



COURSE D'ENDURANCE
Les " 4 Heures du C.M.C. "
20, 21 et 22 Mai 2005 - CIRCUIT CAROLE
REGLEMENT PARTICULIER

Article 1: PRESENTATION

- . Les 4 heures du C.M.C. est une course d'endurance de 4 heures organisée par le Carole Moto Club.
- . Cette course se déroulera les 20, 21 et 22 Mai 2005, sur le Circuit CAROLE, d'un développement de 2,055Km.
- . Elle est placée sous l'égide de la Fédération Française de Motocyclisme (FFM) et de la Ligue d'Ile de France.
- . 70 équipages maximum seront engagés pour l'épreuve, à l'issue des essais chronométrés, les équipages seront scindés en deux groupes égaux à l'unité près.
 - . Les 35 équipages ayant réalisés les meilleurs temps, participeront aux 4 Heures du CMC (finale « A »)
 - . Les 35 équipages ayant réalisés les temps de la 36 à 70 participeront à une Finale « B » d'une durée également de 4H.

Ces deux courses permettant à l'intégralité des équipages inscrits de participer à l'une ou l'autre des finales en fonction de son niveau de compétitivité.

- . Le présent règlement est donc applicable aux deux finales distinctes (A et B).

. Il sera également organisé dans le cadre de la manifestation une manche du Challenge des monos - CM2 (72 engagés maximum aux essais et deux courses dont la finale A ne pourra accueillir que les 29 meilleurs temps des qualifications et la finale B que les 30 pilotes suivants) ces courses se dérouleront conformément aux règlements challenge des CM2 2005.

Article 2: SECRETARIAT DE L'ORGANISATION

CAROLE MOTO CLUB
c/o Franck PROVOST
20 rue de Vouillé,
75015 PARIS
Tel: +33.610 772 148
www.carolemotoclub.com

Article 3 : JURIDICTION

La manifestation se déroulera conformément au Code Sportif de la FFM, aux prescriptions de la C.C.R. au présent Règlement particulier.

Article 4: OFFICIELS

Président du jury: Patrick LANGLAIS
Membres: Catherine GOUTENEGRE ; Bernard DECOUT ;
Directeur de course: Lionel ROUET
Directeur de course Adjoint: Christian PINOCHET
Commissaires techniques: les commissaires du comité technique de la FFM
Chronométrage: AFC Micro

Article 5: MACHINES ADMISES

. L'organisation acceptera un maximum de 70 motocycles aux vérifications techniques (soit d'une ou deux machines par équipage) et un maximum de 35 motocycles sur la grille de départ de chacune des épreuves organisées.

Les motocycles autorisés:

- . 2, 3 ou 4 cylindres 4 temps d'une cylindrée supérieure ou égale à 450cc.
- . Cylindrée illimitée, choix des pneus libre, couvertures chauffantes autorisées (non branchées) lors des essais chronométrés, et interdites dans les stands lors du déroulement de la course.
- . Les commissaires techniques se réservent le droit de refuser aux contrôles techniques, les motos ne correspondant pas aux critères de sécurité ou d'image de l'épreuve.

Article 6 : PILOTES ADMIS - CATEGORIES

Les pilotes admis:

. Les pilotes admis devront être titulaire d'une licence NCA ou NCB sans restriction sur le palmarès. Exclusion des pilotes INTER, participant à au moins trois manches du championnat Open en 2005. Cependant, les équipages

et pilotes engagés sur au moins une épreuve du Championnat de France d'Endurance, ne pourront être admis à la seule condition de faire équipe avec un pilote titulaire d'une licence NCB.

. L'organisation se réserve le droit de refuser les dossiers d'engagements des équipages ne correspondant pas aux critères d'image de l'épreuve, afin de privilégier les amateurs.

Les catégories :

. Deux classements distincts pour les deux finales, avec podiums pour les 3 premiers équipages de chacune des catégories représentées, soit un total de « 4 podiums » sur l'ensemble des deux courses.

- . Classement Scratch catégorie licence « NCA » (CAT A)
- . Classement Scratch catégorie licence « NCB » (CAT B)
- . Classement Bicylindre

Mixité des équipages:

. Un équipage mixte (licence NCA et NCB), l'équipage sera considéré comme « NCA ».

Article 7: ENGAGEMENTS, DROITS D'ENGAGEMENTS ET CAUTION

. Les «4 Heures du CMC» sont une épreuve ouverte à tout pilote d'au moins 18 ans, titulaire d'une licence Nationale « A » ou « B », avec la participation obligatoire de DEUX pilotes, mais la possibilité d'engager UNE ou DEUX motos par équipage. Le nom de ces pilotes devra être OBLIGATOIREMENT mentionné sur les demandes d'engagements et confirmé lors du contrôle administratif.

Les engagements seront reçus par courrier postal (uniquement) avant le 20 Avril 2005, le cachet de La Poste faisant foi, à l'adresse indiquée à l'article 2 du présent règlement. Un droit d'engagement de 220,00 € par pilote membre du CMC et 260,00 € par pilote membre d'un autre club, règlement à effectuer au nom du Carole Moto Club.

CES DROITS NE SERONT PAS REMBOURSABLES PASSE LA DATE DE CLOTURE

. Un chèque de caution de 300,00€, couvrant l'ensemble des cautions (Transpondeur, brassards, stand, etc...) devra obligatoirement être joint au nom du Carole Moto Club (restitué après l'épreuve).

. **Une caution de 100€ sera exigée pour couvrir les éventuelles dégradations des paddocks**

. Dans tous les cas, seules les 70 premières inscriptions seront retenues si elles correspondent au règlement particulier.

. Des engagements resteront possibles après le 20 Avril 2005 dans la mesure des places disponibles.

Article 8 :

. Un comité de sélection, composé des membres du bureau de l'association, pourra contrôler avant, pendant et après l'épreuve chaque engagement. Si une entorse à cette règle était mise à jour, le ou les pilotes concernés se verraient signifier une exclusion immédiate de l'épreuve sans remboursement des droits.

. Le Comité de Sélection se réunira après la date de clôture des engagements et sélectionnera 70 équipages. Les décisions de ce comité seront sans appel, chaque équipe est donc informée que l'organisateur des «4 Heures du CMC» n'est pas en mesure de leur garantir une participation à cette épreuve avant la réunion du Comité de Sélection.

. Les équipages seront retenus selon deux principaux critères : la date de réception de leur demande d'engagement (cachet de la poste faisant foi) et leur appartenance au Carole Moto Club.

. Les confirmations d'engagement seront envoyées au plus tard un mois avant l'épreuve à chaque équipage.

. La décision collégiale du comité de sélection demeure souveraine et sans appel, sans avoir besoin de justifier sa décision.

Article 9 : VERIFICATIONS ADMINISTRATIVES ET TECHNIQUES

Les vérifications administratives auront lieu:

Le vendredi 20 Mai 2005 de 14H à 19H

Le samedi 21 Mai 2005 de 8H à 12H

Les vérifications techniques auront lieu:

Le vendredi 20 Mai 2005 de 14H à 19H

Le samedi 21 Mai 2005 de 8H à 12H

. Tous les motocycles présentés devront répondre aux prescriptions techniques 2005.

. Une ou Deux motos par équipes sont autorisées (dans le cas de 2 machines par équipage, la marque, le modèle et la cylindrée des machines peuvent être différents).

. Seules les motos passées et approuvées par les vérifications techniques pourront prendre part aux essais chronométrés.

Les machines devront être présentées propres avec le bas de carénage démonté.

Les plaques numérotées doivent être disposées de manière suivante: Une plaque placée à "avant du carénage et deux plaques placées de chaque côtés à l'arrière de la selle ou sur les flancs du carénage.

La couleur mate des plaques est la suivante:

- Fond ROUGE, Numéros BLANC pour la Catégorie NCA

- Fond JAUNE, Numéros NOIR pour la catégorie NCB

. Si équipage mixte NCA/NCB, les plaques de la ou des machines devront correspondre à la catégorie NCA (rouge).

. Les numéros devront être lisibles, les commissaires techniques restant seuls juges de la bonne lisibilité de ceux-ci.

. Tous les bouchons de vidange, de remplissage, niveau d'huile et témoins de pression d'huile ainsi que toutes les vis de raccord d'huile de graissage et d'huile hydraulique, de freins et d'embrayage, seront munis d'un fil de sécurité tiré dans le sens opposé au dévissage.

. Les filtres à huile de type automobile doivent être arrêtés par un collier métallique type « Serflex » et d'un fil de sécurité tiré dans le sens opposé au dévissage.

. Seule l'eau est autorisée comme liquide de refroidissement.

. Adaptez des récupérateurs (huile, eau, essence). La récupération peut se faire dans un ou plusieurs récipients solidement fixés vers le haut et munis d'un trou d'évent, d'un volume total de 1,5L avec un minimum de 1L pour le reniflard d'huile.

. Les repose pieds doivent être rabattables et ramenés en position « basse » par un ressort. Les extrémités seront arrondies au diamètre mini de 16mm. S'ils sont fixes, les extrémités seront réalisées en téflon, plastique ou Nylon.

. Les extrémités des guidons doivent être bouchées, soit par le caoutchouc des poignées soit par des embouts.

. Tous les accessoires « agressifs » : tige d'amortisseur de direction, tige de frein arrière... doivent être protégés par un embout en caoutchouc.

. La sortie du pot d'échappement doit être protégée (bord arrondi, rondelle soudée).

. Le bruit est limité à 105 dB à une vitesse moyenne du piston de 11m/s.

. Equipement du pilote: Gants cuir, combinaison cuir conforme FFM-FIM d'une pièce sans doublure synthétique (ou si doublure supporte des protections, porter des sous vêtements à manches et jambes longues en NOMEX ou coton), protection dorsale, bottes cuir en bon état, casque aux normes FFM-FIM de moins de 5 ans.

. Le carénage inférieur doit être construit en une seule partie, pour recueillir en cas de casse moteur ou moto inclinée à 45°, au moins la moitié de la contenance de l'huile moteur et du liquide de refroidissement. Le carénage inférieur devra comporter deux trous de 25mm de diamètre. Ces trous doivent rester obstrués en condition de piste sèche et peuvent être ouverts uniquement dans des conditions de course sur piste mouillée. Même dispositif pour les motos dépourvues de carénage avec confection d'un carter obligatoirement.

Article 10: MODIFICATION DES EQUIPAGES

. L'ordre ou le nom des pilotes participant aux «4 Heures du CMC» pourra être modifié jusqu'à la fin des vérifications administratives (vendredi 20 Mai 2005 à 12H00).

. En cas de force majeure, à la suite des essais chronométrés, un équipage pourra être modifié à condition que le pilote remplaçant ait participé aux essais qualificatifs, soit qualifié et correspondre à l'article 7 du présent règlement particulier. Le remplacement ne changera en rien la grille de départ entérinée par le Jury. Un pilote ne pourra être inscrit, au même instant sur plus d'une moto.

Article 11 : SECURITE - PARC COUREUR -STAND -MUR DE CHRONOMETRAGE

Pour la sécurité de tous, des règles élémentaires devront être impérativement respectées:

Parc coureur:

. Tout déplacement dans le parc devra être effectué à très faible allure.

. Chacun doit garder son emplacement propre, en utilisant les sacs poubelles et bac à huile mis à disposition. .

Chacun doit impérativement suivre les consignes du Chef du Parc et des placeurs.

. Les enfants en bas âge doivent impérativement être accompagnés d'un adulte.

. Tous les animaux domestiques doivent impérativement être tenus en laisse.

Tout manquement à ces règles entraînera une sanction.

Stand voie de décélération. mur de chronométrage :

Ces endroits sont DANGEREUX, les règles y sont donc plus strictes pour la sécurité de tous.

. Les stands sont accessibles sous l'entière responsabilité du Team Manager, qui doit assurer que toutes les règles de sécurité soient respectées.

. L'accès est interdit aux enfants de moins de 12 ans (les mineurs de plus de 12 ans doivent être accompagnés d'un adulte).

Le Team Manager est le seul responsable de son équipe et reste l'interlocuteur privilégié de l'organisation. Il doit impérativement faire respecter le règlement par son équipe:

- Interdiction formelle de fumer.
- Interdiction d'emmenner un animal, même attaché.
- Interdiction de stocker de l'essence (seul un derrick ou système de remplissage, soit 30Lmaxi est autorisé).
- Interdiction d'utiliser tout matériel électrique produisant un « arc » (perceuse, compresseur, meuleuse, poste à souder...) Il est également interdit d'utiliser un barbecue ou gazinière.
- Interdiction de vidanger sur le sol (prévoir un bac plat de 5 L mini, en cas de salissure le stand devra être nettoyé le plus vite possible).
- Interdiction absolue de remonter la voie des stands sur la moto en marche.
- Interdiction de monter ou de s'asseoir sur le mur de chronométrage.
- En cas d'utilisation d'une chaise de chronométrage, rien dans sa fixation ne doit dépasser de l'aplomb du mur de protection.

Chaque équipe doit posséder dans son stand et à portée de main un extincteur à poudre ou au dioxyde de carbone d'au moins 5Kg.

Toute infraction à l'article 11 sera passible d'un « stop&go » de 20 secondes sans préjuger des sanctions complémentaire que pourrait infliger le jury, allant jusqu'à la disqualification de l'équipage

Article 12 : CARBURANT

- L'essence utilisée devra être du carburant vendu aux pompes du commerce routier.
- Pendant les épreuves, à l'exception du derrick de remplissage, le carburant sera obligatoirement stocker dans le parc « essence » situé à l'extrémité de la voie des stands

Article 13: TRANSPONDEUR

- . Il sera remis à chaque équipage un transpondeur de chronométrage contre une caution, celui-ci devra constamment être fixé sur la machine en piste, durant les essais et la course.
- . Un support de fixation (obligatoire) sera vendu aux pilotes n'en possédant pas. Attention, un transpondeur par équipage, mais un support par machine engagées.
- . La perte, le vol ou la destruction même involontaire est sous la seule responsabilité de l'équipage.

Article 14: BRIEFING

- . Les Teams manager et pilotes devront obligatoirement assister **en totalité** au briefing. . L'heure et le lieu seront communiqués lors des vérifications administratives.

**En cas d'absence d'une équipe ou d'un de ses membres,
elle sera pénalisée de 1 «Stop & Go» de 60 secondes**

Article 15: ESSAIS QUALIFICATIFS

- . Seules les motos admises aux vérifications techniques et utilisées aux essais qualificatifs pourront participer aux « 4 Heures du CMC »(sauf accord particulier du Jury).
- . Tous les concurrents devront avant leurs séances d'essais libres ou qualificatives, passer par la pré grille.
- . Chaque Equipage bénéficiera de 2 séances d'essais pour chacun de ses pilotes, chaque pilote recevra un brassard de couleur qui devra obligatoirement porter durant les essais et toute la course.
- . Chaque pilote engagé aux «4 Heures du CMC» doit **OBLIGATOIREMENT** participer à l'une de ces séances qualificatives et doit avoir effectué au minimum **UN** tour chronométré.

Article 16: GRILLE DE DEPART

- . Seul le meilleur temps de la moyenne des 2 pilotes de chaque équipage sera pris en compte pour constituer la grille de départ. N'importe quel pilote qualifié pourra prendre le départ, ceci restant au choix de l'équipage.
- . La grille sera de type 4/4 décalée (pôle position à droite).

Article 17: LIMITE DE QUALIFICATION

- . Selon le règlement FFM en vigueur et pour la sécurité de tous, chaque pilote devra accomplir un temps MAXIMUM de qualification pour prétendre participer aux « 4 Heures du CMC»
- . Le temps MAXIMUM de Qualification sera calculé pour chaque série sur la MOYENNE du temps réalisé par les trois meilleurs pilotes augmentés de 25% à l'issue des deux séances d'essais cumulés.
- . Tout pilote dont le temps de qualification sera supérieur au temps maximum de qualification, ne pourra pas participer aux « 4 Heures du CMC», les droits d'engagements ne sont pas remboursables pour ce motif.

Article 18: MISE EN PLACE DANS LES STANDS.

L'attribution des stands se fera en accord avec l'organisation.

Article 19: DEPART

- . La procédure de départ sera la même que celle utilisée pour le championnat de France OPEN de VITESSE.
- . **Tout départ volé sera sanctionné d'un «Stop & Go» de 20 secondes**
- . Deux tours de chauffe seront obligatoirement effectués. Un «Stop & Go» de 20 secondes sanctionnera chaque tour non effectué.

Article 20: ARRETS AUX STANDS ET RAVITAILLEMENT

- . Toute intervention mécanique ou changement de pilote doit obligatoirement s'effectuer devant son stand.
- . Tout concurrent désirant s'arrêter à son stand doit emprunter dès son origine la piste de décélération.
- . Dans la zone des stands, les mécaniciens peuvent aider le pilote à pousser sa moto si nécessaire.
- . Si lors d'un arrêt le pilote dépasse la hauteur de son stand et ce, jusqu'à la hauteur de la fin de la piste de d'accélération, il pourra y revenir à contre sens, moteur stoppé.
- . Lorsqu'un concurrent utilise la piste de décélération pour rejoindre ou quitter son stand, il devra circuler sur celle-ci à allure réduite, 50Km/h Maximum.

Compte tenu de l'absence de primes d'arrivée, les excès de vitesse (plus de 50km/h) dans les stands seront pénalisés de 20 secondes du temps pour la qualification et passible d'une pénalité d'un «Stop & Go» de 20 secondes durant la course.

- . **Le ravitaillement en carburant sera exclusivement fait par derrick (Vanne manuelle, Zénith ou « Acerbis »)**
- . La capacité des derricks ne devra pas excéder 30 litres et sa hauteur maximum sera de 2,5 Mètres mesurée au point le plus haut.
- . Le derrick devra être couvert et le trou d'évent dirigé vers le bas, seule la gravité étant autorisée pour le remplissage du réservoir.
- . Pour remplir les derricks, seules les pompes manuelles sont autorisées, à l'exclusion de toutes pompes électriques ou systèmes pneumatiques.
- . Toute installation de derrick qui ne répondrait pas aux règles de sécurité devra être démontée.
- . Sont interdits : L'usage de nourrice (jerricans), entonnoirs.

Les opérations de ravitaillement doivent intervenir après toutes opérations de maintenance, le pilote ne pourra rester sur la machine durant les opérations de ravitaillement en essence.

Lors des ravitaillements au stand, le moteur doit être obligatoirement coupé et la machine béquillée. Le personnel affecté au ravitaillement en carburant devra être entièrement équipé de vêtements ayant un minimum de résistance à l'incendie (coton par exemple), plus des gants (type manutention), plus un casque intégral avec visière fermée ou une cagoule coton et des lunettes (type meulage).

- . **Le ravitaillement en carburant est interdit dans le stand.**
- . Pendant le ravitaillement aucune réparation ne peut avoir lieu:
- . Sont autorisées devant les stands (sur la voie des stands) les opérations
 - Ravitaillement en carburant.
 - Complément d'huile et d'eau.
 - Graissage et tension de chaîne.
 - Changements de roues et plaquettes de freins.

En cas de réparation, la moto devra obligatoirement être rentrée dans le stand. S'il est nécessaire de mettre en route le moteur pour un essai ou un réglage, le moteur devra être ensuite arrêté avant la sortie de la machine du stand. Aucune autre moto (ou moteur) ne devra être entreposée dans le stand.

IL EST FORMELLEMENT INTERDIT DE FUMER DANS ET DEVANT LES STANDS.

- . Devant le stand, seules quatre personnes accréditées peuvent travailler, en même temps sur la machine.
- . Si le pilote participe à l'intervention, il sera compris dans ces quatre personnes.
- . A l'intérieur du stand, le nombre d'intervenant est libre.
- . Pour repartir, deux mécaniciens sont autorisés à pousser la machine, le coureur étant sur la moto, ceci jusqu'à la hauteur du dernier stand, le pilote s'engage seul sur la piste.
- . L'utilisation de batterie de démarrage additionnelle est interdite ainsi que tout autre moyen mécanique ou électrique extérieur au motorcycle.

Chaque équipage devra obligatoirement affecter une personne à la sécurité incendie. Celle-ci devra être équipée d'un extincteur à poudre polyvalente ou à mousse carbonique (5kg minimum) efficace contre les feux de carburant. Cette personne devra obligatoirement être présente lors des opérations de ravitaillement.

- . En cas de changement de réservoir, celui-ci devra être monté vide de tout carburant et le remplissage se fera à l'extérieur du stand, le ravitaillement étant interdit à l'intérieur du stand.
- . La capacité maximale du réservoir ne devra pas dépasser 24 Litres.
- . Après un ravitaillement ou une réparation, le stand et l'aire de ravitaillement devront impérativement rester propres, balayés et non encombrés.
- . Dans le cas d'une course à deux motos, la moto restante sera rangée à l'intérieur du stand.

Article 21 : ARRET SUR LA PISTE

- . Il est rappelé qu'un pilote ne peut s'éloigner de plus de 10 mètres de sa machine à l'arrêt sur le circuit, sous peine de mise hors course.
- . En particulier il ne peut revenir à son stand pour y chercher du secours, des pièces ou des outils.
- . Il est interdit à un pilote arrêté pour une cause quelconque, de conduire ou de pousser sa moto dans la direction opposée à la course.
- . Tout pilote en panne sur le circuit ne pourra se dépanner qu'avec les moyens du bord.
- . Tout pilote recevant une aide quelconque de qui que ce soit (y compris les commissaires de route) sera mis hors course, sauf si cette aide est donnée pour des raisons de sécurité.

- . En cas de chute, si un coureur doit être évacué vers le centre médical, il pourra, après accord du médecin de la course, rejoindre sa machine. Il devra à tout moment être accompagné d'un officiel.
- . Il devra reprendre la piste à l'endroit où il l'a quittée. Le jury restera seul juge de la légitimité de cette action.
- . En cas de panne sur le circuit pendant la course, les concurrents pourront utiliser, pour revenir à leur stand, les itinéraires définis par le directeur de course lors du briefing, en fonction de l'emplacement de la machine sur le circuit au moment de la panne.
- . Les concurrents devront cependant respecter les conditions suivantes:
Obéir aux consignes des commissaires
Ne recevoir aucune aide extérieure durant toute la durée de leur retour
Garder leur équipement jusqu'au moment où ils atteindront une zone protégée.

- . Tout pilote retournant à son stand par d'autres voies que celles définies, sera immédiatement mis hors course ainsi que son équipe.
- . Le retour aux stands sera effectué sous le contrôle permanent d'un ou plusieurs commissaires. Le pilote en panne doit pousser sa machine jusqu'à la bretelle la plus proche, dans le sens de la course. En aucun cas il ne peut aller en sens contraire sous peine de mise hors course.
- . Si une moto tombe en panne devant les stands, le pilote pourra sous la protection d'un commissaire, rentrer par la sortie de la voie des stands et remonter ceux-ci en poussant sa machine, moteur arrêté, à contre sens jusqu'à son stand.

Article 22 : ABANDON

- . Un concurrent ne souhaitant ou ne pouvant plus continuer la course doit obligatoirement faire annoncer son abandon, par le Team Manager, auprès de la Direction de course dans un délai rapide.
- . Si un pilote s'éloigne volontairement à plus de 10 mètres de sa machine, il sera considéré l'ayant abandonnée et comme mis hors course (exception: voir article 21).

Article 23 : CONDUITE EN COURSE

- . Il est interdit à un pilote de quitter la piste en dehors de la zone des stands.
- . Si un pilote utilise une échappatoire, il devra se conformer aux instructions des commissaires de route.
- . Si la direction de course signifie à une machine qu'elle doit s'arrêter (drapeau noir Fixe, ou panneau & numéro de la machine), le pilote devra stopper au stand au passage suivant sous peine de «Stop & Go», voire d'exclusion.
- . Si un commissaire de piste agite le drapeau noir avec le cercle orange, à l'encontre d'une machine, l'arrêt doit être immédiat au poste de commissaire suivant.
- . Aucun coureur n'est autorisé à conduire pendant plus de DEUX heures, une période de repos d'au moins UNE heure sera ensuite nécessaire.
- . Si la durée de conduite est de moins de deux heures, la période de repos consécutive doit représenter au moins les 2/3 du temps de conduite.

Article 24 : «STOP & GO»

- . Pendant la course, un pilote peut-être sanctionné par une procédure «Stop & Go» de 20 secondes.
 - . La zone de pénalité est située au début de la voie des stands.
 - . Le pilote doit respecter la limitation de vitesse dans la voie des stands, et ne peut pas s'arrêter à son stand lors d'une procédure de «Stop & Go».
 - . Une fois que l'équipe a été avertie de la pénalité, un panneau avec le mot «STOP» et le numéro du coureur seront présentés sur la ligne de départ. Si le panneau « STOP» a été présenté 3 fois au coureur concerné et qu'il ne s'arrête toujours pas, le drapeau noir lui sera alors présenté.
 - . Si plus d'un coureur sont pénalisés, le signal sera donné aux coureurs de s'arrêter lors des tours suivants. L'ordre des arrêts sera basé sur les temps des qualifications, le coureur le plus rapide s'arrêtant en premier.
 - . Si un coureur encourt une pénalité «Stop & Go», l'équipe peut alors avoir un mécanicien présent dans la zone de pénalité pour assister leur coureur, sous la direction des commissaires, afin de démarrer sa machine si elle cale.
 - . Le mécanicien ne doit pas interférer la procédure de «Stop & Go», laquelle est sous le contrôle des commissaires.
- . Dans le cas où un coureur pénalisé n'aurait pu effectuer la procédure de «Stop & Go» avant la fin de la course, une pénalité d'une minute sera ajoutée à son temps de course.

Article 25: ARRET OU NEUTRALISATION DE LA COURSE

- . Au cas où pendant la course, un incident ou des conditions atmosphériques rendraient impossible le déroulement normal de la compétition, le directeur de course peut décider de neutraliser l'épreuve en faisant entrer sur la piste un safety car.
- . Les pilotes devront alors ralentir et se ranger derrière lui en file indienne sans se doubler, ni dépasser le safety car.
- . Tout dépassement du safety car ou d'un autre concurrent sera passible d'une pénalité. Les pilotes pourront alors rentrer aux stands, mais devront OBLIGATOIREMENT attendre le passage suivant du safety car pour reprendre la piste derrière le dernier concurrent. La sortie des stands sera ouverte pendant 10 secondes (feu vert), puis sera fermée (feu rouge) jusqu'au prochain passage du safety car.
- . Chaque tour derrière le safety car sera comptabilisé.
- . Les concurrents reprendront la course normale dès que le safety car quittera la piste.
- . Si la course devait être arrêtée (drapeau rouge) par le directeur de course, l'ensemble des machines devra être mis en parc fermé (défini au briefing) y compris les machines arrêtées aux stands, toute intervention étant immédiatement interdite.
- . S'il s'avérait possible de reprendre le déroulement normal de la course, un nouveau départ serait donné. Le nouveau départ se fera dans l'ordre du classement du dernier tour complet avant l'interruption de la compétition.
- . Les pilotes sont autorisés à faire le complément de carburant et un changement de roues devant leur stand respectif dans les 5 minutes qui suivent l'ouverture du couloir des stands pour le tour de reconnaissance.
- . Seuls les pilotes encore en course seront autorisés à prendre le nouveau départ.
- . Au cas où l'épreuve se déroulerait en plusieurs parties, le classement se fera par addition des tours effectués dans chacune d'elles et le vainqueur serait l'équipage ayant parcouru 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.
- . Si plus de 75% de la durée de l'épreuve était parcouru avant l'arrêt de la course entraînant une entrée en parc fermé, l'épreuve sera considérée comme course complète. Le classement se fera selon les positions à la fin du tour précédent l'arrêt de la course.

Article 26 : ARRIVEE

- . Aux termes des 4 heures de course, le drapeau à damiers sera agité sur la ligne de chronométrage « Arrivée» sur le pilote classé premier à ce moment de la course.

Article 27: CLASSEMENT

- . Le classement sera établi en fonction du nombre de tours parcourus par chaque équipage, l'équipage ayant parcouru le plus de tours étant classé premier et ainsi de suite.
- . Si plusieurs équipages ont accompli le même nombre de tours, c'est celui qui franchi la ligne d'arrivée en tête qui est classé premier de ce groupe.
- . Pour être classé, chaque pilote devra impérativement avoir passé la ligne d'arrivée dans les 3 minutes après la premier.
- . Seul le classement toutes cylindrées confondues sera pris en compte.
- . En cas de fin prématurée de la course, le classement sera établi comme prévu à l'article 24.
- . Toutes les machines classées devront être mises en parc fermé aussitôt après l'ouverture.

. L'organisation offrira des coupes ou des trophées à chaque pilote des trois premiers équipages de chaque catégorie. Il n'y aura aucune prime d'arrivée.

Article 28 : RECLAMATIONS

. Toute réclamation devra être faite par écrit, signée du Team Manager et remise à la Direction de Course.
. Cette réclamation devra obligatoirement être accompagnée d'une caution de 75,00€, plus 150,00€ en cas de démontage moteur, somme qui sera rendue au réclamant dans le cas où la réclamation serait fondée.
Les 150,00€ liés à un démontage étant reversés au possesseur de la machine si celle-ci est déclarée conforme.

Délai des réclamations:

Avant le début des essais qualificatifs pour tout ce qui concerne le règlement particulier.

Avant la fin des vérifications pour tout ce qui à trait aux machines

Maximum ½ heure après l'affichage des résultats pour tout ce qui concerne les essais et la course.

Article 29 : PUBLICITE

. Toute publicité, action publicitaire ou promotionnelle dans l'enceinte du circuit, ainsi que le long de ses abords, doit OBLIGATOIREMENT faire l'objet d'un accord Préalable.

Article 30 : DROIT A L'IMAGE

. Dans le cadre de cette manifestation, les participants des « 4 heures de Carole » reconnaissent céder au Carole Moto Club leur droit à l'image.

Article 31: EMBLEMES PADDOCKS

. Chaque équipage se verra attribué par un placier un emplacement de 6x6m pour l'ensemble du team.
. Le Team Manager est responsable du respect de l'emplacement accordé pour l'ensemble de l'équipage.
Tout non respect de cet règle entrainera une pénalité de 20 secondes sous la forme d'un «Stop & Go»
. Comme l'impose le règlement du Circuit Carole, il est rigoureusement interdit de faire des trous dans le bitume des paddocks. Tous manquement sera facturé 20€ par trou. Prévoir vos systèmes d'amarrage.

Article 32: COMMISSAIRE DE PISTE BENEVOLE

. Chaque équipage devra prévoir une personne susceptible d'être commissaire de piste stagiaire. En cas de nécessité l'organisation pourra faire appel à ses services et prendra en charge dans ce cas le coût de la licence.

Article 33: APPLICATION DU REGLEMENT

En s'engageant, les équipes déclarent connaître parfaitement le présent règlement particulier et prennent l'engagement de d'y conformer ainsi qu'à toutes les décisions des officiels.

. Tous les points non visés par le présent règlement ou toutes les interprétations s'y rapportant, seront tranchés par le Jury selon les prescriptions du Code Sportif National de la FFM et ses annexes.

Article 34: RENONCIATION A TOUS RECOURS CONTRE LES AUTORITES SPORTIVES

. Indépendamment des prescriptions du Code Sportif de la FFM, les équipages et les pilotes, par le fait de leur participation, renoncent à tout droits de recours contre l'organisateur, ses représentants ou préposés, soit par arbitrage, soit devant les tribunaux, soit de toute autre manière non prévue par le Code Sportif de la FFM, pour tous dommages auxquels ils pourraient être exposés en conséquence de tout acte ou omission de la part de l'organisateur, de ses officiels, représentants ou préposés, dans l'application de ce règlement ou de tout avenant qui pourrait être établi par la suite ou pour toute autre cause qui pourrait en découler.

Article 35 : ANNULATION DE L'EPREUVE

. Si la course ne pouvait avoir lieu pour quelque cause que ce soit, les organisateurs ne sauraient en être tenus pour responsables et les concurrents de ce fait ne pourraient réclamer aucune indemnité.

. Sauf en cas de force majeure, les concurrents seront informés de sa suppression cinq jours au moins avant la date de la course.

Article 36: ASSURANCE

. Conformément aux prescriptions du décret du 23 Décembre 1958 et à l'arrêté du 17 Février 1961, l'épreuve est assurée en responsabilité civile.