) 2ème infraction c) 3ème infraction 3. De 31 à 40 Km/h a) 1ère infraction b) 2ème infraction c) 3ème infraction 4. De 41 à 50 Km/h a) 1ère infraction. b) 2ème infraction. c) 3ème infraction. 5. Au-delà de 50 Km/h	1. a) Avertissement. b) 1 minute. c) 2 minutes 2. a) 1 minute b) 2 minutes c) 5mn 3. a) 2 minutes b) 3 minutes c) 10 minutes 4. a) 3 minutes b) 5 minutes c) Hors course 5. Hors course
Vitesse excessive à un Contrôle de Vitesse Moyenne (CVM)	Au-delà de 30%	3 minutes
Assistance		
Assistance	a. Non autorisée sur l'itinéraire	a. 3 minutes
Abandon		
Abandon	Pour tous les plateaux	a. Une pénalité forfaitaire (PF) de 5 heures sera appliquée. Chaque ES non franchie sera sanctionnée par le plus mauvais temps réalisé de la catégorie concernée augmenté de 10 %. Cette PF ne sera accordée qu'une seule fois

Infractions		
Conduite en état …	a.D'alcoolémie à 0,2g et + b.De produit interdit (dopage)	a. Hors Course b. Hors Course
Délit …	a. De fuite b. Conduite sous le coup d'une suspension de permis c. Homicide involontaire d. Blessure involontaire	a. Hors course b. Hors course c. Hors course d. Hors course
Comportement abusif d'un pilote et de son assistance		a. pouvant aller jusqu'à la mise hors course
Motos ouvreuses	a. Dépassement motos ouvreuses	a. 1 minute

ANNEXE 3 - OFFICIELS

Fonction		Prénom	Nom	Licence
Directeur de course		Georges	BAGOUSSE	OFF 002730
Directeur de course adjoint		David	BOURNISIEN	OFF 155744
Président du jury		Larry	TRACY	OFF 023255
Commissaire sportif		Jean-Luc	BERRIER	OFF 236013
Commissaire sportif		Jean-François	LEOST	OFF 177531
Commissaire technique n°1		Jean-Noël	GANDOLFO	OFF 153734
Commissaire technique n°2		Joseph	BRIGATO	OFF 219412
Commissaire technique n°3		Jean-Pierre	GALLINEAU	OFF 217783
Directeur de spéciale ES 1		Richard	COL	OFF 219708
Adjoint spéciale ES 1		Ghislaine	MARTINEZ	OFF 066999
Directeur de spéciale ES 2		Jean-Baptiste	LIMOUSIN	OFF 050321
Adjoint de spéciale ES 2		Nils	MOULIN	OFF 070669