FEDERATION FRANÇAISE DE MOTOCYCLISME

Championnats de France Motos Classiques & Historiques

Règlement

CHAMPIONNAT DE FRANCE ENDURANCE VMA CLASSIC

Motos Anciennes 2022

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 la saison 2022 le :

Championnat de France VMA Endurance Classic

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

Chaque épreuve est d'une durée d'un minimum de 3 heures 30 et d'une durée maximum de 4 heures.

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

Les 3 catégories sont les suivantes :

Catégorie CLASSIC F :

*- CLASSIC F "à la Française" avec **1 moto et 2 pilotes**,*

Catégorie OPEN A :

*- OPEN A "à l'Américaine" avec **2 motos et 2 pilotes**.*

Catégorie OPEN F :

*- OPEN F "à la Française" avec **1 moto et 2 pilotes**,*

ARTICLE 2 : MACHINES ADMISES

Catégories **CLASSIC F :**

Concerne les motos à moteur 2 et 4 temps, commercialisées du 01/01/70 au 31/12/1983.

- 350 à **Unlimited**,
- Minimum 2 cylindres,
- Modèle compétition-client ou usine autorisé.

Catégories **OPEN A et OPEN F :**

Concerne les motos à moteur 2 et 4 temps, commercialisées du **01/01/84** au **31/12/1991.**

- Minimum 400cc à **Unlimited**,
- 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,
- NB : dans le cas d'une Suzuki 400/500 RG Gamma, il est obligatoire de présenter la facture d'un montage d'une boite de vitesses renforcée.

Concernant les catégories OPEN :

C'est la 1ère année de production du modèle qui est prise en compte pour l'homologation de la moto.

ARTICLE 3 : ENGAGEMENTS

Les pilotes font leurs demandes d'engagement sur internet : https://ffm.engage-sports.com
L'engagement est validé par le secrétariat Motos Anciennes après réception du règlement CB.
Le droit d'engagement est de **565 €** transpondeur inclus pour une course de 4 heures.

Ce droit d'engagement peut être revu à la baisse ou éventuellement à la hausse dans des cas particuliers (exemple : dans le cas d'une course de moins de 4 heures),

Les pilotes peuvent adresser leurs demandes de renseignements et d'homologations à l'adresse mail de la déléguée située en bas de ce règlement.

Les engagements sont clos 15 jours l'épreuve et encaissés à cette date.

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

Les noms des **2** pilotes ainsi que le nom du Team doivent être OBLIGATOIREMENT mentionnés sur les demandes d'engagement et confirmés lors du contrôle administratif.
Des engagements restent toujours possibles après les dates de clôture si des places se libérent en raison de désistements ou s'il reste de la place sur la grille.

Les engagements sont ouverts :
- aux pilotes de nationalité française titulaires d'une licence, NCO, IVM, LUE, ou LJA2 délivrée par la F.F.M. pour l'année en cours**.**
Les licences LJA2 ne sont pas acceptées pour les courses à l'étranger.
Les pilotes désirant rouler avec une licence LJA2 sont classés dans la course où ils rouleront mais ne marquent pas de points au Championnat.
Les demandes de licence « une manifestation » doivent être accompagnées d'un certificat médical de moins d'un an rédigé en français. Cette licence LJA2 devra être prise sur le site de la FFM avant la course. Le PASS Circuit pour les roulages du Vendredi devra lui aussi être pris sur le site de la FFM.
- **aux pilotes étrangers** titulaires d'une licence de leur pays, dans le cas d'une manifestation inscrite au calendrier de la FIM Europe ; ils devront présenter une autorisation de sortie de territoire de leur fédération.
Si la course est déclarée Française, ils devront prendre une licence française annuelle ou « une manifestation ».

En cas de paiement revenu impayé :
Un courriel est adressé au pilote qui dispose 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 est redevable à la FFM du droit d'engagement majoré des frais bancaires générés par l'impayé. Il est par ailleurs automatiquement désengagé de l'épreuve.

Pilote souhaitant déclarer forfait :
Le pilote qui ne peut pas se rendre à une épreuve devra prévenir obligatoirement la FFM et la déléguée du Championnat. Cette déclaration doit obligatoirement être faite par courriel pour être prise en compte.

1) Sur tout forfait un droit administratif de 10 € est retenu s'il survient avant la clôture des engagements (14 jours avant la manifestation)
2) Sur tout forfait un droit administratif de 100 € est retenu à la date de clôture des engagements *(à partir du 14ème jour avant la manifestation*) jusqu'au lundi matin précédent la manifestation.
3) A partir du lundi matin 8h précédent la manifestation, les droits d'engagement ne sont plus remboursés.

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 ».

Seront prioritaires :

1) Les pilotes inscrits sur la totalité du championnat s'ils maintiennent leur engagement sur toutes les épreuves.
2) Ensuite, dans le cas où il y aurait le commencement d'une liste d'attente, les 15 premiers du championnat en cours seront prioritaires à la date de la clôture des engagements.
3) Après la clôture des engagements, si des places restent vacantes, les pilotes seront sélectionnés par ordre des dates d'inscription.

Un engagement non accompagné des droits en vigueur et/ou d'une moto non homologuée, n'est pas pris en compte.

ATTENTION : Toutes les motos doivent **obligatoirement** être homologuées ou ré homologuées tous les ans (y compris les photos).

ARTICLE 5 : VERIFICATIONS

Les vérifications administratives et techniques ont lieu le vendredi (ou jeudi) de 9h00 à 12h00 et de 14h00 à 18h30.

Toutes les motos doivent répondre au règlement technique et à l'homologation faite en amont.
La ou les moto(s) doivent être présentées **propres** 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 carénage inférieur ou le sabot doivent être construits pour contenir, en cas d'incident moteur, au moins la moitié de la totalité de l'huile et du liquide de refroidissement du moteur. Aucune ouverture située à moins de 50 mm du bas de carénage n'est autorisée.
Tous les trous sous le carénage doivent être bouchés. Aucun bouchon démontable n'est autorisé.
Le sabot récupérateur d'huile peut-être en alu, polyester, plastique dur. Il doit être fixé solidement.
Les rilsans ne sont pas autorisés**.**

L'équipement vestimentaire à présenter obligatoirement à toutes les courses lors du contrôle technique est le suivant :

- 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, aux normes FIM ECE 22/05 ou 22/06 ;
- plaque dorsale de protection homologuée à la norme EN 1621-2 ;
- gants moto en cuir en bon état sans déchirures et à manchettes ;
- bottes moto en bon état et en cuir renforcé.

L'équipement de sécurité à présenter obligatoirement à toutes les courses lors du contrôle technique est le suivant:

- béquille arrière de stand ;
- équipement pompier (casque ou lunettes, gants, bottes, blouson) (pas de synthétique) ;
- extincteur (6 kg à poudre, 2kgà CO_2) ; **pas d'extincteur à eau ;**

- système de remplissage (derrick) étanche et dont le flux d'essence s'arrête automatiquement dès que l'on relâche la poignée ou la pression du bidon sur le réservoir.

Tous ces éléments sont à présenter de nouveau dans les stands au moment du départ.
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 doit être soumis également aux opérations de vérifications techniques et devra être de la même catégorie et classe que la machine principale.
Le mulet peut être utilisé pour la course dans le cas d'une casse de la machine principale durant les essais chronos.
Le « mulet » ne peut plus 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 peuvent 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 sont donnés par l'organisation du VMA, sauf accord avec un team demandant un numéro précis pour la saison et qui serait libre.

ARTICLE 6 : REGLEMENT TECHNIQUE

Sont interdits :

- ✓ Boîte de vitesses à tiroir,
- ✓ Moteur sur alimenté (Turbo),
- ✓ Cadre Delta Box (uniquement pour la catégorie CLASSIC),
- ✓ Fourches inversées, (sauf catégorie OPEN),
- ✓ Motos de style trail, enduro, monobike ou cross,
- ✓ Bi-amortisseurs arrière à bonbonnes séparées, reliées par un tuyau (exception monte ou modèle d'origine sur dossier),
- ✓ Maitre cylindre radial (sauf catégorie OPEN),
- ✓ Système de remplissage rapide **sous pression** en essence sur le réservoir interdit,
- ✓ Shifter apparent ou non,
- ✓ Réservoir d'essence de plus de 24 litres,
- ✓ Réservoirs d'essence additionnels,
- ✓ Pneus slicks,
- ✓ Etriers de frein radiaux,
- ✓ Roues en magnésium ou en carbone sont sous la responsabilité du pilote dans toutes les catégories.

Sont autorisés :

- ✓ Cadres Harris, Armstrong, Spondon, EMC, Germain, Martin, Corki, Seeley, FGMS, Bimota, autres sur dossier (seulement en catégorie Classic),
- ✓ Cadres en tube rond ou carré acier ou aluminium (titane interdit),
- ✓ Roues de 17 pouces autorisées en CLASSIC à l'arrière si d'origine,
- ✓ Frein avant avec 1 ou 2 étriers 4 pistons maxi par étrier (6 pistons si d'origine),
- ✓ 1 seul étrier par disque,
- ✓ Disques de frein : 320 mm maxi (sauf forme en pétales interdite),
- ✓ fourches : libres (inversée interdite en CLASSIC),
- ✓ Pneus retaillés autorisés pour la catégorie CLASSIC en cas de pluie,
- ✓ Couvertures chauffantes autorisées (par le jury) au cas par cas en fonction de la configuration des box,

- ✓ Moteur à injection (si d'origine),
- ✓ Ventilateur pour refroidir les moteurs dans les box,
- ✓ Pneus pluie.

ARTICLE 7 : DEFINITION DES MACHINES

1 – Moteur :

- ✓ Pièces externes respectant l'aspect d'époque,
- ✓ Transmission libre, boîte et rapports libres (nombre de rapports libre),
- ✓ Carburateurs libres (sans assistance électrique),
- ✓ Les entrées d'air forcées des modèles de motos postérieures au modèle maximum de 1991 doivent être bouchées (au niveau du cadre ou du réservoir),
- ✓ Carter distribution : un carter devra recouvrir au minimum les têtes des courroies et les poulies 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 les essais chronométrés et la course en cours),
- ✓ Il est interdit d'enlever les chicanes d'échappement après le passage au contrôle sonomètre (contrôle en parc fermé à la fin de la course),
- ✓ **Le régime moteur concernant le point de mesure pour le sonomètre devra être inscrit sur la moto d'une façon indélébile (peinture ou dymo).**

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 : 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 slick sont EXCLUS),
- ✓ La largeur des pneus libre,
- ✓ Largeur de jante libre,
- ✓ Diamètre fourche libre,
- ✓ 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,
- ✓ 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,
- ✓ Seules les béquilles arrière dites "de stand" sont autorisées pour le béquillage de la machine dans ou devant les box.

Pour les courses ou essais qui se déroulent avec une partie de nuit, les motos doivent être équipées obligatoirement d'un éclairage complet dont le fonctionnement est vérifié lors du contrôle technique :

- A l'avant, au minimum un phare (protégé lors de la course de jour). Les phares à LEDS sont autorisés,

- Les phares en verre doivent posséder une protection sous forme d'un film plastique transparent,
- A l'arrière, deux feux rouges indépendants. Les feux rouges à LEDS sont autorisés,
- Feu arrière obligatoire en temps de pluie (course déclarée WET) : non clignotant de couleur rouge. 6 leds obligatoires d'une puissance individuelle de 0.8 à 1.8 w, **ces LEDS doivent être sur une barrette horizontale (les feux en rond sont interdits),**
- Les deux feux arrières sont allumés en permanence et par des commutateurs séparés,
- Le phare avant est de couleur <u>jaune</u> pour la catégorie « CLASSIC F» et de couleur <u>blanche</u> pour les catégories « OPEN A et F »,
- 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 doit fonctionner en permanence dès que la direction de course indique « Lumière » par un panneau adéquat,
- Si une panne d'éclairage intervient, le pilote doit 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 (Catégorie OPEN A) la 2ème moto ne pourra prendre le relais que si son équipement d'éclairage électrique fonctionne.
Les motos principales ainsi que les mulets sont stickées lors du contrôle technique.

ARTICLE 8 : SECURITE SUR LES MACHINES

Toute machine engagée doit 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 est pratiqué par un commissaire technique.

- ✓ **Tous les carters moteurs contenant une grande quantité d'huile et pouvant être en contact avec la piste suite à une chute, doivent être protégés par un second carter en matériau métallique, acier inoxydable, acier ou titane, carbone. Des plaques 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 de frein avant (Obligatoire pour toutes les catégories)**
  - 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.
  - Dans le cas d'un montage d'un frein arrière actionné au guidon, le levier de ce frein arrière devra avoir la même protection que le frein avant.

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 vide avant tous départs.
La capacité d'un récupérateur doit être :

- de 250 cc pour les reniflards de la boîte de vitesse,
- de 250 cc pour les moteurs 4 tps démunis d'un système de recyclage permanent,
- les mises à l'air des radiateurs et des carburateurs doivent aboutir dans des flacons (250 cc) en matériau approprié,

- Les réservoirs d'essence comportant des tubes reniflards doivent aboutir dans un récupérateur d'une capacité minimale de 250 cc.
- Les bouchons de niveau et de remplissage doivent être étanches, bien vissés et freinés par un fil de fer.
- **Tous les réservoirs de carburant peuvent être complètement remplis (Seulement conseillé) de mousses ignifugées (structure à cellules ouvertes, exemple Explosafe).**

Toutes modifications concernant le circuit de lubrification, exemple : montage d'un radiateur, sont 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. Ils seront munis d'une protection à leurs extrémités en une **demi-sphère pleine** d'un rayon de 8 mm au moins ainsi que le sélecteur et la pédale de frein.
Une dérogation pourra être accordée dans le cas d'une moto possédant un démarrage par KICK et dont le fonctionnement est incompatible avec un repose-pied rabattable automatiquement.
Le Kick devra avoir une sécurité supplémentaire pour éviter une ouverture vers l'extérieur en cas de chute (attache genre grosse élastique).
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 métallique d'une 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. 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.
Le carénage inférieur ou le sabot doit être construit pour contenir, en cas d'incident moteur, au moins la moitié de la totalité de l'huile et du liquide de refroidissement du moteur. Aucune ouverture située à moins de 50 mm du bas de carénage n'est autorisée.

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 responsable du Team doit signaler par écrit le mode de fonctionnement de la course de ses pilotes (à la Française ou à l'Américaine avec 2 pilotes) avant les essais chronos.
Si un changement est demandé juste avant la course, il doit recueillir l'accord de la direction de course et du jury. (exemple : casse d'une moto donc impossible d'être à l'Américaine).
Une fiche est faite spécialement pour ces questions (remise au briefing).
Un pilote peut être remplacé avant la course à condition d'avoir participé aux essais chronométrés et avec l'accord de l'organisation.

Un pilote ne peut être inscrit, au même instant sur une autre machine ou dans un autre Team.

ARTICLE 11 : SECURITE GENERALE

Le responsable du Team (ou le pilote au brassard bleu) est responsable de son équipe et reste l'interlocuteur privilégié de l'organisation. Il doit faire respecter le règlement à son équipe.

1/ 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 16 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.

2/ PILOTES, CHEF DE STAND et CHRONOMETREURS :

• Il est 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 pourra être infligé une amende de 75 euros pendant les essais et un stop and go de 30 secondes en course, décision du jury).

3/ 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 box.
•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.

4/ INTERDICTIONS ABSOLUES (voir règlement et règles générales CNV) :

- de fumer dans, derrière et devant les stands et à proximité,
- d'utiliser des barbecues,
- d'amener un animal même attaché dans les stands,
- de stocker de l'essence (**30 litres** maximum autorisé, derrick inclus par team hors réservoir des motos)
  - le stock d'essence doit 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 accompagner d'un mécanicien habillé et protégé contre le feu,
  - l'essence doit être stockée obligatoirement dans des bidons type US ou métallique lors de la course, à l'exclusion de bidons en plastique (Exception pour des bidons faits spécifiquement pour contenir de l'essence).
- il est interdit de changer de réservoir pour faire le plein d'essence (pas de ravitaillement par changement du réservoir),
- 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, 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 tiennent :

- 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

Il y a une couleur spécifique pour les bracelets en ce qui concerne les acteurs de l'endurance ; toute personne n'ayant pas ce bracelet de la bonne couleur sera priée de sortir des boxes.

Chaque équipage reçoit 4 bracelets par team pour les mécaniciens plus 2 bracelets pour les pilotes et 2 « parkings » véhicules lors des contrôles administratifs.
Un seul véhicule est admis derrière les stands (lorsque c'est possible en fonction de la place)
Chaque pilote reçoit un bracelet et un brassard qu'il doit porter pendant toute la durée des essais et de la course.
La couleur du brassard n'a pas de relation avec l'ordre du départ de la course.
Les brassards doivent 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 avant les essais qualificatifs peuvent participer à la course.
Dans le cas de la présence d'un Warm-Up, celui-ci n'est pas obligatoire.

Chaque team bénéficie dans la mesure du possible de deux séances d'essais chronos pour chacun des deux pilotes.
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 grille de départ est établie en tenant compte de la moyenne du meilleur temps réalisé par chaque pilote du TEAM lors des qualifications.

La grille est 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 doit obligatoirement **confirmer sa participation** à la course.
Une fiche spéciale prévue à cet effet est remise lors du briefing.

ARTICLE 16 : DEPART

La procédure de départ est de 2 types selon le circuit :

- type normal en grille :
* Un tour de mise en place puis départ de(s) tour(s) de chauffe. Les motos viennent 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 la zone devant les stands 15 minutes avant l'heure du départ.
* Départ 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 1 tour de chauffe pour les circuits de 2.5 km ou plus et 2 tours pour les circuits de moins de 2.5 km, les motos viennent ensuite reprendre leurs places sur la piste en épis le long du mur des stands ou en ligne. Ce système de départ peut être modifié selon la météo.

Un pilote n'ayant pas pu prendre part aux tours de formation ou de chauffe, peut partir de la voie des stands après le départ complet des autres concurrents et sur autorisation du commissaire prévu à cet effet, la voie des stands est fermée.
Les pilotes peuvent prendre le départ et un Stop and Go leur est appliqué par la direction de course.
Dès que les pilotes 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 passe au vert et les éventuels pilotes en attente sont autorisés à rejoindre les tours de chauffe.
5 minutes avant le départ, les pilotes se mettent en face de leurs machines sur l'autre bord de la piste.
Un seul mécanicien ou autre pilote par équipage est autorisé sur la grille pour tenir la machine.

Les pilotes doivent se rendre immédiatement dans le cercle en face de leur machine ; ils peuvent également (sous décision de la direction de course) rester sur leurs machines placées en épis le long du mur (décision prise lors du briefing).
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 Médical Car a pris sa position, un Officiel à l'arrière de la grille agitera un drapeau vert. Le Starter donne ensuite l'ordre à l'Officiel se trouvant devant la grille, avec le drapeau rouge, de se diriger sur le côté de la piste.

Une 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.

Trente 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, lui seul peut mettre le moteur en marche **(toute aide extérieure est interdite)** et commence la course.
* Les machines sans démarreur autonome seront placées après les machines munies de démarreurs dans l'ordre du temps des qualifications. Même si la machine en était munie lors des essais chronos.
* Deux mécaniciens au maximum ou le 2ème pilote plus un mécanicien pourront aider à pousser la moto.

ARTICLE 17 : ARRET AU STAND ET CHANGEMENT

* Tout changement ou arrêt au stand doit se faire devant le stand attribué à l'équipage.
* Le pilote poussant sa machine dans la voie des stands peut se faire aider par deux mécaniciens.
* Lorsqu'un pilote utilise la piste de décélération pour rejoindre son emplacement, il doit 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 est installé dans la voie des 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 fait obligatoirement par la méthode 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 box.
* 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 durée 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.
* Seul le courant électrique sur secteur est autorisé pour les couvertures chauffantes.
* Les outils avec une batterie interne sont autorisés (sauf les pompes de transvasement de l'essence).

Procédure de changement de pilote :

- Interdiction d'arriver en roue libre et moteur coupé,
- 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,
- Ces mécaniciens peuvent faire les petites opérations suivantes :
    - changements de plaquettes de freins,
    - réglages freins et embrayage,
    - graissage et tension de la chaîne,
    - faire les niveaux d'huile moteur et boîte,
    - changement des roues,
    - réglage rapide du sélecteur ou amortisseur ou fourche.

NB : Pour toute autre raison ou grosse mécanique, la moto doit être rentrée dans le box,

- Faire le plein d'essence, devant le stand après toutes autres opérations (NB : 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,
- Mise en marche du moteur,
- Le pilote peut partir. Un ou deux mécaniciens maxi peuvent pousser pour démarrer la moto,
- La 2ème 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).

NB : Il n'y a pas de temps de roulage imposé.

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 est informé par la Direction de Course, qui présentera un panneau «stop» accompagné du numéro de la machine, après que le chef de TEAM ait été prévenu.
* Le pilote dispose alors de 5 tours pour s'arrêter ; s'il ne s'arrête pas, le drapeau noir lui est alors présenté et le pilote ne peut pas repartir (le 2ème pilote peut rouler seul).
* Lors de la fin de la pénalité, le pilote ne peut pas s'arrêter à son box et doit 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 de la direction de course.
* Le « stop and go » se fait à l'entrée de la voie des stands et aucun arrêt à son box n'est 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 au temps de course du team.

ARTICLE 19 : ARRET SUR LA PISTE

* Il est rappelé (course à la française) 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 (sauf indication donnée par un commissaire pour la sécurité).
* Il est interdit à un pilote **pour une cause quelconque** de conduire ou pousser sa moto dans la direction opposée au sens de 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 doivent 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 peut pousser sa machine jusqu'à une bretelle protégée la plus proche.
* Si la moto tombe en panne devant les stands, le pilote peut 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.
* Le pilote en panne sur le circuit a la possibilité de demander le camion de ramassage aux commissaires présents qui transmettent la demande à la direction de course.

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 à la direction de course le plus rapidement possible.
* Une fois l'abandon signé, **il n'est plus possible de se rétracter**.
* Toute équipe qui ferme son box côté piste en course ou qui laisse son box vide pendant plus de 10 minutes, est 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 un échappatoire, il doit se conformer aux instructions des commissaires de piste.
* Tout dépassement **sous drapeau jaune** pendant les essais chronos entraine 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, le pilote doit 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

1/ NEUTRALISATION DE LA COURSE

* Si, 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 sont avertis par le panneau SC (présenté à chaque poste de commissaire) qui signifiera le début de la procédure. Ils doit alors ralentir et se ranger derrière le safety car en file indienne sans dépassement.
* Tout dépassement du Safety-Car ou d'un autre concurrent est passible d'une pénalité STOP and GO de 30 secondes.
* Les pilotes peuvent alors rentrer aux stands, mais doivent 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 reste ouverte pendant 10 secondes.
* Chaque tour derrière le Safety-Car est comptabilisé.
* Lorsque la Direction de Course décide de relancer la course, les safety-cars éteignent leurs gyrophares dès qu'ils passent devant leurs emplacements respectifs, ils font un tour puis rentrent à leurs emplacements respectifs et la course est alors relancée.
* La sortie des stands est à nouveau ouverte 15 secondes après le passage du premier concurrent du groupe qui suivait le Safety-Car venant de s'effacer.

2/ INTERRUPTION DE COURSE

* Si la course devait être arrêtée (drapeau rouge) par le Directeur de Course, l'ensemble des machines doit 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 est considérée comme nulle et non avenue. La grille de départ est 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 est considérée comme une course complète.

3/ 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 sont 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 peut être identique à un départ normal.
* Toutefois, en cas de conditions particulières, la Direction de course peut, 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 effectue un tour complet puis s'efface avant la ligne de départ.
* Tous les équipages n'ayant pas signifié leurs abandons ont admis au nouveau départ. Le signal d'arrivée est présenté à l'heure où la course aurait dû se terminer.
* Le classement est 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 déroule en plusieurs parties, le classement se fait par l'addition des tours et des temps effectués dans chacune d'elles.

4/ 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 doit informer toutes les équipes de la procédure de départ (un groupe ou deux groupes avec véhicules de sécurité).
* Les machines sont 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 effectuent 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 est 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.
* Pour être classé à la fin de la course, toutes les motos sont mises en parc fermé (30 minutes au maximum) pour un contrôle de conformité et ne peuvent pas être retirées sans l'autorisation du contrôleur technique sous peine de disqualification.
* Après la signature de la feuille de classement par la direction de course, c'est le contrôleur technique 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 sont rendus aussi à ce moment-là.
* Les 3 premières motos de chaque classe sont contrôlées au sonomètre.

Le club organisateur fournira des coupes aux deux pilotes des trois premiers teams de chaque catégorie.

ARTICLE 24 -1: CLASSEMENT DE L'EPREUVE

* Le classement de la course sera établi en fonction du nombre de tours parcourus par chaque équipage. Pour être classé, chaque moto doit impérativement avoir passé la ligne d'arrivée dans les 5 minutes après le premier.
Nota : pour être classé, il faut avoir effectué 75 % du nombre de tour de sa catégorie.

Attribution des points selon le barème suivant:

- Les *pilotes des* 15 premiers TEAMS classés dans chaque catégorie

	Points		Points		Points
1	25	**6**	10	**11**	5
2	20	**7**	9	**12**	4
3	16	**8**	8	**13**	3
4	13	**9**	7	**14**	2
5	11	**10**	6	**15**	1

Une attribution spéciale des points est faite après deux heures de course ou à mi-course, attribution selon le barème suivant:

- Les *pilotes des* 10 premiers Teams classés par catégorie.

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

Un point est attribué à tout pilote engagé et présent à la manifestation en cours et ceci pour chaque course.
Les licences LJA2 n'ont pas ce point car non classé au cumul des points pour le championnat.
Les pilotes ayant des licences LJA2 sont récompensés à la fin d'une course mais ne marquent aucun point au championnat.

ARTICLE 24 -2: CLASSEMENT DU CHAMPIONNAT

* Le classement se fait par pilote ; il est le cumul des points pour chaque pilote et pour chaque catégorie.
* Les ex-æquo sont départagés en considération du nombre de places de 1er, 2ème, etc…
* Dans le cas d'ex-æquo non départageables, le classement du pilote (des pilotes) suivant sera (seront) au rang immédiatement supérieur (ex : 1er, 1er, 2ème, 3ème, 3ème, 4ème, etc…
* Au final, il peut y avoir 1, 2 ou 3 premiers, 1, 2 ou 3 deuxièmes, etc…
* Il doit y avoir au moins 5 pilotes classés par classe pour homologuer le classement final.

NB : Un TEAM engagé au début de la saison ou en cours de saison en classe « Américaine » peut s'il a un problème avec sa 2ème moto et ne peut pas l'utiliser pour une course ou même pour le reste de la saison, continuer à marquer ses points dans le même classement « Américaine » avec une seule moto. Le contraire n'est pas possible, c'est-à-dire un team engagé à la « Française » qui voudrait rouler à « l'Américaine » se verrait classé dans les 2 classes où il aurait roulé précédemment.

ARTICLE 25 : APPLICATION DU 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 sont 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 à moto se font à l'allure d'un piéton au pas, et le port du casque est obligatoire,
- 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 16 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 sur secteur pouvant provoquer des étincelles ou tout autre dispositif pouvant faire des étincelles (ex : meulage),
  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,
- Pantalon long obligatoire (pas de short),
- Interdiction de fumer dans et devant les box.

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 sont 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).
* 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.

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, plus 150 euros si cela entraîne un démontage moteur deux temps, et plus 300 euros pour démontage d'un moteur quatre temps.
* Délais maxi des réclamations : Une demi-heure après la signature du directeur de course de la feuille de proclamation des résultats.
* 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 et des RTS, du règlement particulier, du Code Sportif National de la F.F.M. et de ses annexes, pouvant aller jusqu'à la disqualification.

La dernière vérification et l'homologation finale de la (ou des) motos se fera sur place lors du contrôle technique, le départ pourra être refusé si la (ou les) motos ne sont pas conformes au règlement en vigueur.

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 des RTS 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

Déléguée Championnat
Evelyne Desbordes
☏ **06.72.86.28.58**
✉ pilote-vma@orange.fr
💻 https://www.pilotes-vma.com

Secrétaire du Comité
Belinda Teixeira
☏ **01.49.23.77.55**
✉ bteixeira@ffmoto.com

Président du Comité
Gilles Planchon-Tourly
☏ **07.62.00.75.67**
✉ gptourly@wanadoo.fr