

## REGLEMENT

**ART 1 – DEFINITION :** Le championnat de ligue 2010 se disputera sur 6 courses organisées sur le territoire de la ligue des Pays de la Loire, seront titré :

**TEAM :** le TEAM ayant obtenu le plus grand nombre de points par addition des points marqués aux classements scratch de chaque épreuve sera déclaré CHAMPION DE LIGUE ENDURANCE TOUTE CATEGORIE.

Le Team ayant obtenu le plus grand nombre de point par addition des points marqués dans sa catégorie sur chaque épreuve sera déclaré CHAMPION DE LIGUE ENDURANCE PAR CATEGORIE. Les teams classés 2<sup>ème</sup> et 3<sup>ème</sup> seront récompensés

**Pour qu'un team soit reconnu comme appartenant à la ligue, il est obligatoire qu'au moins un pilote de ce team possède une licence à l'année souscrite dans un club de la ligue.**

**PILOTE :** le pilote ayant **une licence à l'année prise dans la ligue**, moins de 21 ans au 01 Janvier 2010 qui aura marqué le plus grand nombre de point par addition des classements scratch sera déclaré « CHAMPION DE LIGUE ENDURANCE »

### ART 2 – CATEGORIES

Les machines admises, réparties en 3 catégories, sont les suivantes :

**1 – Open jusqu'à 80 cm3 2 temps et 125 cm3 4temps monocylindre à variateur : plaques blanches numéros noirs**

**2 – Open jusqu'à 80 cm3 2 temps à boîte de vitesses - plaque jaunes numéros noirs**

**3 – Open 125cm3 4T Monocylindre à Boîte de vitesses : plaque noirs numéros blancs**

La coupe de marque MALOSI pourra être incluse dans les épreuves comptant pour le championnat en ayant un classement séparé, dans le cas où les capacités de la piste le permettent. La priorité étant donnée au championnat.

Les plaques de course seront de forme rectangulaire, dimensions 280 mm x 235 mm.

Dimension des chiffres :

- Hauteur : 14 cm - Largeur : 9 cm
- Epaisseur : 2,5 cm - Espacement entre deux chiffres : 2,5 cm

**NUMEROS :** l'attribution des numéros de course, sera de 100 à 199 et sera effectuée pour chaque team par l'organisateur en accord avec le délégué à la première épreuve. Pour les courses suivantes, les teams obtiendront leur numéro de machine auprès du club organisateur, toujours en accord avec le délégué. **LES NUMEROS DE 1 à 99 SONT RESERVES au Championnat de France.**

### ARTICLE 3 – REGLES TECHNIQUES GENERALES POUR TOUTES LES CATEGORIES

#### MODIFICATIONS OBLIGATOIRES

- béquilles, rétroviseurs, clignotants, phare et feu AR. Démontage des
- Embouts de guidon fermés.
- Les repose-pieds devront être repliables avec ressorts de rappel ou réalisés dans un matériau facilement cassable.
- Tous les reniflards (essence, huile, eau, électrolyte) devront aboutir dans un ou plusieurs récupérateurs.
- Tous les bouchons de remplissage ou de vidange devront être freinés.
- Avertisseur sonore démonté ou neutralisé.

#### 3.1 – Matériaux

Il est interdit d'utiliser les matériaux suivants dans la fabrication du moteur (sauf pour la bielle et les clapets) fibres composites, magnésium et titane.

Les supports de béquille devront être réalisés en nylon, téflon ou matière équivalente.

#### 3.2 – Leviers

Tous les leviers (embrayage, freins,...) doivent en principe se terminer par une sphère (diamètre de 16 mm minimum). Cette sphère peut également être aplatie mais dans tous les cas, les bords doivent être arrondis (épaisseur minimum de la partie aplatie : 14 mm). Ces extrémités doivent être fixées d'une façon permanente et faire partie intégrante du levier.

### 3.2.1 –

Les vis de fixation des étriers de frein avant doivent être arrêtées par un fil métallique de sécurité.

### 3.3 – Papillons de gaz

Les papillons de gaz doivent se fermer d'eux-mêmes lorsque la poignée de gaz est relâchée.

### 3.4 – Coupe circuit

Un coupe circuit doit être monté de façon à fonctionner lorsque le conducteur quitte sa machine. Ce coupe circuit doit interrompre le circuit primaire d'allumage et doit être muni d'un câblage pour l'arrivée et le retour du courant.

Il doit être placé aussi près que possible du milieu du guidon et être actionné au moyen d'un fil non élastique de longueur et d'épaisseur adéquate, fixé au poignet du conducteur. Un câble en spirale (semblable à un fil téléphonique) d'une longueur maximale de 1 m est obligatoire.

### 3.5 – Protections

Carter moteur, embrayage et transmissions devront comporter toutes leurs vis et ne pas être allégés. Toutes les transmissions devront être protégées.

Un garde chaîne doit être installé de manière à empêcher que la jambe ou le pied du pilote ne se coince entre le brin de la chaîne inférieure et la couronne arrière. Cette protection, fixée solidement, sera dans un matériau rigide (plastique ou téflon) ayant les bords arrondis et d'une épaisseur minimale de 5 mm (métal interdit). Une protection du pignon de sortie de boîte est obligatoire.

### 3.6 – Refroidissement

Si refroidissement liquide : eau uniquement ou eau additionnée d'alcool.

### 3.7 – Carburant

Le carburant utilisé sera du Sans Plomb de type SP 95 ou SP 98 vendu aux pompes routières, sans additif.

**Un tapis de sol est obligatoire pour toute intervention sur la machine de manière à protéger l'environnement.**

### 3.8 – Garde-boue

Les garde-boue avant et arrière sont obligatoires.

### 3.9 – Tuyaux d'échappement et silencieux

Les tuyaux d'échappement et silencieux doivent être conformes aux normes de bruit en vigueur, soit 92 dB à 5000 T/mn pour les 50cc et 80 cc, et ne pas dépasser l'aplomb de la roue arrière. Tous les bords tranchants doivent être arrondis avec un rayon de 2 mm. Le silencieux d'admission est obligatoire.

Pour la catégorie 125 4 temps monocylindre, la norme de bruit ne devra pas dépasser **100** dB pour une vitesse de piston de 13 mètres par seconde **sans tolérance**.

### 3.10 – Guidon

Les extrémités exposées du guidon doivent être bouchées avec un matériau solide ou recouvertes de caoutchouc. Le guidon doit être équipé d'une protection rembourrée sur la barre transversale. Les guidons sans barre transversale doivent être équipés d'une protection rembourrée située au milieu du guidon, recouvrant largement les brides du guidon.

Si des protège-mains sont utilisés, ceux-ci doivent être d'une matière résistant aux chutes.

#### 3.10.1 – Largeur

Machine de course sur route : largeur minimum de 400 mm, largeur maximum : 700 mm.

Machine tout-terrain : largeur maximum 850 mm.

#### 3.10.2 – Angle de braquage

Un espace minimum de 30 mm, entre le guidon avec ses leviers et le réservoir (angle de braquage au maximum) est obligatoire.

### 3.11 – Repose pied

Les repose-pied doivent être repliables ou en téflon.

### 3.12 – Plaques numéros

Les plaques comportant les numéros doivent être fixées à l'avant et des deux côtés de la machine de manière à être **clairement visibles**.

**PROTECTIONS DES PIÈCES TOURNANTES** : Les protections doivent rester en place durant toute la durée des essais et de la course (protections d'origine sur scooters et 50 cm<sup>3</sup> à boîtes de vitesses ou telles que définies à l'article 2.5 du règlement Technique du Championnat National Vitesse 50 cm<sup>3</sup> pour les autres). Carter de protection du pignon de sortie de boîte obligatoire sur 50 cm<sup>3</sup> à boîte de vitesses.

### 3.13 LANCEURS SONT INTERDITS SUR LES MACHINES A VARIATEUR.

### 3.14 – Récupérateur

Lorsqu'une machine est munie de reniflards (huile, eau, essence), la sortie de ceux-ci doit se faire dans un récupérateur, facilement accessible et vide avant tout départ.

### 3.15 – Bouchons de vidange, niveau et remplissage

Tous les bouchons de vidange, niveau et remplissage doivent être étanches, bien vissés et freinés.

### 3.16 – Pneumatiques

Le choix des pneus est à usage routier. L'utilisation de couvertures chauffantes est interdite hors des stands.

### 3.4 – Eléments de fixation (attaches diverses)

Les éléments de fixation standard peuvent être remplacés par des éléments de fixation de n'importe quel matériau (sauf titane). La solidité et le type doivent être égaux ou supérieurs à la solidité de l'élément de fixation standard qu'ils remplacent. Les attaches de carénage peuvent être changées par des attaches de type rapide. Les éléments de fixation peuvent être percés pour recevoir des fils de freinage de sécurité, mais des modifications en vue d'un allègement ne sont pas autorisées.

### **3.17- Capacité des réservoirs**

#### **Promotion**

Réservoir de forme strictement d'origine et de capacité n'excédant pas 14 litres.

#### **Open**

Réservoir d'origine de la machine ou de capacité n'excédant pas **14 litres** pour les réservoirs non d'origine.

**En aucun cas, ne sont autorisés, les réservoirs additionnels ou prévus pour d'autres usages.**

### **3.18- Boîtes à air et cornets fixés sur la plateforme repose pieds (scooters)**

La hauteur de la boîte à air et cornet ne devra excéder **8 centimètres**.

### **3.19- Sabots récupérateurs**

Les sabots récupérateurs sont obligatoires pour tout type de machine (4temps)

Les machines devront être présentées au contrôle technique avec le sabot démonté.

## **ARTICLE 4 – Equipements**

Les pilotes devront présenter leur équipement complet en bon état. Le casque doit être de type intégral, d'une seule pièce, à jugulaire, de moins de 5 ans et homologué (normes E... ou O5...).

Les pilotes devront présenter leur équipement : une combinaison en cuir d'une seule pièce, doublée avec un matériau de type coton, soie, Nomex. Les doublures synthétiques sont interdites. Les gants et les bottes doivent être en cuir. La protection dorsale est obligatoire.

## **ARTICLE 5 – REGLEMENT SPECIFIQUE CATEGORIE 80cc**

Le poids de la machine réservoir vide, avec le pilote le plus léger compris son équipement, ne pourra être inférieur à 135 Kg.

Le carburateur devra avoir un diamètre maximum de 26 mm, si ce n'est pas le cas une bride de 26 mm doit être installée entre le carburateur et les clapets.

### **ARTICLE 5.1 – REGLEMENT SPECIFIQUE N'EXCEDANT PAS 125 cm3 4 TEMPS MONOCYLINDRE**

Le coupe circuit sera placé suivant l'article 3.4 du présent règlement.

## **ARTICLE 6 – TELEMETRIE**

En aucun cas, des informations ne doivent être transmises à ou d'une machine en marche. Un dispositif de signalisation officielle peut être exigé sur la machine.

Les appareils de chronométrage automatique (appareils de chronométrage sur la machine) ne sont pas considérés comme de la télémétrie.

Les appareils de chronométrage automatique ne doivent pas perturber les méthodes et équipements de chronométrage officiel.

## **ART 8 – CALENDRIER**

10 -11/04 Fontenay le C. (85) MC FONTENAY (4 heures)

25 /04 Le Mans (72) AM SARTHE (6 heures)

16/05 Le Mans (72) MC MONTGESNOIS (6 heures)

20/06 Le Mans (72) ASCOP MOTO LE MANS (6 heures)

17 - 18/07 Ancenis (44) MC LOIRE ATLANTIQUE (4 heures)

11/09 Le Mans (72) ASM ACO (6 heures)

## **ART 9 - PILOTES – EQUIPAGES:**

Chaque équipe sera composé de **2 à 4 pilotes maximum (dont un âgé de plus de 16 ans) afin de respecter les temps de conduite (cf : article 10 : courses).**

**Chaque équipage devra comprendre au minimum un pilote âgé de moins de 21 ans Au 1<sup>ER</sup> Janvier de l'année en cours**

Un pilote ne peut être inscrit que dans une seule équipe par épreuve.

Age minimum 12 ans le jour de la course pour les machines moins de 25cv

Licences pour les pilotes de machines 50 cc : NCA, NCJ, NCB, Licence 1 épreuve

**Tout pilote mineur devra obligatoirement être accompagné d'une personne représentant légale ou mandaté, titulaire d'une licence FFM en cours de validité, minimum catégorie LAP (assistant pilote). Tout responsable de team devra être titulaire d'une licence FFM au minimum de catégorie LAP.**

**Chaque pilote devra porter un bracelet de couleur fourni par l'organisateur et ce dès les premiers essais.**

## **ART 10 - ENGAGEMENTS :**

Les engagements devront parvenir au Club Organisateur **au minimum 21 jours** avant la date de la manifestation accompagnés du droit d'engagement - non remboursable, afin de permettre au club de confirmer ou d'infirmer l'organisation de l'épreuve. – Le droit d'engagement est fixé à **168 € maximum par machine et par course pour les épreuves de 6 heures et 158 € pour les épreuves de 4 heures** (il n'y a pas de droit d'engagement par pilote), **location de transpondeur comprise**. Autorisation parentale pour les

mineurs. Passée cette date et dans la limite des places disponibles, ce droit sera majoré de **30 €**, **location de transpondeur comprise**.

Les engagements sont enregistrés dans l'ordre d'arrivée (cachet de la poste faisant foi). Le règlement particulier pourra limiter à la capacité du circuit le nombre d'équipages admis. Ils ne deviennent définitifs qu'après encaissement des droits et confirmation par l'organisateur.

Pour les épreuves se déroulant dans le cadre du Championnat de France d'Endurance réservé au machine n'excédant pas 25cv, priorité sera donné aux teams ayant marqué des points au Championnat.

L'organisateur doit obligatoirement confirmer l'engagement en joignant les horaires prévisionnels, au plus tard 8 jours après la date de clôture des engagements **ainsi que la mise à disposition du paddock pour les concurrents.**

#### **ART 11- CHRONOMETRAGE - TRANSPONDEURS**

Le chronométrage des machines se fera par système de transpondeur que les concurrents devront fixer sur leur machine. Des supports de transpondeur seront vendus aux pilotes au prix de **10 €** et resteront leur propriété.

Une caution de **200 €** sera demandée en échange de la délivrance du transpondeur pour en garantir le retour.

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 de ce transpondeur est à la charge du concurrent.

La caution sera remboursée intégralement lors de la restitution du transpondeur en bon état à la fin de la Manifestation.

***Les numéros seront attribués à la première épreuve par l'organisateur et resteront valables toute la saison. Pour les épreuves suivantes, les numéros seront attribués suivant les disponibilités. Un numéro ne pourra être attribué qu'une seule fois dans la saison.***

***Le numéro de chaque team devra être affiché dans les stands bien lisiblement. Un emplacement sera mis à la disposition de chaque team, charge pour lui d'y installer son stand qui sera placé sous sa responsabilité.***

#### **ART 12 - VERIFICATIONS - BRIEFING**

**Vérifications Administratives** : les pilotes devront présenter :

- leur confirmation d'engagement.
- leur licence en cours de validité, permis de conduire ou CASM,

**Vérifications Techniques** : les machines conformes aux prescriptions des articles 2 et 3 du présent règlement devront être présentées avec plaques et numéros de course, ainsi que leur transpondeur en place.

En même temps que la machine, les pilotes devront présenter :

- leur passeport technique qui leur sera remis **à la première épreuve** à laquelle ils participeront
- leur casque homologué, de type intégral, d'une seule pièce et avec jugulaire,
- leurs gants et bottes en cuir,
- leur équipement de cuir ou renforcé (Voir RTG Règles générales techniques championnat de France). **Doublures Nylon interdites**

- leur protection dorsale.

**Briefing** : Tous les teams devront assister au briefing obligatoire prévu à leur intention, le jour de la course.

#### **ART 13 – ESSAIS**

**Une séance d'essais chrono de 1 heure en continu ou deux fois 30 minutes devra être prévue**

**Chaque pilote doit avoir effectué un minimum de 2 tours d'essais.**

Le meilleur temps réalisé par chaque équipage positionnera la machine sur la grille de départ.

Si le nombre total d'équipes ayant participé aux essais est supérieur au nombre d'équipes admissibles pour la course, la répartition pour chaque catégorie se fera en appliquant la formule suivante et dans l'ordre des temps réalisés aux essais:

$$\frac{\text{Nombre d'équipe admise Pour la course}}{\text{X}} = \frac{\text{Nombres d'équipes ayant participé aux essais dans la catégorie}}{\text{Nombre total d'équipe ayant participé aux essais}}$$

**Dans le cas, ou par suite des arrondis de calcul, le résultat faisait apparaître un nombre d'équipages qualifiés supérieur à celui de l'homologation du circuit, le jury pourra exclure l'équipage ayant obtenu le plus mauvais temps de qualification lors des essais chronométrés**

**ART 14 - DEPART** : la grille de départ sera établie après les essais chronos et affichée au moment du briefing. Libre choix sera laissé au team pour désigner le pilote qui prendra le départ, donné en épi au drapeau national (type LE MANS). Toute machine absente sur la grille à l'issue du tour de reconnaissance ou du tour de chauffe devra partir depuis la zone des stands sur ordre d'un commissaire. **Un seul accompagnateur licencié sera admis en grille pour tenir la machine et ne devra en aucun cas aider au démarrage de celle-ci. (STOP and GO)**

#### **ART15 - COURSE :**

***L'organisateur fournira et positionnera une pendule pouvant être consultée par les pilotes.***

Durée : de 4 à 6 heures maximums.

Temps de conduite: se référer au règlement FFM

Une zone de relais pourra être prévue par l'organisateur.

25 NOV 2009

Les temps de conduite, après vérification, pourront donner lieu en cas de dépassement, à des sanctions sous forme de pénalités de temps ou déclassement. Toutefois une tolérance maxi de 5 minutes sera prise en considération.

### **Procédure “Stop and Go”**

Le temps d'arrêt pour une procédure est fixé à **30 secondes**

Si une pénalité “Stop and Go” est infligée à un pilote, un panneau portant l'inscription “STOP and GO” accompagné du numéro de la machine sera présenté au pilote. Celui-ci aura **cinq tours** pour s'arrêter à l'endroit défini par la direction de course. Si le pilote ne s'arrête pas au bout de cinq tours, le pilote sera exclu de la course. Toutefois la machine pourra continuer la course avec les autres pilotes. Si plusieurs pilotes sont passibles d'une procédure « Stop and Go » en même temps, les pilotes seront arrêtés suivant l'ordre des temps de qualification.

Dans le cas où la fin de la course interviendrait avant l'application de la procédure, le ou les pilotes concernés se verront infliger une pénalité de **30 secondes**

### **ARRETS :**

**Sur la piste :** En cas de panne sur la piste, le pilote devra placer sa machine en dehors de la piste de sorte qu'elle ne présente aucun danger pour les autres concurrents. Il pourra effectuer, dans ces conditions et sans aide extérieure, de petites réparations puis reprendre la piste sous le couvert des commissaires de piste.

Tout ravitaillement ou intervention d'assistance est strictement interdit sur la piste, en dehors des stands. Si la réparation ne peut être effectuée sur place, le pilote poussera sa machine dans le sens de la course en dehors de la piste et pourra revenir au stand par les raccourcis qui lui seront indiqués par les commissaires.

Tout pilote qui s'éloigne de plus de 10 mètres de sa machine entraîne l'abandon de celle-ci, donc de

L'équipage, exception faite en cas d'évacuation sanitaire. Dans ce cas, aucune personne autre qu'un officiel ne peut s'approcher de la machine en attendant le retour du pilote, sous peine de mise hors course.

D'autre part, le pilote ne devra en aucune manière quitter le Service Médical. Si celui-ci décide d'interdire au pilote de reprendre la course, le Directeur de Course pourra autoriser un autre pilote de l'équipe à récupérer la machine pour continuer l'épreuve, en respectant les conditions de temps de conduite prévues à l'article précédent.

**Aux stands :** L'accès aux stands ne peut se faire que par l'entrée de la piste de décélération. La circulation s'effectue à vitesse réduite devant les stands et jusqu'à l'accès à la piste de course.

Dès l'entrée de la piste des stands, le pilote peut recevoir l'aide de ses mécaniciens pour rejoindre son stand. Le retour sur la piste de course s'effectue par la sortie de la piste des stands, aux ordres du commissaire en place.

**Il est formellement interdit de fumer dans les stands, de souder ou d'employer quelque source de chaleur que ce soit. Un extincteur vérifié fourni par le team devra rester facile d'accès pendant toute la durée de l'épreuve.**

**Lors de ravitaillements la machine devra être béquillée et le pilote ne devra pas rester sur sa machine**

**Un extincteur vérifié et fourni par le team devra rester facile d'accès durant toute la durée de l'épreuve.**

**Arrêts de la course :** Si pour une raison grave, la Direction de course estime devoir interrompre la course, cela se fera sur présentation du drapeau rouge EXCLUSIVEMENT. Les coureurs rejoindront alors, à vitesse réduite, le parc fermé, où devront également être placées immédiatement les machines arrêtées à leurs stands au moment de la présentation du drapeau rouge.

**Si une machine arrêtée à son stand n'est pas roulante au moment de l'arrêt de la course, elle ne sera pas déplacée, mais toute intervention sur cette machine devra cesser jusqu'au moment du nouveau départ.**

**Nouveau Départ :** Les conditions pour redonner le départ de la course sont les suivantes :

- **Moins de trois tours effectués :** Lorsque le drapeau rouge est présenté avant que le pilote en tête et tous les autres pilotes dans le même tour aient terminé leur troisième tour, le premier départ sera nul et sans valeur. Les machines peuvent être réparées ou remplacées. Le nouveau départ de la course sera donné pour la distance totale de la course (Le directeur de Course peut réduire celle-ci) et les positions sur la grille de départ seront identiques à celles du premier départ. La place de tout motocycle ne pouvant prendre le départ de cette nouvelle course restera vacante.
- S'il est impossible de recommencer la course, aucun point ne sera attribué pour le championnat
- **Plus de trois tours et moins des deux tiers de la distance effectuée :** Lorsque le drapeau rouge est présenté après que le pilote de tête et que tous les autres pilotes dans le même tour que le premier ont terminé leur troisième tour :
- a) La course sera considérée comme étant en deux parties. Le classement de cette première partie sera effectué sur le dernier tour où tous les pilotes dans le même tour que le premier auront franchi la ligne de chronométrage avant la présentation du drapeau rouge.

**Exemple : Si le drapeau rouge est présenté quand le coureur de tête est dans son 10<sup>ème</sup> tour après avoir terminé son 9<sup>ème</sup> tour, et qu'un ou plusieurs pilotes dans le même tour que le coureur de tête n'ont pas terminé leur 9<sup>ème</sup> tour, le résultat de la course sera alors basé sur le 8<sup>ème</sup> tour. Si un drapeau rouge est présenté lorsque le coureur de tête et tous les autres coureurs dans le même tour que celui-ci sont dans leur 10<sup>ème</sup> tour après avoir terminé leur 9<sup>ème</sup> tour, le résultat de la course sera alors basé sur le 9<sup>ème</sup> tour.**

- b) Les positions de départs se feront selon l'ordre des machines à la fin de la première partie, information qui sera donnée par le chronométrage.
- c) Seuls sont admis au nouveau départ, les pilotes n'ayant pas signé une feuille d'abandon avant la présentation du drapeau rouge.
- d) Lorsque la course se déroule en plusieurs parties, on additionne le nombre de tours effectués dans chacune d'elles et le pilote vainqueur est celui ayant accompli le plus grand nombre de tours. En cas d'égalité de tours c'est l'addition des temps réalisés dans chaque partie qui entrera en considération.

Lorsque les temps de la première partie de la course ne pourront être obtenus, des points seront attribués pour chacune des manches (1 point pour le 1<sup>er</sup>, 2 point pour le 2<sup>nd</sup>, etc). Sera déclaré vainqueur le pilote qui totalisera le moins de points et ainsi de

suite. En cas d'ex-æquo, le résultat de la partie de course la plus longue prédominera, en cas d'égalité de tours, le résultat de la seconde partie de course sera prépondérant.

- e) La distance de la nouvelle course sera celle requise pour achever la distance totale de la course. (La direction de course pourra réduire cette distance)
- f) S'il est impossible de recommencer la course, la moitié des points sera attribuée pour le championnat

**Plus des deux tiers de la distance effectué** : Lorsque plus des deux tiers de la distance initiale de la course, arrondie au nombre entier de tours **inférieur** ont été effectués, la course sera considérée comme complète. Le classement sera effectué sur le dernier tour où tous les pilotes dans le même tour que le premier auront franchi la ligne de chronométrage avant la présentation du drapeau rouge

Si deux drapeaux rouges ont déjà été présentés dans la même course et qu'il est nécessaire d'arrêter une nouvelle fois celle-ci, Il ne sera pas donné de nouveau départ même si les deux tiers de la durée initiale de la course ne sont pas atteints. Dans ce cas, si plus de 50% de la distance ou de la durée initiale de la course sont atteints la totalité des points sera attribuée.

Le Directeur de Course en accord avec le jury pourra déroger à cette règle. Dans les cas ci-dessus, l'heure d'arrivée reste celle qui découle du départ initial, sans tenir compte des durées d'interruption.

S'il est impossible de recommencer la course, la totalité des points sera attribuée pour le championnat.

Course interrompue après le drapeau à damier, voir article 6-3 des règles générales CCR

## NEUTRALISATION

Si pour toute cause que se soit, la course devait être neutralisée :

- la direction de course présentera un panneau portant l'inscription « SAFETY CAR »
- les commissaires de pistes présenteront un drapeau Rouge avec la « Croix de St André »
- un véhicule de sécurité gyrophare allumé entrera en piste afin de retenir les machines à vitesse réduite jusqu'à la fin de l'intervention.

A partir de l'entrée en piste de ce véhicule, les pilotes sont sous le régime du drapeau jaune. Tout dépassement est interdit. Ils devront se présenter en file indienne devant le poste de chronométrage. Durant cette procédure, les arrêts aux stands sont autorisés. **La sortie des stands s'effectuera de la manière suivante : Le commissaire à la sortie des stands ouvrira celle-ci 10 secondes derrière le safety car et ce pendant 10 secondes pour permettre aux concurrents dans les stands de reprendre la piste.**

Les tours réalisés durant cette procédure sont comptabilisés au même titre que ceux de la course.

A la fin de l'intervention, le véhicule éteindra son gyrophare en passant devant le poste de chronométrage et sortira de la piste à la fin du tour.

**Dans le cas de chute, s'il s'avère que la machine est endommagée, elle devra être contrôlée par un commissaire technique après réparation avant de reprendre la piste.**

**ART 16 - ARRIVEE** : Au terme de la course, le drapeau à damier sera abaissé au passage du pilote de tête sur la ligne d'arrivée. Pour être classés, le pilote et sa machine devront avoir franchi la ligne d'arrivée après le passage du vainqueur, dans les 5 minutes qui suivent le signal de fin de course.

Si un (des) coureur(s) précède(nt) de près, avant la ligne d'arrivée, le coureur de tête lors du dernier tour, le Directeur de course présentera 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.

Dès le moment où le drapeau à damier est abaissé, la sortie des stands sera fermée.

## ART 17 - CLASSEMENT DE LA COURSE – RECOMPENSES

Le classement de la course sera établi en fonction du nombre de tours accomplis et de l'ordre de passage sur la ligne d'arrivée.

Pour être classé, un équipage doit :

- avoir franchi la ligne d'arrivée (sur la piste) dans les conditions prévues à l'article 11
- avoir couvert au moins 75% du nombre de tours parcourus par le vainqueur de sa catégorie.

Dans le cas où la course se serait disputée en plusieurs manches, on additionnerait le nombre de tours effectués dans chacune d'elles, l'équipage ayant effectué le plus grand nombre de tours étant proclamé vainqueur. En cas d'égalité du nombre de tours, c'est l'ordre d'arrivée de la deuxième manche qui serait pris en considération.

Des coupes ou récompenses seront remises par l'organisateur suivant mention au règlement particulier de l'épreuve.

**Les points pour le Championnat seront attribués par catégorie**

Le classement du championnat se fera par le cumul des points attribués à chaque teams et à chaque épreuve inscrite au calendrier 2010. L'attribution de points sera identique pour chaque épreuve (4 heures ou 6 heures).

Barème des points par catégorie :

1 <sup>er</sup>	25pts	6 <sup>ème</sup>	10pts	11 <sup>ème</sup>	5pts
2 <sup>ème</sup>	20pts	7 <sup>ème</sup>	9pts	12 <sup>ème</sup>	4pts
3 <sup>ème</sup>	16pts	8 <sup>ème</sup>	8pts	13 <sup>ème</sup>	3pts
4 <sup>ème</sup>	13pts	9 <sup>ème</sup>	7pts	14 <sup>ème</sup>	2pts
5 <sup>ème</sup>	11pts	10 <sup>ème</sup>	6pts	15 <sup>ème</sup>	1pts

**Lorsqu'une épreuve de championnat de ligue sera incluse dans une épreuve comptant pour un championnat de France ou trophée .Les pilotes engagés dans cette épreuve seront classés dans ce championnat de la façon suivante : leur classement sera extrait du classement scratch. Exemple : Le premier sera celui obtenant le meilleur résultat, il prendra les points du premier soit 25 points et ainsi de suite. Le classement du championnat sera déterminé par le cumul des résultats obtenus sur la totalité des épreuves inscrites au calendrier.**

### **ART 18 - VERIFICATIONS FINALES :**

A la fin de la course, toutes les machines seront placées en parc fermé, les 3 premières seront vérifiées, d'autres pourront l'être à la discrétion de la Direction de Course.

Durée du parc fermé : 30 minutes après l'affichage des résultats.

### **ART 19 - RECLAMATIONS (Titre VI du Code Sportif National)**

Elles devront être présentées, par écrit, au Directeur de Course, accompagnées d'une caution de **75 €**, dans les délais prévus au titre VI du Code Sportif National. Cette caution ne sera remboursée que si le bien fondé de la réclamation est reconnu.

En outre, pour toute réclamation portant sur une machine et nécessitant un démontage moteur, il sera demandé une caution de 100 € pour un moteur 2 temps et de 200 € pour un moteur 4 temps. Cette caution sera remboursée si la machine démontée s'avère non conforme ou versée au concurrent contraint au démontage si la conformité est reconnue.

Le directeur de course peut faire démonter toute machine de son choix à l'arrivée. Un pilote contraint de démonter ne peut prétendre à une indemnité quelconque (sauf disposition réglementaire particulière).

Tout litige suite à un démontage après la manifestation sera tranché par la CCR, après avis des commissaires techniques responsable du contrôle, en cas de contestation de la décision, l'instance compétente est le tribunal national de discipline et d'arbitrage.

Lors des épreuves, la FFM se réserve toute possibilité quant aux vérifications et démontage d'une machine, notamment la saisie provisoire de pièces (assemblées ou non) pour contrôle ultérieur. La non disponibilité temporaire, pour le concurrent de ses pièces, ne peut donner lieu à aucune indemnité ou réclamation. Ces pièces seront remises à la disposition du concurrent le plus rapidement possible.

### **ART 20 - SANCTIONS**

Des sanctions (amendes, Stop and Go », déclasserement voire exclusion), pourront être infligées, par les officiels, aux pilotes, si eux même ou leurs accompagnateurs ne respectent pas les règles de sécurité, de bruit et de comportement dans les enceintes sportives (piste, stands, paddock et les abords), sans préjuger des sanctions complémentaires demandées par le jury auprès des instances disciplinaires.

### **ART - 21 : OFFICIELS**

Pour chaque épreuve,

La commission désignera le Directeur de Course, un Directeur de Course Adjoint possédant la qualification 1<sup>er</sup> Degré Vitesse et ayant satisfait au spécifique 50cc.

La commission désignera un Délégué possédant la qualification 1<sup>er</sup> Degré Vitesse et ayant satisfait au spécifique 50cc.

L'organisateur désignera 2 Commissaires Sportifs possédant la qualification 50cc.

La Ligue désignera un Commissaire Technique et un Commissaire Technique Adjoint.

**Le Délégué sur les épreuves devra envoyer : la liste des engagés ayant effectivement pris part à la course comprenant la date de naissance des participants et le classement scratch à Joël BESNARD**

### **ART - 22: LITIGES**

En cas de litige sur l'épreuve, il sera tranché par le Jury conformément au Code Sportif National, au présent règlement et aux règles générales CCR.

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

### **ART - 28 : CHAMPIONNAT**

En cas de litige sur le classement du championnat, celui-ci sera examiné par la commission et sera éventuellement transmis au TNDA

### **ART – 29 : 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 – 30 : LAISSEZ-PASSER**

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

### **ART – 31 : CONTRÔLE ANTI-DOPAGE**

Des contrôles pourront avoir lieu lors des manifestations du Championnat.