

CHAMPIONNAT DE FRANCE DE SHORT TRACK SOLO ET QUAD REGLES PARTICULIERES

ARTICLE 1 - DEFINITION

La Fédération Française de Motocyclisme met en compétition un Championnat de France de Short Track.

ARTICLE 2 - EPREUVE

Elle sera réservée aux machines :

Solo de 100cc à 500cc en 2 temps et de **175cc à 650cc** en 4 temps maximum afin de ne pas défavoriser les concurrents par un écart de cylindrée trop important. Regroupées en une seule catégorie. Ce championnat pourra se dérouler en même temps qu'une épreuve de course sur piste.

Pour le quad, 85 à 750 2 T ou 4 T.

ARTICLE 3 - PILOTES ADMIS

Elle sera réservée aux pilotes titulaire d'une licence NJC, NCA. Les pilotes NCB sont acceptés mais ne seront pas classés au championnat de France.

Nombre d'engagés : Pour les pistes de 12 m minimum (voir règle technique CCP).

Solo: 20 pilotes maxi

Quad: 12 pilotes maxi

Sélection des pilotes :

Les pilotes doivent s'engager 15 jours avant, dès que le nombre maxi de chaque catégorie est atteint, les inscriptions seront closes.

Schéma des courses :

Une grille de brassage sera établie par la CCP et envoyée aux organisateurs.

Solo :

Minimum de 10 pilotes -- 3 manches de 10 pilotes

Maximum de 20 pilotes – 6 manches de 10 pilotes

Quad :

Minimum de 6 pilotes -- 3 manches de 6 pilotes

Maximum de 12 pilotes – 6 manches de 10 pilotes

ARTICLE 4 - QUALIFICATIONS

Suivant le nombre de participant une sélection sera aménagée par la commission des Courses sur Piste.

ARTICLE 5 - TERRAINS

Les terrains sur lesquels seront organisées les épreuves des Championnats de France seront inspectés comme suit :

a) Pistes déjà homologuées :

La veille de l'épreuve, un membre de la Commission (le Délégué), un représentant des pilotes, le Président du Club organisateur et l'Arbitre officiel effectueront un examen de la piste et décideront d'éventuels aménagements de détail.

b) Pistes nouvelles :

Les clubs ayant aménagé une nouvelle piste auront à solliciter, quatre mois à l'avance, une visite spéciale du terrain par une Commission composée :

- du Président de la Ligue sur le territoire de laquelle la piste est implantée (ou son représentant),
- d'un membre de la Commission des Courses sur piste (CCP),
- du Président du club organisateur,
- d'un coureur au minimum (le Délégué).

Les instructions données par cette Commission devront être strictement observées et respectées.

En dehors de toutes les modifications ou aménagements d'ordre général ou particulier qui pourraient être demandés par la Commission chargée de l'homologation, les circuits devront répondre aux conditions suivantes :

- la largeur de la piste doit être au minimum de douze mètres dans les lignes droites et de quatorze mètres dans les virages. Il est conseillé que le développé, pris à un mètre de la corde, fasse un minimum de quatre cents mètres et un maximum de huit cents mètres.
- la ligne de départ/arrivée doit être matérialisée entre les 2/5 et le milieu d'une ligne droite.

La piste peut-être herbeuse, terreuse ou sablonneuse, mais dans tous les cas exempte de trous, de bosses, d'ornières et de cailloux, et ne pas comporter de montées ou de descentes exagérées. Si la piste est poussiéreuse, un système d'arrosage, adapté à la nature du sol, devra être prévu.

L'Arbitre, le Délégué de la Commission plus un coureur responsable jugeront de l'opportunité de l'arrosage.

Une dérogation à ces règles pourra être accordée par la Commission.

ARTICLE - 6 REGLEMENTS PARTICULIERS

Il est rappelé aux organisateurs que les différentes prescriptions du Code Sportif National sont obligatoires pour les épreuves du Championnat. Les règlements particuliers devront être transmis à la Ligue Motocycliste Régionale et parvenir à la FFM deux mois au moins avant la date de l'épreuve (trois exemplaires pour la FFM, deux exemplaires pour la Ligue, dont un sera retourné au club après visa et un envoyé au délégué de l'épreuve, par le service sportif de la FFM).

Le règlement particulier de chaque épreuve sera mis en ligne sur le site de la CCP et/ou de la FFM – rubrique CCP.

ARTICLE 7- CARBURANT

Les coureurs amèneront leur propre carburant qui devra répondre aux caractéristiques données pour l'année en cours.

ARTICLE 8 - PARC FERME

Les organisateurs auront à prévoir un endroit isolé et aménagé susceptible de permettre au Commissaire Technique d'effectuer tranquillement le contrôle des machines et de recevoir ces dernières pendant le temps de réclamation, au soir de chaque manifestation.

- HORAIRES CONTROLE TECHNIQUE :

Idem Championnat de France GT

Le non respect des horaires ci-dessus entraînera une pénalité de 30 € (chèque au nom de la FFM) qui sera retenue au profit des clubs organisateurs.

ARTICLE - 9 CONTROLES TECHNIQUES

Un Commissaire Technique sera désigné par la FFM pour chaque épreuve; il sera chargé du contrôle, du marquage, du plombage et de la vérification des machines. Un horaire de passage pour le contrôle technique sera établi pour chaque pilote et affiché dans le parc coureur.

Le club organisateur désignera en complément un autre commissaire Il aura en sa possession le matériel devant lui servir au plombage et au marquage des machines.

Le Commissaire Technique devra, lors des vérifications de pesage, vérifier l'équipement des coureurs et la conformité du carburant utilisé.

Il devra utiliser les fiches de contrôle FFM signées par le concurrent, après vérifications.

La fiche de suivi technique, fournie par la FFM, est obligatoire. En cas de non présentation de celle-ci, une amende de 30 € (à l'ordre de la FFM) sera infligée.

Un contrôle de cylindrée peut être effectué par le commissaire technique, à la demande du Jury de l'épreuve.

ARTICLE 9 bis - REGLEMENT TECHNIQUE DES MACHINES

Les machines seront de type Motocross, Enduro, Supermotard.

Machines 2 ou 4 temps essence ou alcool

Cylindrées Solos 2 Temps de 100cc à 550cc

4 Temps de 175cc à 650cc

Cylindrées et règles générales quad : Idem - 500 Alcool 85 à 750 2 T ou 4 T

Carburant Essence sans plomb
Alcool Méthylique (Méthanol)

Pneus Solos Avant : libres
Arrière : **Enduro FIM**, Speedway ou Trial

Pneus Quads **Pneus de route. Tous pneus quad 1,2cm maxi de crampons.**

Freins

Equipement Type Cross. Protection dorsale obligatoire.

Echappement L'extrémité du silencieux ne doit pas dépasser le corps du silencieux de plus de 5mm, tous les bords doivent être arrondis ou protégés.

Niveau sonore Limite autorisée 98 dB aux régimes précisés dans le Règlement Général Motocross.

Le coupe circuit (de type course sur piste) est obligatoire en épreuve européenne en Championnat de France (obligatoire en 2005) depuis 2005.

ARTICLE 10 - PROCESSUS DE L'EPREUVE

Chaque épreuve comportera 3 manches de 6 tours plus une finale pour les solos. Les manches seront établies par une grille de brassage effectuée suivant le nombre de participants.

ARTICLE - 11 ESSAIS

Idem Championnat de France CCP GT

ARTICLE - 12 DEPART, CONTROLE DES COURSES

Le départ sera donné au starting gate.

Le placement sera déterminé par la grille de brassage établie par la Commission des Courses sur Piste.

PONCTUALITE AU DEPART :

Toutes les manifestations doivent commencer à l'heure annoncée et les coureurs doivent se tenir prêts pour le départ dès qu'ils sont appelés par l'officiel désigné.

A moins que l'arbitre considère qu'il y a des raisons valables pour retarder le départ de la manche suivante, l'intervalle entre la fin d'une course et le départ de la course suivante ne dépassera pas 6 minutes.

L'arbitre enclenche le début des 3 minutes au moyen d'un klaxon, d'une sirène et ou d'un feu vert que l'on peut entendre dans la zone des boxes.

Au terme de ces 3 minutes le ou les coureurs absents sur la ligne de départ seront disqualifiés.

Le coureur disqualifié sera remplacé par un coureur de réserve et la procédure sera recommencée.

DEPARTS :

Sur ordre du Commissaire préposé aux boxes (ou après un signal dans les boxes), les coureurs concernés doivent quitter les boxes ensemble, et ils doivent immédiatement se diriger vers la zone de départ, où ils doivent s'arrêter sous le contrôle du juge de départ.

Les moteurs doivent toujours être mis en marche, les machines parallèles au bord intérieur de la piste et les roues avant à 10 cm au maximum des rubans de la grille de départ.

L'arbitre, lorsqu'il s'est assuré que les coureurs sont en position correcte et immobile, doit allumer le feu vert indiquant que le départ est imminent et que le juge de départ doit s'éloigner des rubans.

Après une pause suffisante pour permettre aux coureurs de fixer leur attention sur les rubans, l'arbitre doit libérer la grille.

FAUX DEPART :

Un coureur qui s'avance avec son motorcycle et touche un ou plusieurs rubans de la grille de départ après que l'arbitre ait allumé le feu vert, mais pas libéré la grille, doit être exclu. Le départ de la course doit ensuite être donné correctement.

CONDUITE REPREHENSIBLE OU DANGEREUSE :

L'arbitre exclura immédiatement tout coureur qui, selon lui, conduit de manière répréhensible, incorrecte ou dangereuse.

Si, selon l'Arbitre, une telle conduite donne un avantage au coureur (ou à l'équipe) incriminée, ou compromet les chances d'un ou plusieurs coureurs, il peut arrêter la course et ordonner un nouveau départ.

Aucune réclamation ne peut être déposée contre une constatation de fait prononcée par un officiel de l'épreuve.

Si, pour une raison ou une autre, l'Arbitre a arrêté une course après qu'un ou plusieurs coureurs aient franchi la ligne d'arrivée, la course ne sera pas recommencée ; mais tous les coureurs n'ayant pas pu franchir la ligne d'arrivée à la suite d'une conduite répréhensible, incorrecte ou dangereuse de la part d'un autre coureur qui a donc été exclu, seront considérés comme ayant terminé la course ; ils seront classés aux places qu'ils occupaient avant la conduite répréhensible, incorrecte ou dangereuse et ils seront autorisés à avancer dans le classement à la suite de l'exclusion du coureur coupable.

Un procédé identique sera appliqué à un coureur qui, de l'avis de l'Arbitre, a délibérément laissé tomber sa machine ou quitté la piste pour une raison de sécurité.

COURSE ARRETEE :

Lorsqu'une course a été arrêtée par l'apparition du drapeau à damier noir et blanc, avant que le nombre de tours requis ait été accompli par le coureur de tête, l'arbitre doit déclarer la course nulle et ordonner un nouveau départ.

Si le drapeau à damier noir et blanc n'a pas été déployé à la fin du nombre de tours requis, l'on considérera que le drapeau a bien été montré.

REPRISE D'UNE COURSE :

Si un accident se produit sur la piste et que, de l'avis de l'Arbitre, il serait dangereux que la course continue, il doit l'arrêter.

Seul l'Arbitre a le pouvoir d'ordonner l'arrêt d'une course.

Tout coureur qui, pour une raison ou une autre, est considéré comme étant la cause première de l'arrêt de la course, ne sera pas autorisé à reprendre le départ. Il ne sera pas permis à un coureur de réserve de prendre sa place.

L'Arbitre peut autoriser à prendre le nouveau départ à tout coureur qui est tombé parce qu'il a été gêné, ou qui a délibérément laissé tomber son motorcycle ou quitté la piste dans un but de sécurité. Dans de tels cas, toute aide extérieure peut être ignorée.

Tout coureur autorisé à participer à une reprise de la course peut changer de motorcycle pour le nouveau départ.

Un coureur de réserve est autorisé à remplacer un coureur qui s'est blessé ou qui a endommagé son motorcycle, mais qui n'est pas considéré comme la cause première de l'arrêt de la course.

Lorsqu'ils prennent part à une reprise d'une course, les coureurs doivent partir de leur position de départ d'origine et tout coureur de réserve autorisé à prendre le départ doit occuper la position du coureur qu'il remplace.

Lorsqu'un coureur a été exclu dans une course par paire ou par équipe, son partenaire peut choisir sa position de départ d'origine ou celle de son partenaire exclu.

Tout coureur qui a manqué le départ, qui s'est retiré (ce qui comprend ceux dont le motorcycle n'était pas en marche lorsque la course a été arrêtée) ou qui a été exclu d'une course qui doit être recourue, ne sera pas autorisé à prendre le nouveau départ, sauf s'il s'est retiré après avoir été gêné ou s'il s'est arrêté dans l'intérêt de la sécurité comme décrit plus haut.

ARTICLE 13 - CLASSEMENT

Le barème des points est le même que pour les épreuves de Course sur Piste du Championnat de France :

Par manche : 1^{er} 6 pts / 2^{ème} 5 pts / 3^{ème} 4 pts / 4^{ème} 3 pts / 5^{ème} 2 pts / 6^{ème} 1 pts / 7^{ème} 0 Pts

En cas d'ex-aequo on prendra pour chacun le nombre de place de 1^{er} -2^{ème} -3^{ème} etc., jusqu'à obtenir une différence entre les coureurs. S'il n'y a pas de différence il sera procédé à une manche de départage.

Cette règle sera appliquée sur chaque épreuve uniquement pour définir les 3 premiers de la journée.

A l'issue de la saison un cumul de points sera effectué.

Pour être classé un pilote doit avoir commencé son 4^{ème} tour lorsque le 1^{er} franchi la ligne d'arrivée.

A l'issue de la saison, les 3 premiers du classement général recevront leur trophée lors de la remise des prix de leurs ligues.

A l'issue de chaque épreuve, le responsable du pointage de la CCP allouera les points suivants le barème du Championnat de France :

Barème Idem Championnat de France GT

ART. 14 - CONTRÔLE DES EPREUVES

La commission désignera pour chaque épreuve de Championnat un délégué, choisi parmi ses membres et un arbitre, qui seront chargés d'établir un rapport sur le déroulement de ladite épreuve.

Les délégués de la Commission sont investis de pouvoirs spéciaux leur permettant de remplir effectivement leur mission dans les meilleures conditions possibles. Ces pouvoirs sont déterminés par le Tribunal National de Discipline et d'Arbitrage. Ils portent également sur les conditions matérielles de sécurité des circuits.

Les frais de déplacement du Délégué sont pris en charge à 100% par la FFM.

ARTICLE 15 – PRIME

Aucun frais de déplacement ne sera attribué pour ces épreuves.

A l'issu du classement de la journée, seuls les 3 premiers percevront les primes suivantes :

1^{er} : 90 €, 2^e : 60 €, 3^e : 40 €.

ARTICLE - 16 RAPPORT DE CLÔTURE

Les clubs ayant la charge de l'organisation de l'une quelconque des épreuves de Championnat devront adresser à la FFM, dans les quinze jours suivant la course et par l'intermédiaire de leur Ligue Régionale, le rapport de clôture.

Il est souhaitable que les épreuves du Championnat soient terminées au plus tard à 18 heures pour les épreuves de jour, et 0h00 pour les nocturnes.

Le délégué de la commission (ou à défaut l'organisateur de l'épreuve), devra transmettre les classements, (par manche), à la FFM et les expédier au plus tôt avec son compte-rendu.

ARTICLE - 17 APPLICATION DU REGLEMENT

Il est rappelé que conformément au Code Sportif National des manifestations Sportives de la FFM, le jury de l'épreuve a toujours le droit de prendre les décisions d'urgence en cas de force majeure ou par mesure de sécurité.

Les clubs ou coureurs qui ne respecteraient pas le règlement pourront être pénalisés par les instances disciplinaires.

SANCTIONS :

Chaque pilote est responsable de son comportement et de celui de son entourage, sous peine de sanctions sévères.

ARTICLE - 18 NOMINATION POUR LE CHAMPIONNAT D'EUROPE

Idem Championnat de France GT

ARTICLE 19 - PRESCRIPTION

Les prescriptions du Code Sportif National et du présent règlement seront applicables à la manifestation.

ARTICLE - 20 RECLAMATIONS

Toute réclamation devra être remise au Directeur de Course par écrit dans les 30 minutes qui suivront l'heure d'affichage des résultats de la manche concernée et être accompagnée de la somme de 75 €, qui sera restituée au réclamant si le bien-fondé est reconnu. Elle doit être assortie, lorsqu'elle suppose un démontage du moteur, d'une caution de 75 € pour les moteurs à deux temps et de 150 €, pour les moteurs à quatre temps. Dans le cas contraire, la somme sera versée au pilote, 75 ou 150 € suivant le type.

Aucune réclamation ne peut être déposée contre une décision de l'Arbitre de l'épreuve.