

Règles générales 2023

VITESSE



MOTO
FÉDÉRATION
FRANÇAISE

Ces règles viennent en complément du Code Sportif Fédéral.

PREAMBULE

Les pilotes doivent rouler de manière responsable, sans mettre en danger les autres participants, que ce soit sur la piste ou dans la voie des stands. Toute infraction à cette règle peut être sanctionnée.

POUR RAISON DE SECURITE, la circulation de tous véhicules dans le paddock doit se faire à l'allure d'un piéton au pas. Les deux roues de service (transport de roues, matériel ou personnel, etc.) doivent être identifiés aux machines pour lesquelles ils sont utilisés, ils ne doivent également pas émettre un bruit supérieur à 90 db. La pratique du deux roues, vélo ou mini moto, par des enfants est interdite dans le paddock. Rappelant que le pilote est responsable de ses accompagnateurs, celui-ci peut être sanctionné par le jury de l'épreuve, la sanction prononcée peut aller jusqu'à l'exclusion de la manifestation.

ART. 1 - SIGNAUX OFFICIELS

Pendant les essais et la course, différentes indications peuvent être données au moyen de drapeaux ou signaux. Les pilotes doivent y obéir instantanément, sous peine de sanctions.

Tous les drapeaux sont présentés agités.

NATIONAL présenté depuis le véhicule de direction de course	Fermeture de la piste aux non-compétiteurs.
NATIONAL DEPART	Signal du départ de la course. Lorsqu'un circuit est équipé de feux de Départ, le directeur de course doit impérativement les utiliser. Ce n'est qu'en cas de défaillance des feux ou lors des épreuves d'endurance que ce drapeau peut être utilisé.
VERT	La piste est libre de tout danger. Ce drapeau doit être présenté lors du premier tour des essais, du tour de reconnaissance, du tour de chauffe et au poste suivant le dernier drapeau jaune.
DRAPEAU ROUGE OU FEU ROUGE	Arrêt de la course ou des essais. Le pilote doit rejoindre la voie des stands à vitesse réduite. Ce drapeau est à disposition du directeur de course et des chefs de poste et ne peut être présenté que sur ordre du directeur de course.
JAUNE	Danger sur cette section de la piste, les pilotes doivent ralentir et être prêts à s'arrêter. Il est interdit de dépasser sous le drapeau jaune. Lors du tour d'inspection, il doit être présenté par le signaleur à l'endroit où il opérera pendant la course. Il est présenté simultanément avec le panneau SC quand un safety-car emprunte la piste En cas de chute, si pilote ou moto restent sur la piste, présentation au poste concerné du double drapeau jaune agité.
JAUNE AVEC BANDES VERTICALES ROUGES	Surface glissante quelle qu'en soit la cause. Changement d'adhérence sur cette section de piste pour toute autre raison que la pluie (huile, gravier, herbe ou autre débris). En cas de chute, si la machine est tombée sur la piste, même si elle a continué sa course dans le bac à graviers, présentation du drapeau jaune à bandes rouges simultanément avec le drapeau jaune, il sera retiré dès que le chef de poste aura vérifié qu'il n'y a pas de changement d'adhérence dû à la chute.

BLEU	Signal de dépassement. Un coureur plus rapide cherche à vous dépasser, laissez le passage. Ce drapeau est un signal d'information, dont la présentation ou la non-présentation n'engage pas la responsabilité des Commissaires de Piste. Il peut être également présenté simultanément avec le drapeau à damier si le pilote de tête est sur le point de dépasser un pilote attardé lors de l'arrivée d'une course, il signale au pilote attardé qu'il a encore un tour à effectuer.
BLANC	Le drapeau doit être présenté quand un véhicule est au ralenti sur la piste, le dépassement de celui-ci est autorisé.
PANNEAU SC	Le panneau doit être présenté, complété par un drapeau jaune agité, quand un safety-car emprunte la piste, le dépassement du safety-car est interdit. Le dépassement entre pilotes est interdit.
BLANC AVEC UNE CROIX DE SAINT ANDRE ROUGE	Drapeau agité par les commissaires qui doivent en avertir immédiatement le directeur de course, lorsqu'il commence à pleuvoir en un point du circuit. Gouttes de pluie ou pluie affectant la surface de la piste sur cette partie du circuit.
NOIR AVEC UN DISQUE ORANGE ACCOMPAGNE D'UN NUMERO	Le coureur doit quitter la piste le plus rapidement possible. Ce drapeau est à disposition du directeur de course et des chefs de poste. Il ne peut être présenté que sur ordre du directeur de course.
NOIR ACCOMPAGNE D'UN NUMERO	Signal d'arrêt pour le motorcycle portant ce numéro. Le pilote doit rentrer aux stands et ne pourra plus repartir. Ce drapeau est à disposition du directeur de course et des chefs de poste. Il ne peut être présenté que sur ordre du Directeur de Course.
A DAMIERS NOIRS ET BLANCS	Fin de la course ou des essais.
A DAMIERS NOIRS ET BLANCS présenté depuis le véhicule de direction de course	Ouverture de la piste aux non-compétiteurs.

COURSE DE COTE

En course de côte, outre l'utilisation du drapeau national, du drapeau à damiers, du drapeau jaune à bandes verticales rouges, du drapeau Blanc à Croix de Saint André Rouge et de feux de départ, les commissaires de piste disposent du :

DRAPEAU ROUGE	Il est présenté à chaque poste de commissaire et indique que la course ou l'essai est interrompue. Les pilotes doivent s'arrêter immédiatement au poste concerné et en sécurité. Ils ne peuvent pas redescendre de leur propre initiative.
---------------	---

ART. 1.1 – AGES DE PRATIQUE

Se reporter aux R.T.S. (document téléchargeable sur le Site de la F.F.M). :

<http://www.ffmoto.org/page/reglementation-et-regles-techniques-de-securite>

ART. 1.2 - BRIEFING

Lorsqu'un briefing est prévu, toute absence à celui-ci est sanctionnée d'une amende de 75 €.

ART. 2 - METHODES DE QUALIFICATIONS

Si dans une catégorie, à la date de clôture des engagements, moins de 10 pilotes ou équipages sont engagés, la catégorie peut être supprimée, les pilotes sont informés de cette décision dans les meilleurs délais.

ART. 2.1 - ESSAIS OFFICIELS

Pour chaque classe, il est prévu :

*soit une ou plusieurs séances d'essais chronométrés dont la durée est définie par le règlement spécifique de l'épreuve ou par le règlement particulier. Les coureurs peuvent être admis à tout moment sur la piste pendant le temps prévu pour les essais de leur classe, le meilleur temps au tour étant seul retenu pour les qualifications et le placement sur la grille de départ. En cas d'égalité, le deuxième meilleur temps et éventuellement les suivants sont pris en compte pour les coureurs concernés. Il est admis en course et en essais, au maximum le nombre de pilotes figurant sur le document d'homologation du circuit.

*soit une séance d'essais libres si la qualification se fait par course.

ART. 2.1.1 – Classe partagée en plusieurs groupes

Lorsqu'une classe est partagée en plusieurs groupes d'essais, ces groupes doivent être composés par tirage au sort pour les épreuves ne donnant pas lieu à un classement cumulatif. Pour les autres épreuves (coupes, championnat, etc.) les coureurs sont répartis par tirage au sort pour la première épreuve et en fonction du classement provisoire pour les suivantes. Les pilotes non classés sont ensuite répartis par tirage au sort.

Ex : si les qualifications sont partagées en trois groupes, le 1^{er} du classement provisoire sera dans le 1^{er} groupe, le 2^{ème} dans le second, le 3^{ème} dans le troisième, le 4^{ème} dans le premier groupe etc.

Chaque groupe doit être composé du même nombre de coureurs à l'unité près, un coureur est obligé de prendre le départ de la ou des séances d'essais dans le groupe (ou série) qui lui a été attribué. A l'issue des essais qualificatifs, lorsque les pilotes sont répartis en deux séries ou plus, la grille de départ est établie en tenant compte du meilleur temps réalisé par les pilotes sur l'ensemble des séances d'essais chronométrés à condition que l'écart entre les moyennes des cinq meilleurs temps réalisés dans chaque série soit inférieur à 1,7% (pour les circuits dont la longueur est supérieure à 2,5 km) ou à 2,2% (sur les circuits dont la longueur est inférieure ou égale à 2,5 km) de la moyenne des cinq premiers de la série la plus rapide.

Dans le cas contraire, la grille de départ est établie en panachant les places dans chacune des séries.

Exemples :

A. *Deux séries qualificatives, la différence entre les moyennes des 5 premiers de chaque série est supérieure à 1,7% ou 2,2% tel que défini à l'alinéa précédent, la pole position et la deuxième place de grille sont attribuées respectivement au plus rapide et au moins rapide des premiers de chaque série, les troisième et quatrième places de grille sont attribuées respectivement au plus rapide et au moins rapide des seconds de chaque série, les cinquième et sixième places de grille sont attribuées respectivement au plus rapide et au moins rapide des troisièmes de chaque série, etc.*

B. *Trois séries qualificatives, la différence des moyennes des 5 premiers de la série la moins rapide et des 5 premiers de la série la plus rapide est supérieure à 1,7% ou 2,2% tel que défini précédemment, La pole position, la deuxième et la troisième place de grille sont attribuées respectivement au plus rapide, au deuxième plus rapide et au moins rapide des premiers de chaque série, les quatrième, cinquième et sixième place de grille sont attribuées respectivement au plus rapide, au deuxième plus rapide et au moins rapide des deuxièmes de chaque série, les septième, huitième et neuvième places de grille sont attribuées respectivement au plus rapide, au deuxième plus rapide et au moins rapide des troisièmes de chaque série, etc.*

Cependant, si les positions de départ d'un des groupes ne peuvent être attribuées conformément aux critères de qualification (le nombre de coureurs exigés n'ayant pas rempli ces conditions), ces positions sont attribuées aux coureurs des autres groupes.

ART. 2.1.2 - PILOTES QUALIFIES

Le nombre de pilotes admis pour la course est celui indiqué sur le Règlement Particulier, sous réserve que les pilotes aient effectué dans au moins une série d'une séance qualificative un temps inférieur ou égal à 115 % de la moyenne des trois premiers pour toutes les catégories solos, et à 120 % de la moyenne des trois premiers pour la catégorie Side-Cars.

Le Règlement Particulier de l'épreuve ou d'une série d'épreuves peut prévoir une exception à la règle qui précède.

Le Jury de l'épreuve peut, sur demande du Directeur de Course, assouplir l'application de cette règle en fonction des circonstances et du palmarès des pilotes concernés.

Le nombre de tours minimum à accomplir lors des essais chronométrés pour pouvoir prendre le départ de la course, est celui indiqué dans le règlement particulier de l'épreuve (à défaut 3 tours).

ART. 2.1.3 - FORFAIT

Si un pilote qualifié à l'issue des essais ne peut prendre le départ de la course, il doit l'annoncer le plus rapidement possible au Directeur de course.

Si le forfait est déclaré avant l'homologation de la grille de départ par le Jury, la grille est complétée en remontant d'un rang les pilotes placés derrière le pilote forfait, la grille est complétée par le premier non qualifié, pour autant qu'il satisfasse à l'article 2.1.2 du présent règlement.

Si le forfait est déclaré après l'homologation de la grille de départ par le Jury, la grille n'est pas complétée, la place du pilote forfait reste vacante.

ART. 2.1.4 - CHANGEMENT DE MOTOCYCLE OU DE PASSAGER DURANT LES ESSAIS

Si le règlement de l'épreuve le prévoit, lors des essais, un coureur peut utiliser plusieurs motocycles, pour autant que les machines aient satisfait aux vérifications techniques. Tout changement de machines entre pilotes est autorisé, sous réserve qu'elle ait subi les vérifications techniques et que le Directeur de Course en soit informé.

En Side-Cars, pendant les essais, il est possible, une seule fois, de changer de passager ; ce changement doit être notifié immédiatement au Directeur de Course, qui en informe le service de chronométrage.

Le changement de passager avec un autre équipage n'est possible qu'avec l'accord du conducteur de ce dernier équipage.

Le temps effectué avec le 2^{ème} passager est celui valable pour la qualification.

Le coureur de side-car peut effectuer la course, uniquement s'il est qualifié avec le 2^{ème} passager et devra prendre le départ avec ce dernier.

Le nombre minimum de tours chronométrés prévus dans le règlement particulier doit être accompli avec le 2^{ème} passager.

ART. 2.2 - COURSES QUALIFICATIVES

Les qualifications peuvent également se dérouler sous la forme de courses qualificatives, le mode de répartitions dans les séries et le nombre de qualifiés par série sont définis par le règlement spécifique de ces épreuves et (ou) par le Règlement Particulier.

ART. 3 - PROCEDURES DE DEPART

Seuls les coureurs ayant accompli au moins un tour de reconnaissance sont autorisés à prendre leur position pour le tour de chauffe sur la grille publiée. En aucun cas, ils ne peuvent pousser leur machine directement sur la grille de départ.

Les coureurs qui n'ont pas fait le tour de reconnaissance peuvent partir pour le tour de chauffe depuis la voie des stands. Ils peuvent prendre leur place pour la course sur la grille de départ, mais sont pénalisés par un passage par la voie des stands.

S'ils n'effectuent pas ce passage par la voie des stands (dans les 5 tours), un drapeau noir leur est présenté.

Si la Direction de Course ne peut pas présenter le drapeau noir, le pilote est pénalisé d'une minute.

Il est interdit de ravitailler ou de changer de réservoir sur la grille.

ART. 3.1 – TOUR DE CHAUFFE

Il appartient au Directeur de Course de définir en opportunité le nombre de tours de chauffe.

Dans le cas où une course est déclarée WET, elle peut être réduite de 3 tours, mais 2 tours de chauffe sont obligatoires.

Si un warm up est prévu, tous les pilotes qualifiés ont la possibilité d'y participer (sauf règle spécifique).

ART. 3.1bis - PROCEDURE DE DEPART GENERALE VITESSE

H-20' Pilotes et machines en pré grille

H-15'	Ouverture de la sortie des stands, panneau 5 mn et klaxon Départ du tour de reconnaissance Drapeau rouge sur la première ligne et panneau "Arrêt Moteur" Mise en grille, changement de machine autorisé
H-14'	Panneau 4 mn et klaxon
H-13'	Panneau 3 mn et klaxon
H-12'	Panneau 2 mn et klaxon
H-11'	Panneau 1 mn et klaxon
H-10'	Fermeture de la voie des stands

Il est possible de raccourcir la procédure comme suit :

H-15'	Pilotes et machines en pré grille
H-10'	Ouverture de la sortie des stands, panneau 5 mn et klaxon Départ du tour de reconnaissance Drapeau rouge sur la première ligne et panneau "Arrêt Moteur" Mise en grille, changement de machine autorisé
H-9'	Panneau 4 mn et klaxon
H-8'	Panneau 3 mn et klaxon
H-7'	Panneau 2 mn et klaxon
H-6'	Panneau 1 mn et klaxon
H-5'	Fermeture de la voie des stands et simultanément panneau 5mn sur la grille

Lorsque les pilotes atteignent la grille après le ou les tours de reconnaissance, ils doivent s'arrêter à l'arrière de la grille où sera présenté un drapeau rouge immobile et couper le moteur. La moto est alors poussée à la vitesse d'un marcheur à pied par un membre de l'équipe jusqu'à la position sur la grille. Le pilote peut descendre de la moto ou rester sur la moto jusqu'à la position sur la grille.

Lorsque tous les pilotes ont rejoint leur place sur la grille, le Directeur de course peut, à ce stade, choisir de déclarer les conditions de course.

Toutes les courses sont définies comme étant mouillées (wet) ou sèches (dry). Si la course est déclarée mouillée (wet), un panneau piste mouillée (wet race) est présenté sur la grille. Si aucun panneau n'est présenté, la course est automatiquement sèche (dry).

Le but de cette classification est d'indiquer aux coureurs les conséquences de conditions climatiques changeantes pendant une course.

Courses sèches (dry)

Une course déclarée sèche (dry) est interrompue par le Directeur de Course, s'il considère que les conditions climatiques modifient le revêtement de la piste et que les coureurs souhaitent probablement changer de pneus.

Courses mouillées (wet)

Une course déclarée mouillée (wet), généralement commencée dans des conditions changeantes ou mouillées, n'est pas arrêtée pour des raisons climatiques et les coureurs qui souhaitent changer de pneus doivent entrer dans les stands et le faire pendant le déroulement des épreuves.

Dans tous les cas où la première course est arrêtée pour des raisons climatiques, le nouveau départ est automatiquement déclaré course mouillée (wet).

Les équipes peuvent procéder à des réglages ou des changements de pneumatiques, l'utilisation des couvertures chauffantes est autorisée (Cf. Art 12 du règlement Général).

Les pilotes qui rencontrent un problème technique lors du tour de reconnaissance peuvent retourner dans le couloir des stands pour faire des réglages ou changer de machine. Dans ce cas les coureurs ainsi que ceux qui n'auraient pas rejoint la grille de départ avant la fermeture de la sortie des stands peuvent prendre le départ du tour de chauffe, lorsque le feu vert de sortie des stands est allumé (après le passage du peloton et avant la voiture de sécurité),

H-5' Avant le départ du tour de chauffe présentation du panneau 5 ' sur la grille.

H-3' Avant le départ du tour de chauffe présentation du panneau 3 ' sur la grille.
Evacuation de la piste, pour toutes les personnes non accréditées, sauf deux mécaniciens par machine (3 pour les SBK), une personne qui tient le parapluie et les officiels indispensables.

Tous les réglages ainsi que les changements de roues doivent être terminés lorsque le panneau "3 minutes" est présenté.

Les groupes électrogènes doivent être immédiatement éteints, les couvertures chauffantes débranchés et les chariots retirés de la grille de départ. Les pilotes doivent mettre le casque.

Il ne peut plus être procédé à un changement de pneumatiques.

Après la présentation de ce panneau, les coureurs qui désirent encore faire des réglages doivent pousser leur machine vers le couloir des stands où ils peuvent continuer à faire des réglages ou changer de machine. Ces coureurs prennent le départ du tour de chauffe depuis le couloir des stands.

Les mécaniciens aident les pilotes à démarrer les motos.

H-1' Avant le départ du tour de chauffe, présentation du panneau 1 minute sur la grille
Les couvertures chauffantes et les béquilles doivent être retirées des motos sur la grille. Tout le personnel de l'équipe doit évacuer la grille le plus rapidement possible sauf en cas de problème sur la machine. Tout pilote qui ne peut pas démarrer sa moto doit regagner immédiatement la voie des stands avec son équipe et prendre le départ du tour de chauffe depuis la sortie des stands après le peloton et devant la voiture de sécurité.
Toute équipe (ou pilote), responsable d'un retard dans la procédure de départ, peut être pénalisée.

H -30s Avant le départ du tour de chauffe, présentation du panneau 30 secondes sur la grille.
Tous les coureurs doivent être en position sur la grille avec les moteurs en marche. Aucune autre assistance de la part des mécaniciens n'est autorisée. Tout pilote qui rencontre un problème mécanique ou technique sur sa moto est immédiatement retiré de la grille, sous le contrôle des commissaires de grille. La machine est déplacée vers la voie des stands où les mécaniciens et/ou le pilote peuvent tenter de remédier au problème. Ces pilotes peuvent prendre le départ du tour de chauffe depuis la sortie de la voie des stands.

H- 0 Le drapeau vert est agité et les pilotes partent sur les ordres du Directeur de course pour le(s) tour(s) de chauffe.

Dès que le dernier coureur a passé la sortie de la voie des stands, le feu de sortie des stands est mis au vert et tout coureur qui attend dans la voie des stands est autorisé à rejoindre le tour de chauffe. 30" plus tard le feu est mis au rouge à la sortie du couloir des stands.

Le (ou les) tour(s) de chauffe est (sont) obligatoire(s) pour pouvoir prendre le départ de la course sur la grille. A l'issue du ou des tours de chauffe, si un concurrent se présente sur la grille après la voiture de sécurité, il doit rentrer dans la voie des stands et peut prendre le départ de la course depuis la sortie des stands, tout comme les pilotes n'ayant pas effectué le tour de chauffe.

Tout coureur qui rencontre un problème lors du tour de chauffe peut retourner dans le couloir des stands pour réparer ou changer de machine. (cf. art 4 du règlement général) et prendre le départ depuis la sortie des stands. Si à l'issue du (ou des) tour(s) de chauffe un coureur estime que son choix de pneus est inadapté, il doit rentrer dans la voie des stands pour effectuer le changement et prendre le départ depuis la sortie des stands.

ART. 3.1.1 - DEPART DE LA COURSE

Lorsque les pilotes ont accompli leur(s) tour(s) de chauffe, ils se placent sur la grille de départ matérialisée par des panneaux tenus par des juges de lignes.

Lorsque chaque ligne est complète, le juge concerné abaisse son panneau. Si un coureur cale sur la grille ou rencontre d'autres problèmes, il doit rester sur sa machine et lever le bras. Si un tel incident se produit, le juge concerné relève son panneau **et agite le drapeau jaune**. Le pilote doit se conformer aux directives des officiels et évacuer le plus vite possible la grille de départ si l'ordre lui en est donné.

Il n'est pas permis d'essayer de retarder délibérément le départ, sous peine de sanction qui peut aller jusqu'à l'interdiction de départ de la course concernée.

H-30" Lorsque tous les panneaux sont baissés et tous les pilotes prêts, le Commissaire situé devant la première ligne s'écarte. Dès qu'il est en sécurité, le Directeur de Course allume les feux rouges de départ qui seront éteints après 3 à 5 secondes pour donner le départ.

En cas de problème, un feu orange clignotant ou un drapeau jaune est actionné et le panneau "départ retardé" est présenté. Un commissaire présente un drapeau rouge au milieu de la piste.

La procédure reprendra à H-30". Si le Directeur de course l'estime nécessaire la procédure reprendra à H- 3', le panneau 3' sera présenté sur la grille, la course est réduite d'un tour.

Dès le passage du peloton au niveau de la sortie de la voie des stands les feux de sortie des stands sont mis au vert pour donner le départ aux coureurs qui sont en attente dans le couloir des stands, puis ces feux deviennent bleus clignotant après leur départ.

ART. 3.2 – PROCEDURE DE DEPART SIMPLIFIEE

L'ensemble des pilotes quitte la pré-grille ou le couloir des stands pour le tour de reconnaissance.

Feu rouge en sortie des stands 30" après le passage du dernier du groupe. Les pilotes se présentant après le feu rouge prennent le départ du tour de chauffe depuis la sortie des stands.

Drapeau rouge sur la première ligne, pas d'arrêt moteurs. Mise en grille, les pilotes qui rencontrent un problème technique lors du tour de reconnaissance peuvent retourner dans le couloir des stands pour faire des réglages ou changer de machine, conformément à l'Article 4 du règlement général.

Dans ce cas les coureurs qui rencontrent un problème technique, ainsi que ceux qui n'ont pas rejoint la grille de départ avant la fermeture de la sortie des stands peuvent prendre le départ du tour de chauffe, lorsque le feu vert de sortie des stands est allumé (après le passage du peloton et avant la voiture de sécurité).

Sur présentation du drapeau vert, les pilotes partent sur les ordres du Directeur de course pour le(s) tour(s) de chauffe.

Le (ou les) tour(s) de chauffe est (sont) obligatoire(s) pour pouvoir prendre le départ de la course sur la grille. A l'issue du ou des tours de chauffe, si un concurrent se présente sur la grille après la voiture de sécurité, il doit rentrer dans la voie des stands et peut prendre le départ de la course depuis la sortie des stands, tout comme les pilotes n'ayant pas effectué le tour de chauffe.

Lorsque les pilotes ont accompli leur(s) tour(s) de chauffe, ils se placent sur la grille de départ matérialisée par des panneaux tenus par des juges de lignes.

Lorsque chaque ligne est complète, le juge concerné abaisse son panneau.

Si un coureur cale sur la grille ou rencontre d'autres problèmes, il doit rester sur sa machine et lever le bras.

Si un tel incident se produit, le juge concerné relève son panneau.

Il n'est pas permis d'essayer de retarder délibérément le départ.

Lorsque tous les panneaux sont baissés et tous les pilotes prêts, le Commissaire situé devant la première ligne s'écarte. Dès qu'il est en sécurité, le Directeur de Course allume les feux rouges de départ qui sont éteints après 3 à 5 secondes pour donner le départ.

En cas de problème, un feu orange clignotant ou un drapeau jaune est actionné et le panneau "départ retardé" est présenté. Un commissaire présente un drapeau rouge au milieu de la piste. Le départ de la course est donné dès que les conditions de sécurité sont rétablies. Si le Directeur de course l'estime nécessaire il peut faire effectuer un nouveau tour de chauffe, la course est réduite d'un tour.

Dès que le dernier coureur a passé la sortie de la voie des stands, les feux de sortie des stands sont mis au vert pour donner le départ aux coureurs qui sont dans le couloir des stands, puis ces feux deviennent bleus clignotants après leur départ.

Dans les épreuves où la course fait l'objet d'une déclaration DRY ou WET, si la piste est déclarée wet, aucun changement de pneumatique n'est prévu sur la grille de départ. Si un pilote souhaite changer de pneumatique, il peut le faire dans la voie des stands. La procédure de départ n'est pas retardée.

ART. 3.3 - PROCEDURE DE DEPART REDUITE

L'ensemble des pilotes quitte la pré-grille ou le couloir des stands pour le tour de chauffe, feux rouge en sortie des stands 30" après le passage du dernier du groupe. Les pilotes se présentant après le feu rouge prennent le départ de la course depuis la sortie des stands.

Drapeau rouge sur la première ligne. Lorsque les pilotes ont accompli leur tour de chauffe, ils se placent sur la grille de départ matérialisée par des panneaux tenus par des juges de lignes.

Pas d'arrêt moteurs.

Les pilotes qui rencontrent un problème technique lors du tour de chauffe peuvent retourner dans le couloir des stands pour faire des réglages ou changer de machine, conformément à l'Article 4 du règlement général. Dans ce cas les coureurs qui rencontrent un problème technique, ainsi que ceux qui n'ont pas rejoint la grille de départ avant la fermeture de la sortie des stands peuvent prendre le départ de la course, lorsque le feu vert de sortie des stands est allumé, (après le passage du peloton et avant la voiture de sécurité).

A l'issue du ou des tours de chauffe, si un concurrent se présente sur la grille après la voiture de sécurité, il doit rentrer dans la voie des stands et peut prendre le départ de la course depuis la sortie des stands, tout comme les pilotes n'ayant pas effectué le tour de chauffe.

Lorsque chaque ligne est complète, le juge concerné abaisse son panneau.

Si un coureur cale sur la grille ou rencontre d'autres problèmes, il doit rester sur sa machine et lever le bras. Si un tel incident se produit, le juge concerné relève son panneau. Il n'est pas permis d'essayer de retarder délibérément le départ.

Lorsque tous les panneaux sont baissés et tous les pilotes prêts, le Commissaire situé devant la première ligne s'écarte. Dès qu'il est en sécurité, le Directeur de Course allume les feux rouges de départ qui sont éteints après 3 à 5 secondes pour donner le départ.

En cas de problème, un feu orange clignotant ou un drapeau jaune est actionné et le panneau "départ retardé" est présenté. Un commissaire présente un drapeau rouge au milieu de la piste. Le départ de la course est donné dès que les conditions de sécurité sont rétablies. Si le Directeur de course l'estime nécessaire, il peut faire effectuer un tour de chauffe, dans ce cas la course est réduite d'un tour.

Dès que le dernier coureur a passé la sortie de la voie des stands, les feux de sortie des stands sont mis au vert pour donner le départ aux coureurs qui sont dans le couloir des stands, puis ces feux deviennent bleus clignotants après leur départ.

ART. 4 - CHANGEMENT DE MACHINE PENDANT LA COURSE

Le changement de machine (sauf si le règlement de l'épreuve prévoit le contraire) est admis dans le cas d'arrêt d'une course et avant le nouveau départ, pour autant que la nouvelle machine ait satisfait aux vérifications techniques.

Il est également autorisé jusqu'au retour de l'homme de tête sur la ligne de départ après le premier tour de course. Le pilote changeant de machine doit prendre le départ depuis la sortie des stands sous le contrôle d'un Officiel responsable de la sortie des stands.

ART. 5- DEPART ANTICIPE

Le départ anticipé est défini par le déplacement vers l'avant du motorcycle avant l'extinction du feu rouge.

Un coureur ayant effectué un départ anticipé est pénalisé de 10", sauf disposition contraire du règlement de l'épreuve, son team sera averti le plus rapidement possible.

Un coureur ayant effectué un départ volé (gagnant une ligne ou plus) peut être pénalisé d'un passage par la voie des stands.

ART. 6 - ARRET D'UNE COURSE / NOUVEAU DEPART / NEUTRALISATION

S'il est nécessaire d'interrompre une course à cause d'un accident, de mauvaises conditions atmosphériques ou autres, qui rendent dangereux le déroulement de la course, des drapeaux rouges sont présentés à tous les postes de Commissaires, les feux rouges sont allumés le long du circuit, pour indiquer que la course est interrompue.

La décision d'arrêter la course peut être prise uniquement par le Directeur de Course ou par son adjoint.

Lorsque ces signaux sont donnés, les pilotes doivent immédiatement cesser de courir, réduire leur vitesse et retourner lentement vers la voie des stands.

Dans la voie des stands, les couvertures chauffantes ne peuvent être alimentées que par des groupes électrogènes.

Le classement de la course est effectué sur le dernier tour où le leader de la course a franchi la ligne de chronométrage avant la présentation du drapeau rouge de la façon suivante :

a) Pour tous les coureurs ayant franchi la ligne d'arrivée dans le même tour que le leader avant l'apparition du drapeau rouge, un classement est établi pour la fin de ce tour.

b) Pour tous les coureurs qui n'ont pas franchi la ligne d'arrivée dans le même tour que le leader avant l'apparition du drapeau rouge, un classement partiel du tour précédent est établi.

c) Le classement complet est établi en combinant les 2 classements partiels obtenus selon le principe tours/temps.

d) Les pilotes, qui ne rentrent pas dans la voie des stands au guidon ou en poussant leur machine dans les 5 mn qui suivent la présentation du drapeau rouge, ne peuvent pas reprendre part à la course et ne sont pas classés.

Les conditions pour redonner le départ de la course sont les suivantes (sauf dispositions particulières du règlement de l'épreuve) :

Art. 6.1 – Moins de trois tours effectués

Lorsque le drapeau rouge est présenté avant que le pilote en tête de course **ait** terminé **son** troisième tour :

a) Le premier départ est nul et sans valeur. Tous les pilotes admis au premier départ ont la possibilité de prendre à nouveau le départ (sauf dispositions particulières Art 6 alinéa **d** notamment). Les machines peuvent être réparées ou remplacées (conformément à l'Article 4 du règlement général), si le règlement de l'épreuve l'autorise.

Le nouveau départ de la course est donné pour la distance totale de la course (le Directeur de Course peut réduire celle-ci) et les positions originales de départ sont identiques. La place de tout motorcycle ne pouvant pas prendre le départ de cette nouvelle course reste vacante.

b) S'il est impossible de redonner le départ de la course, il n'y a pas de points attribués pour le Championnat.

Art. 6.2 – Plus de trois tours et moins des deux tiers de la distance effectués

Lorsque le drapeau rouge est présenté après que le pilote en tête de la course **a** terminé **son** troisième tour :

a) La course est considérée comme étant en **plusieurs** parties. Le classement de cette première partie est effectué sur le dernier tour **où le leader a** franchi la ligne de chronométrage avant la présentation du drapeau rouge **conformément aux dispositions de l'article 6.**

b) La distance de la nouvelle course est celle requise pour achever la distance totale de la course (la Direction de Course peut réduire cette distance). Le nombre de tours ne peut être inférieur à 5.

c) Les positions de départs se font selon l'ordre des machines à la fin de la première partie, information qui est donnée par le chronométrage.

d) Seuls sont admis au nouveau départ, les pilotes ayant pris le départ de la course ou de la partie de la course qui a été arrêtée (sauf disposition particulière de l'article 6, alinéa **d** notamment). Les machines peuvent être réparées ou remplacées (conformément à l'Article 4 du règlement général).

e) S'il est impossible de recommencer la course, la moitié des points est attribuée pour le Championnat si 50% ou plus de la distance ou du nombre de tours prévus ont été accomplis.

f) Le classement de la course est celui de la dernière partie de la course.

Art. 6.3 – Plus des deux tiers de la distance effectués

Lorsque plus des deux tiers de la distance initiale de la course, arrondis au nombre entier de tours inférieurs (ou deux tiers de la durée initiale de la course) ont été effectués, à l'issue du tour retenu pour le classement, par le coureur de tête, la course est considérée comme une course complète. **Le classement de la course est effectué sur le dernier tour où le leader de la course a franchi la ligne de chronométrage avant la présentation du drapeau rouge conformément aux dispositions de l'article 6.**

La totalité des points est attribuée pour le Championnat.

Si la course est interrompue après le drapeau à damiers, la procédure suivante est suivie :

1. Pour tous les coureurs à qui le drapeau à damiers a été présenté avant l'interruption, un classement partiel est établi à la fin du dernier tour de course.
2. Pour tous les coureurs à qui le drapeau à damiers n'a pas été présenté avant l'interruption, un classement partiel est établi à la fin de l'avant dernier tour de course.
3. Le classement complet est établi en combinant les deux classements partiels obtenus ci-dessus selon la procédure tours/temps.

c) Si deux drapeaux rouges ont déjà été présentés dans la même course, qu'il est nécessaire d'arrêter une nouvelle fois celle-ci, il n'est pas donné de nouveau départ même si les deux tiers de la distance ou de la durée initiale de la course ne sont pas atteints. Le Directeur de Course, en accord avec le Jury, peut déroger à cette règle.

Art. 6.4 – NEUTRALISATION

Il peut, si le règlement de l'épreuve le prévoit, être décidé la neutralisation de la course afin d'éviter son interruption.

Si le directeur de course décide de neutraliser la course la procédure suivante est appliquée :

Le circuit est déclaré sous safety-car, chaque poste de commissaires présente le panneau SC et un drapeau jaune agité, la sortie des stands est fermée (feu rouge) la course est neutralisée, tous les pilotes doivent ralentir et se mettre en file indienne derrière le safety-car. Le dépassement du safety-car est sanctionné par le Jury de l'épreuve qui peut appliquer une sanction allant jusqu'à la disqualification pour la course de référence.

Dans le cas où le safety-car ne peut s'intercaler entre le premier et des pilotes attardés, il se place devant ceux-ci, qui peuvent se voir signifier un passage par la voie des stands afin de reprendre leur place en fin de peloton.

Tout dépassement entre pilotes est interdit et sanctionné par une minute de pénalité.

Le safety-car placé le plus près de la tête de course entre en piste gyrophares orange allumés, la course est toujours neutralisée et le dépassement toujours interdit les pilotes sont en file indienne.

Lorsque le Directeur de course décide de retirer le safety-car celui-ci éteint ses feux orange afin d'avertir les pilotes que l'opération safety-car va se terminer, les dépassements sont toujours interdits. Le safety-car rentre dans la voie des stands. Le drapeau vert est présenté au niveau de la ligne de départ, à partir du franchissement de cette dernière la course est relancée et les dépassements sont autorisés.

Pendant la procédure safety car, l'entrée dans la voie des stands est autorisée, les interventions mécaniques sont autorisées ainsi que le ravitaillement, le changement de machine est interdit. La reprise de la piste peut se faire selon la procédure suivante :

- Durant l'opération safety-car, 15 secondes après le passage d'un safety-car au niveau de la sortie des stands, le feu vert de celle-ci est allumé pendant 10 secondes.
- A la fin de l'opération safety-car, 15 secondes après le passage du premier pilote, qui se trouvait derrière le safety-car, au niveau de la sortie des stands, le feu vert de celle-ci est allumé pendant 10 secondes, puis passe au feu bleu ou jaune clignotant.

Si une intervention safety-car se déclençait pendant qu'un pilote effectue un passage par la voie des stands ou un stop and go, il ne peut reprendre la piste que conformément aux conditions décrites ci-dessus.

ART. 7 – FIN D'UNE COURSE ET RESULTATS

Lorsque le coureur en tête a accompli le nombre de tours prévus (ou la durée prévue) pour la course, on lui présente le drapeau à damiers à la ligne d'arrivée. Le drapeau à damiers continue à être présenté aux coureurs suivants.

Lorsque le drapeau à damiers est présenté au coureur de tête, aucun autre coureur ne sera autorisé à rejoindre la piste depuis la sortie de la voie des stands.

Dès que le drapeau à damiers est présenté au coureur de tête, le feu rouge à la sortie de la voie des stands est allumé et un commissaire présente un drapeau rouge.

Si un (des) coureur(s) précède(nt) de près, avant la ligne d'arrivée, le coureur de tête lors du dernier tour, le Commissaire du départ/arrivée présente simultanément au(x) coureur(s) de tête, le drapeau à damiers et le drapeau bleu.

Ceci signifie que la course est terminée pour le coureur de tête tandis que le(s) coureur(s) qui précède(nt) de près le coureur de tête doit(vent) terminer le dernier tour et recevoir le drapeau à damiers.

Dans le cas où le signal d'arrivée est donné avant que le motorcycle de tête finisse le nombre de tours prévus, la course est considérée comme terminée la dernière fois que le motorcycle de tête a franchi la ligne d'arrivée avant le signal d'arrivée. Dans le cas où le signal d'arrivée est retardé, la course est alors considérée comme terminée, quand elle aurait dû être terminée.

En cas d'ex-æquo, les coureurs concernés sont classés selon l'ordre du meilleur tour réalisé pendant la course.

Les résultats sont basés sur l'ordre dans lequel les coureurs ont franchi la ligne et le nombre de tours accomplis.

Pour être classé, un coureur doit avoir effectué 75 % de la distance effectuée par le vainqueur de la course et avoir passé la ligne d'arrivée après le passage de celui-ci dans un délai défini par le RP.

ART. 8 - RECLAMATIONS

Les réclamations doivent être déposées conformément aux dispositions du Chapitre II, Titre III, Section 1, du code sportif. Le montant de la caution accompagnant une réclamation est de 75 € (300€ pour les Championnats et Coupes de France). Lorsqu'elle entraîne un contrôle de conformité de la machine elle doit préciser quelle partie de celle-ci est incriminée, si elle nécessite un démontage du moteur, elle doit être assortie d'une caution de 150 € pour les moteurs à 2 temps et de 300 € pour les moteurs à 4 temps. Cette somme est remboursée si la machine démontée s'avère non conforme ou versée au pilote contraint au démontage si la conformité est reconnue. Dans le cas où la réclamation entraîne une intervention importante, le réclamant doit rester sur le circuit jusqu'à ce que les contrôles soient terminés. Si le contrôle nécessite des moyens qui ne peuvent être à disposition des commissaires techniques, entraîne une saisie de tout ou partie de la machine, impose des dépenses supplémentaires sortant du cadre normal d'un contrôle in situ, et que la machine incriminée s'avère conforme les frais engendrés seront à la charge du réclamant.

ART. 9 - VITESSE DE CIRCULATION DANS LA VOIE DES STANDS

La vitesse de circulation dans la voie des stands est limitée au maximum à 60 Km/h. Cette limitation s'applique tant aux essais (libres et qualificatifs) que durant la course, un radar peut être installé à tout moment. Cette vitesse peut être réduite par le règlement particulier d'une épreuve en fonction de la configuration de la voie des stands.

ART. 9.1 - DURANT LES ESSAIS

Tout dépassement de cette vitesse est sanctionné d'une amende de 75 €. Toutefois le jury a la possibilité d'augmenter cette peine (jusqu'à la disqualification pour raison de sécurité) pour des dépassements importants de la vitesse limitée.

ART. 9.2 - DURANT LA COURSE

Tout dépassement de la vitesse dans la voie des stands est sanctionné par un passage par la voie des stands.

Toutefois le jury a la possibilité d'augmenter cette peine (jusqu'à la disqualification pour raison de sécurité) pour des dépassements importants de la vitesse limitée.

ART. 10 – DEPASSEMENT SOUS DRAPEAU JAUNE

Pour tout dépassement sous drapeau jaune durant les essais, le meilleur temps du pilote est retiré et une amende de 75 € lui est infligée. En course, si un pilote ayant dépassé sous drapeau jaune lève la main et reprend immédiatement sa place, aucune pénalité ne lui est appliquée. Dans le cas contraire, une pénalité de trente secondes est appliquée sauf disposition contraire du règlement de l'épreuve. Son team est averti le plus rapidement possible. Toutefois le jury a la possibilité d'augmenter cette sanction.

Sur les circuits qui en sont équipés, le début de l'interdiction de dépasser est matérialisé au sol par une bande de couleur jaune. La fin de la zone d'interdiction est définie par la présentation d'un drapeau vert.

ART. 11 - TELEMETRIE

Tout système de transmission d'informations ou de communication de la moto vers les stands ou des stands vers la moto ou le pilote (hormis pour le chronométrage) est strictement interdit lorsque la moto est en mouvement.

ART. 11.1 – CAMERA

L'utilisation d'une caméra embarquée pour le Championnat de France Superbike, les Coupes de France Promosport, Championnat de France de la Montagne, **le Championnat de France d'Endurance** et le Championnat de France Mini OGP et 25 Power Endurance, est soumise à l'autorisation préalable de la Fédération Française de Motocyclisme, de l'organisateur ou du promoteur.

Les caméras et/ou supports doivent être assurés par un fil métallique et son installation doit être vérifiée par les commissaires techniques.

Pour toute information complémentaire, se référer à l'article 2.1.24 du Code Sportif National.

ART. 12 - COUVERTURES CHAUFFANTES

Sauf disposition contraire du règlement, des couvertures chauffantes peuvent être mises en place sur la grille après le tour de formation pour conserver la température des pneus, elles peuvent être branchées à un groupe électrogène de 2000 watts maximum, à l'exception de tout autre dispositif générateur d'énergie.

Les couvertures chauffantes sont autorisées sur la pit lane.

ART. 13 – ARTICLE RESERVE

ART. 14 - CONTROLE MEDICAL

Un médecin peut examiner les concurrents avant le départ des épreuves, il doit se tenir à la disposition du Directeur de Course. A la demande du jury, il peut être demandé un contrôle d'alcoolémie. Un concurrent refusant ces contrôles est exclu de l'épreuve.

La CNV se réserve le droit de demander la suspension de licence d'un pilote gravement accidenté jusqu'à ce que la commission médicale ait dirigé ce pilote vers un médecin référent qui statuera sur la possibilité de reprise de la compétition de ce pilote.

ART. 15 - CONSTATATION DE FAIT

Une pénalité de fait est constituée lorsqu'une infraction à la règle sportive est constatée par un officiel de l'épreuve, qu'elle relève exclusivement d'une constatation factuelle sans appréciation de la faute et que la sanction afférente est réglementairement et précisément définie.

ART. 16 – PASSAGE PAR LA VOIE DES STANDS

Pendant la course, un coureur sanctionné est prié de passer par la voie des stands.

Un panneau jaune portant les numéros d'un ou plusieurs coureurs (de couleur noire) est présenté à la ligne d'arrivée.

Si le panneau a été présenté 5 fois au coureur concerné et qu'il ne passe toujours pas par la voie des stands, le drapeau noir lui est alors présenté.

Pendant la procédure le coureur :

- ne peut s'arrêter à son stand.
- peut ensuite reprendre la course.

Le coureur doit respecter la limitation de vitesse (art 9 règles générales) dans la voie des stands. En cas d'infraction de cette limitation de vitesse la procédure de passage par la voie des stands (art 9 règles générales) est appliquée. Dans le cas d'une deuxième infraction à la limitation de vitesse un drapeau noir lui est présenté.

Dans le cas d'une course interrompue avant que la pénalité n'ait été exécutée, et s'il y a une deuxième partie, le coureur pénalisé est tenu de passer par la voie des stands après le départ de la deuxième partie de la course.

Dans le cas où l'organisation n'a pas été en mesure d'effectuer la procédure de passage par la voie des stands avant la fin de la course ou que le coureur concerné ne s'est pas arrêté (dans le cas où le panneau a été présenté à moins de 5 tours de l'arrivée) il se voit infliger une sanction de temps de 1 minute.

ART. 16.1 – PROCEDURE STOP AND GO

Si un pilote est sous le coup d'une procédure STOP AND GO, la direction de course notifie à son équipe cette sanction. Le pilote se voit alors présenter un panneau jaune avec son N° au niveau de la ligne d'arrivée, il doit alors rentrer dans la voie des stands et doit s'arrêter dans la zone prévue.

Un mécanicien peut se tenir à proximité pour l'aider à démarrer si le moteur a calé, il ne doit pas intervenir dans la procédure.

Lorsque le temps prévu par le règlement est écoulé le responsable de la procédure libère le pilote. Celui-ci doit respecter la limitation de vitesse (art 9 règles générales) dans la voie des stands. En cas d'infraction de cette limitation de vitesse, la procédure de Stop and go (art 9 règles générales) est appliquée. Dans le cas d'une deuxième infraction à la limitation de vitesse, un drapeau noir lui est présenté.

Il ne peut s'arrêter à son stand.

Si le panneau a été présenté 5 fois au coureur concerné et qu'il ne rentre toujours pas par la voie des stands, le drapeau noir lui est alors présenté.

ART. 17 – PORTEE DES REGLES GENERALES CNV

Les règles générales CNV s'appliquent à toutes les spécialités de la discipline CNV. En cas d'absence de texte ou d'imprécision des articles des différents règlements de Championnats, Coupes, Trophées ou hors Championnat.

Dans le cas où aucun texte ne s'applique, le Jury est souverain pour trancher un litige.

ART. 17.1 - CONTESTATION

En cas de contestation de l'interprétation des divers règlements, ainsi que des décisions des officiels de l'épreuve, les organes compétents sont le Tribunal de Discipline Régional ou National conformément aux dispositions du code de Discipline et d'Arbitrage.

ART. 17.2 - PENALITES DE FAITS

Les sanctions énoncées ci-dessous relèvent de la pénalité de fait.

- Pour les épreuves faisant l'objet d'un partenariat reconnu par la FFM (Promosport, coupes de marque, etc.) le non-respect par un pilote des obligations publicitaires découlant de son engagement, est sanctionné d'une amende de 75 €, ou des dispositions prévues dans le règlement de l'épreuve.

- Un pilote après une chute qui, sauf cas de force majeure, n'aide pas les commissaires de piste à dégager sa moto sera sanctionné d'une amende de 75 €.

ART. 18 – ARTICLE RESERVÉ

ART. 19 - SIMULATION DE DEPART

Les essais de départ sont autorisés après le drapeau à damiers, uniquement sur la piste et lorsqu'il n'y a pas de danger à le faire.

La zone où ces essais peuvent être effectués est délimitée par des panneaux "essais de départ".

ART. 20 – FRANCHISSEMENT DES LIMITES DE LA PISTE

Le franchissement des limites de la piste est passible de :

- *Franchissement pendant les essais : annulation du tour chrono,
- *Franchissement pendant la course : 10 secondes de pénalité par franchissement de la track limite.

Cet article n'est pas applicable pour les épreuves Moto 25 Power et Mini OGP.

ART. 21 – INCOMPATIBILITE DE FONCTIONS

Les fonctions de Président du Club organisateur sont incompatibles avec les fonctions de Directeur de Course, de Président du Jury ou de Responsable des contrôles techniques.

ART. 22 – INSCRIPTION D'EPREUVE

Toute inscription d'une épreuve relevant des disciplines CNV, y compris Mini OGP et Moto 25 Power, hors Championnat à la date d'une épreuve comptant pour un Championnat de France, des Coupes de France Promosport, d'une Coupe de France ou d'une épreuve de Championnat F.I.M. doit obtenir l'aval de la Commission Nationale de Vitesse. En règle générale, deux épreuves ne pourront se dérouler à la même date si elles puisent dans le même réservoir de commissaires de piste.

ART. 23 – 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.

ART. 23.1

Toute détérioration de matériel appartenant soit aux installations du circuit soit à un concurrent est sanctionnée par le jury de l'épreuve. Cette sanction peut aller jusqu'à l'exclusion de la manifestation de l'équipe de son auteur (quel que soit le nombre de pilotes) et de la totalité du Championnat par l'organe disciplinaire compétent.

ART. 24 – LAISSEZ-PASSER

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

ART. 25 – TRANSPONDEURS

Lors de chaque épreuve, les concurrents se verront remettre un transpondeur de chronométrage qui devra être constamment fixé sur la machine durant les essais et la course. Il doit être restitué au plus tard une heure après la fin de la course. En cas d'oubli, le pilote doit l'envoyer dans les trois jours à la F.F.M. ou à l'adresse du responsable du chronométrage.

Le transpondeur est sous l'entière responsabilité du concurrent, pendant toute la manifestation et jusqu'à sa restitution, en conséquence, la perte, le vol ou la détérioration du transpondeur est à la charge du concurrent.

REGLES GENERALES POUR LES EPREUVES D'ENDURANCE

Ces règles viennent en complément des REGLES GENERALES POUR LES EPREUVES DE VITESSE qui sauf dispositions contraires restent valables pour les épreuves d'endurance.

Obligation d'éclairage validé pour les épreuves d'endurance se déroulant de nuit conformément aux RTS.

ART. 26 – RAVITAILLEMENT

Lors des ravitaillements, le moteur doit être coupé et la machine béquillée, deux intervenants peuvent effectuer le ravitaillement.

Tout le personnel concerné par le ravitaillement, y compris la personne responsable de l'extincteur, doit porter une combinaison de protection contre le feu, doit se protéger les mains et les pieds avec des gants et des chaussures fermées, se protéger les yeux et la tête avec une cagoule ignifugée, un masque ou un casque. Ces consignes sont applicables durant les essais et la course.

La présence d'une personne avec un extincteur (dont le type est défini à l'article 29) est obligatoire.

Les opérations de ravitaillement doivent intervenir après toutes les interventions de maintenance.
Le pilote ne pourra pas rester sur la machine durant les opérations de ravitaillement en carburant.

ART. 27 - VITESSE DE CIRCULATION DANS LA VOIE DES STANDS

L'article 9.1 du règlement général s'applique durant les essais.

Pendant la course un dépassement de la vitesse dans la voie des stands est pénalisé pour la machine d'un Stop and Go de 30".

Toutefois le jury aura la possibilité d'augmenter cette peine (jusqu'à la disqualification pour raison de sécurité) pour des dépassements importants de la vitesse limitée.

ART. 28 - 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.

L'accès au mur de chronométrage est exclusivement réservé aux personnes munies des passes PILOTE, CHEF DE STAND et CHRONOMETREUR. Toutefois, 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 (pas de serre-joints).

ART. 29 – STANDS

Les stands sont accessibles sous l'entière responsabilité du locataire qui doit s'assurer que toutes les règles de sécurité sont respectées. Dans le cas où celle-ci ne le sont pas ou si un spectateur non autorisé traverse le stand et se rend sur la voie des stands le locataire sera considéré comme responsable et sa caution sera retenue.

Chaque équipe doit posséder dans son stand, à portée de la main, un extincteur.

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

(PAS D'EXTINCTEUR A EAU)

INTERDICTION ABSOLUE

De fumer dans, derrière et devant les stands.

D'amener un animal même attaché dans les stands.

De stocker de l'essence (seul un derrick ou système de remplissage de 30 litres maximum sera autorisé (2 fois 10 litres pour le Moto 25 Power). 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.

D'utiliser barbecue, gazinière, matériel électrique produisant un arc électrique (perceuse, compresseur, meuleuse, poste à souder...). Tous ces matériels peuvent être utilisés derrière les stands, loin des stocks d'essence (minimum 5 mètres).

De manipuler du carburant à moins de 3 mètres de couvertures chauffantes branchées. Ces dernières ne peuvent en aucun cas se trouver branchées à moins de 3 mètres du derrick et ce à moins de 50 cm du sol.

De vidanger sur le sol (prévoir un bac plat de 8 litres et en cas de salissure, le stand doit être nettoyé le plus vite possible).

De remonter la voie des stands à contre sens sur la moto, moteur en marche durant les essais et la course.

L'usage de tout appareil électrique filaire est formellement interdit.

ART. 30 – NEUTRALISATION

Si le directeur de course décide de neutraliser la course la procédure suivante est appliquée :

Le circuit est déclaré sous safety-car, chaque poste de commissaires présente le panneau SC, la sortie des stands est fermée (feu rouge) la course est neutralisée, tous les pilotes doivent ralentir et se mettre en file indienne derrière le safety car. Le dépassement du safety car est sanctionné par le Jury de l'épreuve qui peut appliquer une sanction allant jusqu'à la disqualification pour la course de référence.

Tout dépassement entre pilotes est interdit et sanctionné par :

Un stop and go tel que défini à l'article 16.1 des règles générale CNV (qui ne peut s'effectuer qu'une fois l'opération safety car terminée) si cette pénalité n'est pas effectuée avant la fin de course, l'équipage est pénalisé de 1 minute.

Les safety-cars entrent en piste gyrophares orange allumés, la course est toujours neutralisée et le dépassement toujours interdit les pilotes sont en file indienne.

Lorsque les safety-cars sont rappelés par le Directeur de Course, ils doivent éteindre le gyrophare au premier emplacement "safety-car" rencontré et quitter la piste à l'emplacement suivant.

Les dépassements restent toujours interdits jusqu'au moment où les safety-cars quittent la piste.

Les safety-cars doivent quitter la piste au même moment.

Pendant la procédure safety car, l'entrée dans la voie des stands est autorisée, les interventions mécaniques sont autorisées ainsi que le ravitaillement, le changement de machine est interdit. La reprise de la piste peut se faire selon la procédure suivante :

*Durant l'opération safety car, 15 secondes après le passage d'un safety car au niveau de la sortie des stands, le feu vert de celle-ci est allumé pendant 10 secondes.

*A la fin de l'opération safety car, 15 secondes après le passage du premier pilote, qui se trouvait derrière le safety car, au niveau de la sortie des stands, le feu vert de celle-ci est allumé pendant 10 secondes, puis le feu bleu (jaune) clignotant.

Si une intervention safety car se déclenche pendant qu'un pilote effectue un passage par la voie des stands ou un stop and go, il ne peut reprendre la piste que conformément aux conditions décrites ci-dessus.

REPRISE DE COURSE APRES DRAPEAU ROUGE

30.1

Si un nouveau départ de la course doit être donné, il l'est le plus rapidement possible, si les conditions de la piste le permettent.

La direction de Course annonce une nouvelle heure de la procédure de départ.

30.2

Le classement de la course au moment de la présentation du drapeau rouge doit être à la disposition des équipes avant la reprise de la course.

30.3

10 minutes avant l'ouverture de la voie des stands un mécanicien dûment identifié peut faire chauffer le moteur de la machine dans le parc fermé.

8 minutes avant la reprise de la course :

La sortie de la voie des stands est ouverte pour une durée 5 minutes.

Les équipes peuvent retirer les machines du parc fermé et ont le droit de changer les pneumatiques, procéder au ravitaillement et à tous travaux nécessaires et effectuer ce tour de reconnaissance.

A la fin de ce tour, mise en épis des machines suivant le classement au moment de la suspension de la course. Soit le départ est donné de manière identique à un départ normal après un tour de chauffe.

Soit le départ est donné derrière Safety Car.

Dans ce cas le premier Safety Car quitte la ligne de départ suivi par la première moitié des concurrents suivant le classement édité au début de la suspension de la course.

Lorsque celui-ci est arrivé à mi circuit le deuxième Safety Car démarre suivi du reste des concurrents.

La direction de course décide de la fin de l'opération Safety car. Dans ce cas particulier il faut que le premier groupe de coureurs soit celui qui passe sur la ligne de départ/arrivée en premier sans Safety car.

30.4

Les conditions pour un nouveau départ d'une course sont les suivantes :

- a. Toutes les équipes n'ayant pas déclaré abandon peuvent repartir.
- b. La position sur la grille est celle du classement au moment de la suspension de la course.

REGLES GENERALES POUR LES EPREUVES DE COURSE DE COTE

Ces règles viennent en complément des **REGLES GENERALES DE VITESSE** qui sauf dispositions contraires restent valables pour les épreuves de course de côte.

ART 31 - PROCEDURE DE DEPART

Un pré parc est situé à proximité du parc pilote. Les pilotes doivent se présenter au pré parc dans l'ordre de leur série suivant les consignes données par la direction de course lors des briefings avant de se rendre en prégrille pour les départs des courses.

Les départs des essais libres, des essais chronométrés et des courses sont donnés au minimum toutes les 20 secondes. Ils peuvent être donnés à l'aide d'un feu numérique.

A la demande d'un pilote, la direction de course peut retarder le départ d'un concurrent jusqu'à 40 secondes lorsqu'il est possible que le pilote précédent soit rattrapé lors de la montée pendant les essais libres et chronométrés.

ART 32 – CONDITIONS DE LA PISTE

COURSE SECHE (dry)

Une course déclarée sèche (dry) est interrompue par le Directeur de Course et déclarée mouillée (wet), s'il considère que les conditions climatiques modifient le revêtement de la piste et que les coureurs souhaitent probablement changer de pneus.

Toute la série (les pilotes qui ont passé la ligne d'arrivée ainsi que ceux qui attendaient au départ) regagne le parc pilote pour changer les pneus, le temps imparti pour l'échange des pneus est de 20 min maximum.

Un nouveau départ pour la série arrêtée sera redonné.

COURSES MOUILLES (wet)

Une course déclarée mouillée (wet), généralement commencée dans des conditions changeantes ou mouillées, n'est pas arrêtée pour des raisons climatiques et les coureurs qui souhaitent changer de pneus doivent le réaliser dans une zone sécurisée et le faire pendant le déroulement des épreuves.

Dans tous les cas où une montée est arrêtée pour des raisons climatiques, le nouveau départ est automatiquement déclaré course mouillée (wet).

ART 33 – INTERRUPTION D'UN ESSAI OU D'UNE COURSE

Le drapeau rouge est présenté aux postes de commissaires de piste lorsqu'il y a un incident ou un accident sur la piste. Les commissaires de piste en informent immédiatement la direction de course qui interrompt les départs.

Les pilotes doivent s'arrêter immédiatement au poste concerné et en sécurité. Tous les pilotes situés entre le départ et le point de l'incident ou de l'accident redescendent jusqu'à la zone de départ sous le contrôle de la direction de course. Les pilotes ne peuvent pas redescendre de leur propre initiative.

Les pilotes redescendus après une interruption reprendront leur départ dans le même ordre que défini par leur série. Le pilote auteur de l'interruption d'un essai ou d'une course ne peut pas reprendre la montée en cours.

ART 34 – PILOTES GENES

Lorsqu'un commissaire de piste constate qu'un pilote a été gêné lors de sa montée par un concurrent plus lent devant lui, (c'est-à-dire qu'il revient sur le pilote plus lent l'obligeant à ralentir ou à provoquer un dépassement) il en informe le directeur de course.

Le pilote gêné ne doit en aucun cas s'arrêter et provoquer une interruption de la série. Il doit terminer la montée sans dépasser le pilote lent pour ne pas le gêner. Le pilote doit également signaler sa gêne en levant le bras lors des passages devant les postes de commissaires de piste.

Le directeur de course peut alors décider de faire remonter le pilote gêné pour sa série qu'il effectuera en premier de la série suivante ou à un autre moment suivant les particularités du déroulement de l'épreuve.