

REGLES GENERALES POUR LES EPREUVES DE VITESSE

(Celles-ci viennent en complément au Code Sportif Fédéral)

PREAMBULE

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.) devront être identifiés aux machines pour lesquelles ils sont utilisés, ils ne devront 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 pourra être sanctionné par le jury de l'épreuve, la sanction prononcée pourra 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.

NATIONAL PRESENTE DEPUIS LE VEHICULE DE DIRECTION DE COURSE	Fermeture de la piste aux non-compétiteurs.
NATIONAL AGITE 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 FIXE	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 AGITE OU FEU ROUGE FIXE	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 AGITE	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 drapeau rouge à Croix de St André Blanche quand un safety-car emprunte la piste
JAUNE AVEC BANDES VERTICALES ROUGES FIXE	Surface glissante quelle qu'en soit la cause. Changement d'adhérence. 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 AGITE	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 AGITE	Le drapeau doit être présenté quand un véhicule lent emprunte la piste, le dépassement du véhicule lent est autorisé. Le dépassement entre pilotes est interdit.
ROUGE AVEC UNE CROIX DE Saint-André blanche Fixe	Le drapeau 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 FIXE	Le drapeau doit être présenté sur un ordre de la direction de course, lorsqu'il commence à pleuvoir en un point du circuit. Si la pluie s'intensifie, il sera présenté accompagné du drapeau jaune à bandes rouges.
NOIR AVEC UN DISQUE ORANGE FIXE	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 FIXE	Signal d'arrêt pour le motocycle portant ce numéro. Le pilote doit rentrer aux stands et ne pourra plus repartir.

A DAMIERS NOIRS ET BLANCS AGITE

Fin de la course ou des essais.

A DAMIERS NOIRS ET BLANCS PRESENTE
DEPUIS LE VEHICULE DE DIRECTION
DE COURSE

Ouverture de la piste aux non-compétiteurs.

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 sera 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 sont engagés, la catégorie pourra être supprimée, les pilotes seront informés de cette décision dans les meilleurs délais.

ART. 2.1 - ESSAIS OFFICIELS

Pour chaque classe, il sera prévu :

- soit une ou plusieurs séances d'essais chronométrés dont la durée sera définie par le règlement spécifique de l'épreuve ou par le règlement particulier. Les coureurs pourront 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. Il sera 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 PARTAGEE 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 seront répartis par tirage au sort pour la première épreuve et en fonction du classement provisoire pour les suivantes. Les pilotes non classés seront 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.

En cas d'ex-æquo, **le départage sera effectué en considération du deuxième meilleur temps de chaque pilote (et suivants si besoin était).**

le pilote ayant réalisé le meilleur temps en premier sera le mieux classé.

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 la moyenne des cinq meilleurs temps réalisés dans la série la moins rapide soit inférieur à 1,7% pour les circuits dont la longueur est supérieure à 2,5 Km et 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 sera 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 seront attribuées respectivement au plus rapide et au moins rapide des premiers de chaque série, les troisième et quatrième places de grille seront attribuées respectivement au plus rapide et au moins rapide des seconds de chaque série, les cinquième et sixième places de grille seront 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 seront 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 seront 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 seront attribuées respectivement au plus rapide, au deuxième plus rapide et au moins rapide des troisièmes de chaque série, etc.

En cas d'ex æquo, **le départage sera effectué en considération du deuxième meilleur temps de chaque pilote (et suivants si besoin était).**

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 seront attribuées aux coureurs des autres groupes.

ART 2.1.2 - PILOTES QUALIFIES

Le nombre de pilotes admis pour la course sera 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, et à 120 % de la moyenne des trois premiers pour la catégorie Side-Cars.

En cas d'ex-æquo, **le départage sera effectué en considération du deuxième meilleur temps de chaque pilote (et suivants si besoin était).**

Le Règlement Particulier de l'épreuve ou d'une série d'épreuves pourra prévoir une exception à la règle qui précède, notamment pour les épreuves d'Endurance Nationales.

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, sera celui indiqué dans le règlement particulier de l'épreuve.

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 sera complétée en remontant d'un rang les pilotes placés derrière le pilote forfait, la grille sera 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 ne sera pas complétée, la place du pilote forfait restera 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 seront 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 seront autorisés à prendre leur position sur la grille publiée. En aucun cas, ils ne peuvent pousser leur machine directement sur la grille de départ.

Les coureurs qui ne vont pas sur la grille peuvent partir pour le tour de chauffe depuis la voie des stands. Ils pourront prendre leur place sur la grille de départ, mais seront 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 sera présenté.

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

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

ART 3.01 – TOUR DE CHAUFFE

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

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

ART 3.1 - PROCEDURE TYPE "CHAMPIONNAT DE FRANCE-SUPERBIKE"

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 sortie des stands – panneau 5 mn sur la grille de départ

Lorsque les pilotes, après le tour de formation, ont rejoint leur place sur la grille, le Directeur de course déclarera les conditions de course.

Toutes les courses seront définies comme étant mouillées (wet) ou sèches (dry). Si la course est déclarée mouillée (wet), un panneau piste mouillée (wet race) sera présenté sur la grille. Si aucun panneau n'est présenté, la course sera 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) sera interrompue par le Directeur de Course, s'il considère que les conditions climatiques modifient le revêtement de la piste et que les coureurs souhaiteront probablement changer de pneus.

Courses mouillées (wet)

Une course déclarée mouillée (wet), généralement commencée dans des conditions changeantes ou mouillées, ne sera 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 sera 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 pourront prendre le départ du tour de chauffe, lorsque le feu vert de sortie des stands sera allumé (après le passage du peloton et avant la voiture de sécurité),

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

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 un mécanicien par machine (2 pour les 4 temps) et les officiels indispensables.

Tous les réglages ainsi que les changements de roues doivent être terminés lorsque le panneau "3 minutes" est présenté, les couvertures chauffantes doivent être enlevées, aussi bien pour les machines sur la grille de départ que pour celles en attente dans le couloir des stands il ne pourra 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 prendront le départ du tour de chauffe depuis le couloir des stands.

- Panneau moteur, les mécaniciens aident les pilotes à démarrer et évacuent la grille le plus rapidement possible. Tout pilote qui ne pourra pas démarrer devra regagner les stands et prendre le départ retardé depuis la sortie des stands après le peloton et devant 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. Dès que le dernier coureur a passé la sortie de la voie des stands, le feu de sortie des stands sera mis au vert et tout coureur qui attend dans la voie des stands sera autorisé à rejoindre le tour de chauffe. 30" plus tard le feu sera 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 devra rentrer dans la voie des stands et pourra 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 devra 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.

Allumage du feu rouge de départ lors de l'arrivée des premiers pilotes.

Lorsque chaque ligne est complète, le juge concerné abaissera 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 relèvera son panneau. **Le pilote devra 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 pourra aller jusqu'à l'interdiction de départ de la course concernée.**

H-30" Lorsque tous les panneaux seront baissés et tous les pilotes prêts, le Commissaire situé devant la première ligne avec son drapeau rouge s'écarte. Dès qu'il est en position de sécurité, le Directeur de Course peut allumer le feu vert.

En cas de problème après allumage du feu rouge, un feu orange clignotant ou un drapeau jaune sera actionné et le panneau "départ retardé" sera présenté. Un commissaire présentera 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 sera 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 seront 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 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 prendront 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'auraient pas rejoint la grille de départ avant la fermeture de la sortie des stands pourront prendre le départ du tour de chauffe, lorsque le feu vert de sortie des stands sera allumé (après le passage du peloton et avant la voiture de sécurité).

Sur présentation du drapeau vert, les pilotes partent ligne par ligne 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 devra rentrer dans la voie des stands et pourra 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.

Allumage du feu rouge dès l'arrivée des premiers pilotes.

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

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

Lorsque tous les panneaux seront baissés et tous les pilotes prêts, le Commissaire situé devant la première ligne avec son drapeau rouge s'écarte. Dès qu'il est en position de sécurité, le Directeur de Course peut allumer le feu vert.

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

Dès que le dernier coureur a passé la sortie de la voie des stands, les feux de sortie des stands seront mis au vert pour donner le départ aux coureurs qui sont dans le couloir des stands, puis ces feux deviennent bleus clignotant 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 ne sera prévu sur la grille de départ. Si un pilote souhaite changer de pneumatique, il pourra le faire dans la voie des stands. La procédure de départ ne sera pas retardée.

ART 3.3 - PROCEDURE REDUITE

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

Allumage du feu rouge dès l'arrivée des premiers pilotes. 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'auraient pas rejoint la grille de départ avant la fermeture de la sortie des stands pourront prendre le départ de la course, lorsque le feu vert de sortie des stands sera 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 devra rentrer dans la voie des stands et pourra 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 abaissera 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 relèvera son panneau. Il n'est pas permis d'essayer de retarder délibérément le départ.

Lorsque tous les panneaux seront baissés et tous les pilotes prêts, le Commissaire situé devant la première ligne avec son drapeau rouge s'écarte. Dès qu'il est en position de sécurité, le Directeur de Course peut allumer le feu vert.

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

Dès que le dernier coureur a passé la sortie de la voie des stands, les feux de sortie des stands seront mis au vert pour donner le départ aux coureurs qui sont dans le couloir des stands, puis ces feux deviennent bleus clignotant 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 devra 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 motocycle avant l'allumage du feu vert.

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

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, un drapeau rouge sera présenté par le Directeur de Course et par les postes de Commissaires, les feux rouges seront allumés, 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 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 :

a) Si le Directeur de Course décide d'interrompre une course, des drapeaux rouges seront présentés à la ligne d'arrivée et à tous les postes de commissaires et il allumera les feux rouges le long du circuit. Les coureurs doivent immédiatement ralentir et retourner dans la voie des stands.

Les résultats seront ceux jusqu'au dernier moment où le coureur de tête et tous les autres coureurs sur le même tour que le coureur de tête ont effectué un tour complet, sans que le drapeau rouge ait été présenté.

Au moment où le drapeau rouge est présenté, les coureurs qui ne participent plus à la course ne seront pas classés.

Dans les 5 minutes qui suivent la présentation du drapeau rouge, les coureurs qui ne rentrent pas dans la voie des stands au guidon ou poussant leur machine ne seront pas classés.

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

6.1 – Moins de trois tours effectués

Lorsque le drapeau rouge est présenté avant que le pilote en tête de course et tous les autres pilotes dans le même tour aient terminé leur troisième tour :

a) Le premier départ sera nul et sans valeur. Tous les pilotes admis au premier départ auront la possibilité de prendre à nouveau le départ (sauf dispositions particulières Art 6 alinéa a 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 sera donné pour la distance totale de la course (le Directeur de Course peut réduire celle-ci) et les positions originales de départ seront identiques. La place de tout motocycle ne pouvant pas prendre le départ de cette nouvelle course restera vacante.

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

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 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 un drapeau rouge est présenté quand le coureur de tête est dans son 10^{ème} tour après avoir terminé son 9^{ème} tour, et qu'un ou plusieurs coureurs dans le même tour que le coureur de tête n'ont pas terminé le 9^{ème} tour, le résultat de la course sera alors basé sur le 8^{ème} tour. Si un drapeau rouge est présenté quand le coureur de tête et tous les autres coureurs dans le même tour que le coureur de tête sont dans le 10^{ème} tour après avoir terminé le 9^{ème} tour, le résultat de la course sera alors basé sur le 9^{ème} tour.

b) 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). Le nombre de tours ne pourra être inférieur à 5.

c) 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.

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 a) 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 sera attribuée pour le Championnat si 50% ou plus de la distance ou du nombre de tours prévus ont été accomplis.

f) Lorsque la course se déroule en plusieurs parties, on additionne le nombre de tours effectués dans chacune d'elles et le vainqueur est le pilote ayant 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 1er, 2 points pour le 2nd, etc.). Sera déclaré vainqueur le pilote qui totalisera le moins de points et ainsi de suite. En cas d'ex-æquo, la manche la plus longue prédominera, en cas d'égalité de longueur, le résultat de la seconde manche sera prépondérant. Le barème des points, en conformité avec le règlement de l'épreuve ou le RP, sera attribué pour le classement final.

6.3 – Plus des deux tiers de la distance effectué

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 et tous les autres coureurs dans le même tour que le coureur de tête.

a) La course sera considérée comme une course complète. Le classement se fera selon les positions à la fin du tour précédent l'arrêt de la course. Les résultats seront donc ceux enregistrés jusqu'au dernier moment où chaque coureur encore en course et dans le même tour que le premier a effectué un tour complet, sans que le drapeau rouge ait été présenté (sauf dispositions particulières Art 6 alinéa a notamment).

b) La totalité des points sera attribués pour le Championnat.

Exemple : La distance d'une course est de 20 tours, les deux tiers de la durée initiale arrondis sont de 13 tours, le pilote de tête est dans son 14^{ème} tour, mais deux pilotes dans le même tour que le premier n'ont pas terminé leur 13^{ème} tour.

En conséquence, le tour retenu pour le classement sera le 12^{ème} tour.

Dans ce cas, les deux tiers de la distance initiale n'ont pas été effectués.

Si tous les pilotes, dans le même tour que le premier, avaient terminé leur 13^{ème} tour, le classement retenu serait celui du 13^{ème} tour.

Dans ce cas, les deux tiers de la distance initiale auraient été effectués.

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

- 1) Pour tous les coureurs à qui le drapeau à damiers a été présenté avant l'interruption, un classement partiel sera 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 sera établi à la fin de l'avant dernier tour de course.
 - 3) Le classement complet sera 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 ne sera 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, pourra déroger à cette règle.

6.4 – NEUTRALISATION

Il pourra, 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 sera appliquée :

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

Dans le cas où le safety-car ne pourrait s'intercaler entre le premier et des pilotes attardés, il se placerait devant ceux-ci, qui pourraient 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 :

Un passage par la voie des stands tel que défini à l'article 16 des règles générale CNV (qui ne pourra s'effectuer qu'une fois l'opération safety-car terminée, sauf si celui-ci n'a pu s'intercaler entre le premier et des pilotes attardés) si cette pénalité n'est pas effectuée avant la fin de course, le pilote sera pénalisé de 1minute

Le safety-car placé le plus près de la tête de course entrera en piste gyrophares rouge allumés, la course sera toujours neutralisée et le dépassement toujours interdit les pilotes seront en file indienne.

Lorsque le Directeur de course décidera de retirer le safety-car celui-ci allumera en plus les gyrophares jaune afin d'avertir les pilotes que l'opération safety-car va se terminer, les dépassements seront toujours interdits. Le safety-car rentrera dans la voie des stands. Le drapeau vert sera présenté au niveau de la ligne de départ, à partir du franchissement de cette dernière la course sera relancée et les dépassements seront 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 pourra se faire selon la procédure suivante :

- Durant l'opération safety-car, lorsque le dernier pilote de la file derrière celui-ci sera passé au niveau de la sortie des stands, le feu vert de celle-ci sera présenté pendant 10 secondes.
- A la fin de l'opération safety-car, lorsque le dernier pilote de la file qui se trouvait derrière le safety-car sera passé au niveau de la sortie des stands, le feu bleu (ou jaune) clignotant de celle-ci sera activé.

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 pourra 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 présentera le drapeau à damiers à la ligne d'arrivée. Le drapeau à damiers continuera 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 sera allumé et un commissaire présentera 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 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.

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

En cas d'ex-æquo, les coureurs concernés seront 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 devront être déposées conformément aux dispositions du titre VI 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 sera 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 entraînerait une intervention importante, le réclamant devra 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 pourra être installé à tout moment. Cette vitesse pourra être réduite par le règlement particulier d'une épreuve en fonction de la configuration de la voie des stands.

9.1 - DURANT LES ESSAIS

Tout dépassement de cette vitesse sera sanctionné d'une amende de 75 €. 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.

9.2 - DURANT LA COURSE

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

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 10 – DEPASSEMENT SOUS DRAPEAU JAUNE

Pour tout dépassement sous drapeau jaune durant les essais, le meilleur temps du pilote sera retiré et une amende de 75 € lui sera infligée. En course, une pénalité de dix secondes sera appliquée sauf disposition contraire du règlement de l'épreuve. Son team sera averti le plus rapidement possible.

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

11.1 - CAMERA

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

La demande devra être faite auprès du service marketing 10 jours au minimum avant l'épreuve et son installation devra être vérifiée par les commissaires techniques.

Pour toute information complémentaire, se référer à l'article 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.

ART 13 - VERIFICATIONS ET DEMONTAGES

Lors d'une épreuve, les points qui devront être contrôlés à l'issue des essais ou de la course, dans les diverses classes, seront définis par le délégué et le responsable des contrôles techniques. Le directeur de course devra en être averti. S'il n'y a pas de délégué sur l'épreuve, cette décision sera prise conjointement entre le Directeur de Course et le responsable des contrôles techniques.

Le Directeur de Course peut faire démonter toute machine de son choix à l'arrivée, Il peut également demander le plombage d'une machine à n'importe quel moment de l'épreuve.

Un pilote contraint de démonter ne peut prétendre à une indemnité quelconque (sauf disposition réglementaire particulière).

Les concurrents devront se charger du démontage de leur machine, afin que les Commissaires Techniques puissent en contrôler la

conformité. Ils devront être en possession de l'outillage nécessaire, Si, faute d'avoir les outils adaptés le contrôle ne pouvait être effectué, le moteur ou la machine peut être saisie et, dans ce cas les frais engendrés sont susceptibles d'être imputables au pilote. Le jury peut également juger cette impossibilité comme un refus de démontage.

Dans le cas où les mesures relevées ou les constatations effectuées lors du contrôle seraient contestées, les pièces ou la machine incriminées seront alors marquées et saisies afin d'effectuer une contre expertise auprès d'un organisme agréé, si la non-conformité est confirmée les frais de contre expertise seront à la charge du pilote concerné. Dans tous les cas, le concurrent ne pourra prétendre à aucun dédommagement pour l'immobilisation des pièces saisies ou de la machine à laquelle elles appartiennent.

Tout pilote refusant le démontage, un passage au banc de puissance ou dont la machine présente une non-conformité technique, se verra déclassé de l'épreuve, une sanction complémentaire pourra être infligée.

Tout litige suite à un démontage après la manifestation sera tranché par la CNV., après avis des Commissaires Techniques responsables du contrôle, en cas de contestation de la décision, l'instance compétente est le Tribunal National de Discipline et d'Arbitrage.

13.1 - PARC FERME

Toute machine devant être mise en parc fermé devra l'être dans l'état où elle se trouve à la fin de la course ou des essais, il est interdit à toute personne non-habituée de pénétrer dans le parc fermé. Il est interdit de faire quelque intervention que ce soit sans autorisation du Directeur de Course ou du responsable du contrôle technique.

Tout pilote devant mettre sa machine en parc fermé (voir les critères spécifiques à chaque type d'épreuve), devra le faire immédiatement à l'issue du tour de décélération, ou sur injonction d'un officiel de l'épreuve. Tout pilote qui refuse de se présenter en parc fermé se verra appliquer une sanction par le jury pouvant aller jusqu'à l'exclusion.

Les machines devront rester dans le parc fermé le temps nécessaire aux opérations de contrôle prévues, le responsable du contrôle technique ou le Directeur de course seront les seuls habilités à autoriser la sortie d'une machine. La machine reste à tout moment sous la seule responsabilité de son pilote.

La Direction de Course se réserve la possibilité de mettre en parc fermé n'importe quelle machine de son choix.

Toute infraction à l'article 13.1 entraînera le déclassement de la course considérée, le pilote pourra faire l'objet d'une sanction complémentaire.

13.2 - DEMONTAGE

Les opérations de démontage et/ou de passage au banc, si elles sont demandées, devront débuter au plus tard 30 minutes après la mise en parc fermé, passé ce délai, le pilote sera **convoqué au Jury** qui pourra prononcer une sanction pouvant aller jusqu'au déclassement de l'épreuve pour refus de démontage.

Lors des épreuves, la F.F.M. se réserve toute possibilité quant aux vérifications et démontage d'une machine, notamment la saisie provisoire de pièces (assemblées ou non) pour contrôle ultérieur, ou le plombage de tout ou partie de la machine. La non disponibilité temporaire pour le pilote de ces pièces ne peut donner lieu à aucune indemnité ou réclamation.

Ces pièces seront remises à la disposition du pilote le plus rapidement possible.

ART 14 - CONTROLE MEDICAL

Un médecin pourra examiner les concurrents avant le départ des épreuves, il devra se tenir à la disposition du Directeur de Course. A la demande du jury, il pourra être demandé un contrôle d'alcoolémie. Un concurrent refusant ces contrôles sera 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 sera prié de passer par la voie des stands.

Un panneau jaune portant les numéros d'un ou plusieurs coureurs (de couleur noire) sera 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 sera alors présenté

Pendant la procédure le coureur :

- ne pourra s'arrêter à son stand.
- pourra 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 Stop and go (art 9 règles générales) sera appliquée. Dans le cas d'une deuxième infraction à la limitation de vitesse un drapeau noir lui sera 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 sera 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 verra infliger une sanction de temps de 1 minute.

16.1 – PROCEDURE STOP AND GO

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

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

Lorsque le temps prévu par le règlement se sera écoulé le responsable de la procédure libérera le pilote. Celui-ci devra 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) sera appliquée. Dans le cas d'une deuxième infraction à la limitation de vitesse, un drapeau noir lui sera présenté.

Il ne pourra 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 sera 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.

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 National de Discipline Régional ou National conformément aux dispositions du code de Discipline et d'Arbitrage.

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, sera 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'aiderait pas les commissaires de piste à dégager sa moto se verra sanctionner d'une amende de 75 €.

ART 18 - PESEE DES MACHINES

A n'importe quel moment pendant la manifestation, le poids total de la machine (y compris le réservoir et son contenu) ne doit pas être inférieur au poids minimum, réglementairement défini pour la catégorie, avec une tolérance d'un kilo. Pendant l'inspection finale à la fin de chaque course, les machines sélectionnées seront pesées dans les conditions dans lesquelles elles auront terminées la course. La limite de poids est celle du motocycle dans les conditions dans lesquelles il a terminé la course, rien ne peut être ajouté au motocycle. Ceci inclus l'eau, l'huile, l'essence ou pneu.

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.

ART 20 – 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 21 – INSCRIPTION D'EPREUVE

Toute inscription d'une épreuve relevant des disciplines CNV, y compris 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. 22 – 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. 22.1

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

ART. 23 – LAISSEZ-PASSER

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

ART. 24 – 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.

ART 25 – RAVITAILLEMENT

Lors des ravitaillements, le moteur doit être coupé et la machine béquillée, deux intervenants peuvent effectuer le ravitaillement. Ils doivent être équipés de lunettes, d'une protection de la tête (lunette et cagoule ou casque) et des vêtements les protégeant du feu (minimum coton).

La présence d'une personne avec un extincteur (dont le type est défini à l'article 26) 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 26 - 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 sera 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 27 - 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 sera toléré, uniquement durant la procédure de départ ainsi que 5 minutes avant l'arrivée, la présence des équipes au complet (dont les membres seront dûment munis de leurs passes) derrière le mur. Chacun reprenant sa place selon les consignes des officiels.

En cas d'utilisation d'une chaise de chronométrage, rien dans sa fixation ne doit dépasser de l'aplomb du mur de protection (pas de serre-joints).

ART 28 – 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 devra 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). Le stock d'essence devra être mis dans le lieu protégé spécialement prévu à cet effet, à l'abri de tout risque d'incendie et proche d'un extincteur.

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 pourront 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 devra 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 avec ou sans fils est formellement interdit.

29 – NEUTRALISATION

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

Le circuit sera déclaré sous safety-car, chaque poste de commissaires présentera le drapeau ROUGE croix BLANCHE, la sortie des stands sera fermée (feu rouge) la course sera neutralisée, tous les pilotes devront ralentir et se mettre en file indienne derrière le safety car. Le dépassement du safety car sera sanctionné par le Jury de l'épreuve qui pourra 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 pourra s'effectuer qu'une fois l'opération safety car terminée) si cette pénalité n'est pas effectuée avant la fin de course, l'équipage sera pénalisé de 1minute.

Les safety-cars entreront en piste gyrophares rouge allumés, la course sera toujours neutralisée et le dépassement toujours interdit les pilotes seront en file indienne.

Lorsque le Directeur de course décidera de retirer les safety-cars ceux-ci, au passage devant leurs emplacements respectifs, allumeront en plus les gyrophares jaunes durant un tour afin d'avertir les pilotes que l'opération safety-car va se terminer. Les dépassements seront toujours interdits. A l'issue de ce tour les safety-cars rentreront à leurs emplacements respectifs, la course sera relancée et les dépassements seront 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 pourra se faire selon la procédure suivante :

- Durant l'opération safety car, 10 secondes après le passage d'un safety car au niveau de la sortie des stands, le feu vert de celle-ci sera présenté pendant 10 secondes.
- A la fin de l'opération safety car, 10 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 sera présenté pendant 10 secondes, puis le feu bleu (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 pourra reprendre la piste que conformément aux conditions décrites ci-dessus.