



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 2 roues de service (transport de roues, matériel ou personnel, etc.) devront être identifiés aux machines pour lesquelles ils sont utilisés. 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 son stand 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.

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 du 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-ANDRE BLANCHE FIXE	Le drapeau doit être présenté 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 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 motorcycle 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 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 1er du classement provisoire sera dans le 1er groupe, le 2ème dans le second, le 3ème dans le troisième, le quatrième dans le premier groupe etc..

En cas d'ex-aequo, 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 place 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-aequo, le pilote ayant réalisé le meilleur temps en premier sera le mieux classé.

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 15 % de la moyenne des trois premiers pour toutes les catégories, et à 20 % de la moyenne des trois premiers pour la catégorie Side-Cars.

En cas d'ex-aequo, le pilote ayant réalisé le meilleur temps en premier sera le mieux classé.

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 2ème passager est celui valable pour la qualification.

Le coureur de side-car peut effectuer la course, uniquement s'il est qualifié avec le 2ème 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 2ème 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

ART 3.01 – TOUR DE CHAUFFE

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

ART 3.1 - PROCEDURE TYPE "CHAMPIONNAT DE FRANCE OPEN DE VITESSE"

H-20' - Pilotes et machines en pré-grille

H-15'(H-10') Ouverture de la sortie de stands, panneau 5 minutes et Klaxon

- Départ du tour de reconnaissance.
- drapeau rouge sur la première ligne et panneau "Arrêt Moteur".
- Mise en grille, changement de machine autorisé.

(Les circuits mesurant moins de 2,5 km pourront commencer cette procédure à H-10, le décompte pour ceux ci est indiqué entre parenthèses)

H-14'(H-9')Panneau 4 minutes et Klaxon

H-13'(H-8')Panneau 3 minutes et Klaxon

H-12'(H-7')Panneau 2 minutes et Klaxon

H-11'(H-6')Panneau 1 minute et Klaxon

H-10'(H-5')Fermeture de la sortie des stands (Il est possible de raccourcir la procédure jusqu'à H-3'.)

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), ou pousser leur machine sur la grille de départ jusqu'à 5 minutes au plus tard avant le départ du ou des tours de chauffe.

H- 5' (H-5) Présentation du panneau 5 ' sur la grille

H- 3' 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 ligne par ligne 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 sera dirigé vers les stands et pourra prendre le départ de la course depuis là (tout comme les pilotes n'ayant pas effectué le (ou les) tour(s) de chauffe), ou devra s'arrêter derrière la voiture de sécurité et prendre le départ depuis là, suivant les indications d'un commissaire avec un drapeau rouge.

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.

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.

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

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 ou un drapeau rouge 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 le feu de sortie des stands sera mis au vert pour donner le départ aux coureurs qui sont en attente dans le couloir des stands, puis ces feux deviennent bleu 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, feux 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 sera dirigé vers les stands et pourra prendre le départ de la course depuis là (tout comme les pilotes n'ayant pas effectué le (ou les) tour(s) de chauffe), ou devra s'arrêter derrière la voiture de sécurité et prendre le départ depuis là, suivant les indications d'un commissaire avec un drapeau rouge.

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 ou un drapeau rouge 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, le feu de sortie des stands sera mis au vert pour donner le départ aux coureurs qui sont dans le couloir des stands, puis ces feux deviennent bleu clignotant après leur départ.

ART 3.3 - PROCEDURE REDUITE

L'ensemble des pilotes quitte la pré-grille ou le couloir des stands pour le tour de chauffe, feux rouge en sortie des stands 30" après le passage du dernier du groupe. Les pilotes se présentant après le feu rouge 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 sera dirigé vers les stands et pourra prendre le départ de la course depuis là (tout comme les pilotes n'ayant pas effectué le (ou les) tour(s) de chauffe), ou devra s'arrêter derrière la voiture de sécurité et prendre le départ depuis là, suivant les indications d'un commissaire avec un drapeau rouge.

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 ou un drapeau rouge 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, le feu de sortie des stands sera mis au vert pour donner le départ aux coureurs qui sont dans le couloir des stands, puis ces feux deviennent bleu 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 constitué lorsque l'axe de la roue avant de la machine à franchi la ligne de positionnement tracée sur la grille de départ pour la machine en question et ce 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

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, en sachant que 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.

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

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. 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 effectuée

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 que 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).

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 dispositions particulières). 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.

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-aequo, 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 effectuée

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.

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 14ème tour, mais deux pilotes dans le même tour que le premier n'ont pas terminé leur 13ème tour.

En conséquence, le tour retenu pour le classement sera le 12ème 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 13ème tour, le classement retenu serait celui du 13ème 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.

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. Dans ce cas, si plus de 50 % de la distance ou de la durée initiale de la course sont couverts, les points seront attribués en totalité. Le Directeur de Course, en accord avec le Jury, pourra déroger à cette règle.

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 motocycle de tête finisse le nombre de tours prévus, la course sera considérée comme terminée la dernière fois que le motocycle 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-aequo, 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 €. Lorsqu'elle entraîne un démontage du moteur, elle doit être assortie d'une caution de 100 € pour les moteurs à 2 temps et de 200 € 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.

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 "Stop and Go" de 5 "

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.

ART 11 - TELEMETRIE

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

ART 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 1000 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).

Tout pilote refusant le démontage ou un passage au banc de puissance, 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 C.C.R. (Ligue ou Nationale selon la capacité de l'épreuve) après avis des Commissaires Techniques ayant procédé au démontage, en cas de contestation de la décision, l'instance compétente sera le T.R.D.A. ou le T.N.D.A. (suivant la capacité de l'épreuve).

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, 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 la faire immédiatement à l'issue du tour de décélération, ou sur injonction d'un officiel de l'épreuve.

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

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. Un concurrent refusant ce contrôle sera exclu de l'épreuve.

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 – PORTEE DES REGLES GENERALES C.C.R.

Les règles générales C.C.R. s'appliquent à toutes les spécialités de la discipline Courses sur Route 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.

16.1 - 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.

16.2 - 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 €.

- 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 17 - PESEE DES MACHINES

Lorsque le règlement prévoit la pesée des machines, une marge de 1% sera tolérée à l'issue de la course.

La moto peut être pesée à tout moment durant les essais ou à l'arrivée de la course. Le poids pris en compte est celui constaté lors de la pesée sans qu'il soit possible de rajouter aucun fluide (carburant, lubrifiant, eau, ...)

ART 18 - 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 19 – 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 20 – INSCRIPTION D'EPREUVE

Toute inscription d'une épreuve relevant des disciplines CCR, y compris 50 cc, hors Championnat à la date d'une épreuve comptant pour un Championnat de France, des Coupes de France Promosport ou d'une épreuve de Championnat F.I.M. doit obtenir l'aval de la Commission des Courses sur Route.

ART. 21 – 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 – LAISSEZ-PASSER

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

REGLES GENERALES POUR LES EPREUVES D'ENDURANCE

ART 23 - DEFINITION DES EPREUVES D'ENDURANCE

Pour être qualifiée de course d'endurance, une épreuve doit avoir une durée de 2 heures minimum ou une distance minimale de 300 km.

ART 24 - NOMBRE DE PILOTES

Une course d'endurance d'un maximum de 3 heures ou de 450 km pourra être courue par un seul pilote (sauf spécification contraire du Règlement Particulier) au-delà au minimum 2 pilotes constitueront l'équipe, 3 étant le maximum.

ART 25 - EQUIPAGES QUALIFIES

Le nombre d'équipages admis pour la course sera celui indiqué sur le Règlement Particulier, sous réserve que les pilotes aient effectué dans au moins une séance qualificative un temps d'essais inférieur ou égal à 20 % de la moyenne des trois premiers.

Le Règlement Particulier pourra prévoir une exception à cette règle.

ART 26 - 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 de protection anti feu.

La présence d'une personne avec un extincteur est obligatoire.

Les opérations de ravitaillement doivent intervenir après toutes les interventions de maintenance.

Le pilote ne pourra pas rester sur la machine durant les opérations de ravitaillement en carburant.

ART 27 - VITESSE DE CIRCULATION DANS LA VOIE DES STANDS

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

Pendant la course un dépassement de la vitesse dans la voie des stands 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.

ELEMENTS DE SECURITE OBLIGATOIRES
--

ART. 1

L'EQUIPEMENT DU PILOTE DOIT ETRE CONFORME AUX NORMES FRANCAISES OU F.I.M.

ART. 2

L'UTILISATION D'UNE PLAQUE DORSALE DE PROTECTION POUR LES PILOTES ET LES PASSAGERS EST OBLIGATOIRE POUR TOUTES LES COURSES DE VITESSE FRANCAISES (CIRCUITS, MONTAGNE, DRAGSTERS).

ART. 3

LES CASQUES DE PLUS DE 5 ANS D'AGE OU EN MAUVAIS ETAT POURRONT ETRE REFUSES. AUCUNE ADJONCTION D'APPENDICE NON HOMOLOGUE N'EST AUTORISEE SUR LES CASQUES.

ART. 4

LE CASQUE INTEGRAL EST OBLIGATOIRE POUR TOUTES LES EPREUVES DE VITESSE FRANCAISES

ART. 5

LES COUREURS DOIVENT PORTER UNE COMBINAISON DE CUIR D'UNE PIECE. SI LA DOUBLURE EST SYNTHETIQUE, LE PILOTE DOIT PORTER UN SOUS-VETEMENT COMPLET (MANCHES ET JAMBES LONGUES) EN COTON, NOMEX OU SOIE. LES COMBINAISONS EN MATERIAUX SYNTHETIQUES SONT AUTORISEES SI ELLES ONT RECU L'APPROBATION F.I.M.

ART. 6

Chaque pilote devra posséder un extincteur.

Celui-ci devra être d'une capacité minimum de 5kg pour les appareils à poudre de type A.B.C. ou polyvalente et de 2kg pour les extincteurs de type CO² (neige ou mousse carbonique) efficace sur les feux d'hydrocarbures.

(PAS D'EXTINCTEUR A EAU)

1) LICENCES INTERNATIONALES UNE EPREUVE (ex-timbres inters)

1.1 - Pourront obtenir deux licences F.I.M. une épreuve, pour disputer en 2006 deux épreuves internationales comptant ou non pour un Championnat F.I.M. ou U.E.M. :

1.1.1 - Les pilotes nationaux ayant totalisé 30 points sur trois courses de Championnat de France Open ou de Coupes de France Promosport, dans les douze mois précédant la première des deux épreuves en question.
En ce qui concerne la Junior Cup, les Coupes de Marques, les Coupes Associatives et les autres compétitions, le palmarès est laissé à l'appréciation de la Commission des Courses sur Route.

1.1.2 - Les pilotes nationaux ayant totalisé 50 points en 2005.

N.B. - Les points marqués en course de côte ne donnent pas automatiquement droit à l'obtention d'une licence F.I.M. à la journée. La Commission des Courses sur Route se réserve la possibilité d'apprécier les cas individuellement.

2) LICENCE INTERNATIONALE**2.1 Pourront solliciter une licence internationale :**

2.1.1 Les pilotes nationaux participant à un Championnat de France Open ou aux Coupes de France Promosport et ayant totalisé plus de 50 points en 2005 ou 70 points en 2004 et 2005.

2.1.2 Les pilotes de la Junior Cup, des Coupes de Marques ou Coupes Associatives et des autres compétitions pourront solliciter une licence internationale auprès de la C.C.R. qui statuera.

2.2 Devront prendre une licence nationale :

Tous les licenciés Inters qui n'ont pas été qualifiés en circuit dans l'année sur au moins deux courses.

Les cas particuliers seront examinés par la Commission des Courses sur Route.