

RÈGLEMENT 2026

CHAMPIONNAT DE FRANCE ENDURANCE CLASSIC



Ce règlement vient compléter les règles générales sportives et techniques pour les épreuves de vitesse.

Article 1 - Définition

La FFM met en compétition, en 2026, avec ses clubs organisateurs, le championnat de France **Classic Endurance**.

Calendrier prévisionnel 2026

2 et 3 mai	CROIX EN TERNOIS – 4H	MC CROIX EN TERNOIS
6 et 7 juin	CAROLE – 4H	MC MOTORS EVENTS
20 et 21 juin	ALES – 4H	MC POLE MECANIQUE
18 et 19 juillet	NAVARRA (ESP) – 4H	MC MOTORS EVENTS
29 et 30 aout	PAU ARNOS – 4H	MC PAU ARNOS
24 et 25 octobre	MAGNY-COURS – 4H	MC NEVERS ET NIEVRE

Chaque épreuve est d'une durée comprise entre 4 heures **et 6 heures**.

NB : un nom spécifique pourra être donné à chaque épreuve pour caractériser le circuit ou l'organisateur du week end.

Les 3 catégories sont les suivantes (**classées par ordre croissant**) :

- Catégorie **CLASSIC**
"à la Française" avec 1 moto et 2 pilotes **ou "à l'Américaine" avec 2 motos et 2 pilotes.**
- Catégorie **SUPERSPORT (jusqu'à 750cc)**
"à la Française" avec 1 moto et 2 pilotes **ou "à l'Américaine" avec 2 motos et 2 pilotes.**
- Catégorie **SUPERBIKE (plus de 750cc)**
"à la Française" avec 1 moto et 2 pilotes **ou "à l'Américaine" avec 2 motos et 2 pilotes.**

Article 2 – Machines admises

Catégorie CLASSIC : Concerne les motos à moteur 2 ou 4 temps, commercialisées du 01/01/70 au **31/12/1986** de 350cc à Unlimited.

Minimum 2 cylindres.

Modèle compétition-client ou usine autorisé.

Catégorie SUPERSPORT (jusqu'à 750cc) : Concerne les motos à moteur 2 ou 4 temps, commercialisées du 01/01/84 au 31/12/1994.

Moto 4 temps jusqu'à 750cc pour les 2 à 4 cylindres,

Moto 4 temps jusqu'à 900cc maxi 2 ou 3 cylindres plus de 2 soupapes.

Les 400cc 4 temps et 500cc 2 temps sont acceptées jusqu'au 31/12/1995. Modèle compétition-client ou usine avec refroidissement liquide autorisé. NB : dans le cas d'une Suzuki 400/500 RG Gamma, il est obligatoire de présenter la facture d'un montage d'une boîte de vitesses renforcées.

Catégorie SUPERBIKE (+750cc) : Concerne les motos à moteur 2 ou 4 temps, commercialisées du 01/01/84 au 31/12/1994.

Moto 4 temps de plus de 750cc 4 cylindres.

Moto 4 temps de plus de 900cc 2 ou 3 cylindres plus de 2 soupapes.

Concernant les catégories Supersport et Superbike, seule la 1^{ère} année de production du modèle est prise en compte pour l'homologation de la moto. L'année de présentation du premier modèle à un salon de la moto n'est pas prise en compte

Lorsqu'un équipage est engagé à l'américaine, sa catégorie est déterminée par la moto appartenant à la plus élevée. Lorsqu'un équipage est engagé « à la française », la moto de réserve (« mulet ») doit obligatoirement appartenir à la même catégorie que la moto principale.

Article 3 – Engagements

Les pilotes font leur demande d'engagement, à compter du **26 janvier 2026** sur internet : <https://ffm.engage-sports.com>. L'engagement est validé par la CNV après réception du règlement CB. Le droit d'engagement est de **650€** pour les engagements à l'année et des **700€** pour les engagements course par course pour une course de 4 heures. Les engagements à l'année sont ouverts jusqu'à 30 jours avant la première épreuve.

Les engagements sont clos **30 jours avant l'épreuve** et encaissés à cette date. Passé ce délai et pour autant qu'il reste de la place, les engagements seront majorés de **50€**. **L'engagement à la course de Magny-Cours pourra être majoré afin d'y inclure une ou plusieurs séances d'essais.**

Les Endurances Classic sont des manifestations ouvertes aux pilotes à partir de 16 ans révolus.

Les noms des 2 pilotes ainsi que le nom du team doivent être mentionnés **lors de l'engagement** et confirmés lors du contrôle administratif. Toute modification ultérieure nécessite la formalisation d'une demande au jury, qui demeure souverain sur la suite à donner, et peut faire l'objet d'une pénalité financière.

Les engagements sont ouverts aux pilotes titulaires d'une licence, NCO, IVM, LUE, ou LJA délivrée par la F.F.M. pour l'année en cours. Les licences LJA ne sont pas acceptées pour les courses à l'étranger.

Les pilotes désirant rouler avec une licence LJA sont classés dans la course où ils roulent mais ne marquent pas de points au Championnat. Les demandes de licence « une manifestation » doivent être accompagnées d'un certificat médical de moins d'un an rédigé en français. Cette licence LJA doit être prise sur le site de la FFM au minimum 72h avant la course.

Si la course est déclarée en capacité nationale, les pilotes doivent être titulaires d'une licence FFM, annuelle ou « une manifestation ». **Les épreuves inscrites au calendrier de la FIM Europe peuvent accueillir des pilotes étrangers titulaires d'une licence d'une fédération affiliée à la FIM Europe. Ces pilotes ne peuvent cependant pas marquer de points de championnat.**

Le nombre maximum de teams autorisés pour chaque course est défini par le nombre maximum autorisé pour la grille course « Endurance ». Sont prioritaires les pilotes inscrits sur la totalité du championnat s'ils maintiennent leur engagement sur toutes les épreuves.

Un engagement non accompagné des droits en vigueur et/ou d'une moto non homologuée, n'est pas pris en compte. Toutes les motos doivent obligatoirement être homologuées ou ré-homologuées tous les ans (y compris les photos).

En cas de paiement revenu impayé :

Un courriel est adressé au pilote qui dispose alors d'un délai de 7 jours à réception de celui-ci pour régulariser sa situation. Cette régularisation peut intervenir uniquement par paiement CB, avec majoration du droit d'engagement du montant des frais bancaires liés à cet impayé.

En l'absence de régularisation pendant ce délai, le pilote est redevable à la FFM du droit d'engagement majoré des frais bancaires générés par l'impayé. Il est par ailleurs automatiquement désengagé de l'épreuve.

Pilote souhaitant déclarer forfait :

Le pilote qui ne peut pas se rendre à une épreuve devra prévenir obligatoirement la FFM et le représentant du Championnat. Cette déclaration doit obligatoirement être faite par **engage-sport** pour être prise en compte.

- Sur tout forfait un droit administratif de 10€ est retenu s'il survient avant la clôture des engagements (30 jours avant la manifestation).
- Sur tout forfait un droit administratif de **320€** est retenu à la date de clôture des engagements (*à partir du 30^{ème} jour avant la manifestation*) jusqu'au lundi matin précédent la manifestation.
- À partir du lundi matin 8 h précédent la manifestation, les droits d'engagement ne sont plus remboursés.

Article 4 – Vérifications

Les vérifications administratives et techniques ont lieu le vendredi (ou jeudi) de 9h à 12h et de 14h à 18h30.

Toutes les motos doivent répondre au règlement technique et à l'homologation faite en amont.

La ou les moto(s) doivent être présentées propres avec le bas du carénage enlevé pour la vérification du montage du bac de récupération d'huile et des arrêts des bouchons de vidange des carters moteur et boîte.

Le carénage inférieur ou le sabot doivent être construits pour contenir, en cas d'incident moteur, au moins la moitié de la totalité de l'huile et du liquide de refroidissement du moteur. Aucune ouverture située à moins de 50mm du bas de carénage n'est autorisée. Tous les trous sous le carénage doivent être bouchés. Aucun bouchon démontable n'est autorisé.

Le sabot récupérateur d'huile peut-être en alu, polyester, plastique dur. Il doit être fixé solidement. Les rilsans ne sont pas autorisés.

L'équipement vestimentaire à présenter obligatoirement à toutes les courses lors du contrôle technique est le suivant :

- Combinaison cuir d'une seule pièce avec doublure coton, Nomex ou en soie (doublure synthétique déconseillée sauf port d'un sous vêtement à manches longues et jambes longues).
- Casque intégral obligatoire en bon état, aux normes FIM, ECE 22/05 (**la norme 22/05 ne sera plus autorisée en 2027**) ou 22/06.
- Plaque dorsale de protection homologuée à la norme EN 1621-2.
- **Pectorale norme EN 1621-3 obligatoire.**
- Gants moto en cuir en bon état sans déchirures et à manchettes.
- Bottes moto en bon état et en cuir renforcé.
- Equipement Airbag (combinaison, gilet intérieur ou extérieur) obligatoire.

L'équipement de sécurité à présenter obligatoirement à toutes les courses lors du contrôle technique est le suivant :

- Béquille arrière de stand.
- Équipement pompier (casque ou lunettes, gants, bottes, blouson) (pas de synthétique).
- Extincteur (6 kg à poudre, 2kg à CO2) ; pas d'extincteur à eau.
- Système de remplissage (derrick) étanche et dont le flux d'essence s'arrête automatiquement dès que l'on relâche la poignée ou la pression du bidon sur le réservoir.

Tous ces éléments sont à présenter de nouveau **devant** les stands au moment du départ.

Les équipages peuvent disposer d'une seconde moto, appelé « mulet ». Cette deuxième moto doit avoir la lettre « T » apposée sur la plaque avant. Le « mulet » éventuel doit être soumis également aux opérations de vérifications techniques et doit être de la même catégorie et classe que la machine principale. Le mulet peut être utilisé pour la course dans le cas d'une casse de la machine principale durant les essais chronos. Le « mulet » ne peut plus être utilisé pour remplacer la machine principale à partir du passage du premier concurrent sur la ligne de départ. Sur autorisation expresse du jury, il peut être admis l'utilisation du « **Mulet** » pour la course si la machine principale n'est plus utilisable ou tombe en panne. Cette dernière autorisation sera assortie d'une pénalité.

Seules les motos passées au contrôle technique peuvent prendre part aux essais chronométrés **et à la course**. Les numéros doivent ressortir correctement, les commissaires techniques restent seuls juges de la bonne lisibilité de ceux-ci. Les numéros de course sont donnés par l'organisation du Championnat, ou après accord avec un team demandant un numéro précis pour la saison et qui serait libre.

Article 5 – Règlement technique

Les éléments suivants sont interdits :

- Boîte de vitesses à tiroir.
- Moteur sur alimenté (Turbo).
- Cadre Delta Box (uniquement pour la catégorie CLASSIC).
- Fourches inversées (**uniquement pour la catégorie CLASSIC**).
- Motos de style trail, enduro, monobike ou cross.
- Bi-amortisseurs arrière à bonbonnes séparées, reliées par un tuyau (exception monte ou modèle d'origine sur dossier).
- Maitre-cylindre radial (**uniquement pour la catégorie CLASSIC**).
- Système de remplissage rapide sous pression (autre que la pression atmosphérique) en essence sur le réservoir.
- **Double vanne / bouchon de remplissage de réservoir d'essence.**
- Shifter apparent ou non.
- Réservoir d'essence de plus de 24 litres.
- Réservoirs d'essence additionnels.

- Pneus slicks.
- Étriers de frein radiaux.
- Roues en magnésium sont sous la responsabilité du pilote dans toutes les catégories.
- Roues en carbone interdites dans toutes les catégories.

Les éléments suivants sont autorisés :

- Cadres Harris, Armstrong, Spondon, EMC, Germain, Martin, Corki, Seeley, FGMS, Bimota, autres sur dossier (seulement en catégorie Classic).
- Cadres en tube rond ou carré acier ou aluminium (titane interdit).
- Roues de 17 pouces autorisées en CLASSIC à l'avant et à l'arrière.
- Frein avant avec 1 ou 2 étriers 4 pistons maxi par étrier (6 pistons si d'origine).
- 1 seul étrier par disque.
- Disques de frein : 320 mm maxi (forme en pétales interdite).
- Fourches : libres (inversée interdite en CLASSIC).
- Pneus pluie autorisés pour toutes les catégories.
- Couvertures chauffantes autorisées au cas par cas en fonction de la configuration des box.
- Moteur à injection (si d'origine).
- Ventilateur pour refroidir les moteurs dans les box.

Article 6 – Définition des machines

1 – Moteur

Pièces externes respectant l'aspect d'époque.

Transmission libre, boîte et rapports libres (nombre de rapports libre).

Carburateurs libres (sans assistance électrique).

Carter distribution : un carter doit recouvrir au minimum les têtes des courroies et les poulies de distribution (ex : Ducati Pantah). Ces carters peuvent être allégés pour le refroidissement.

Le pilote s'engage à respecter le niveau de bruit indiqué à l'article 19 des règles générales pour les contrôles techniques (méthode dynamique). En cas de non-conformité il peut être sanctionné.

Il est interdit d'enlever les chicanes d'échappement.

2 – Partie cycle

Cadre : les renforts de cadre sont autorisés.

Les cadres spéciaux de course sont autorisés.

Sur toutes les machines, les accessoires suivants doivent obligatoirement être démontés : béquilles centrales et latérales, clignotants, rétroviseurs, plaque minéralogique.

Pneus : toutes marques et types actuels vendus dans le commerce dont les références correspondent à la vitesse maximale de la machine.

La largeur des pneus libre.

Largeur de jante libre.

Diamètre fourche libre.

Diamètre des roues libres pour toutes les catégories.

La séparation des conduites de frein avant doit se faire au-dessus du té de fourche inférieur. Le freinage des vis raccords de freins de type Banjo n'est pas obligatoire et interdit sur des vis non prévues à l'origine. Les motos doivent être équipées d'un frein à commandes indépendantes, pour chacune des deux roues.

Le freinage avec des goupilles peut être interdit s'il n'est pas sécurisé.

Garde-boue : arrière obligatoire. À l'avant, il est obligatoire mais il peut être absent seulement dans le cas de la présence d'un carénage intégral.

Plaques de numéros : 285mm x 235mm. Inclinaison maxi 30°, de part et d'autre de la machine, ainsi que sur la face avant. Le tout bien visible pour les chronométreurs et les commissaires de piste.

Numéros : 140 mm de haut, épaisseur du trait 25mm, largeur 80mm, espace entre les numéros 15mm.

Seules les béquilles arrière dites "de stand" sont autorisées pour le béquillage de la machine dans ou devant les box.

Pour les courses ou essais qui se déroulent avec une partie de nuit, les motos doivent être équipées obligatoirement d'un éclairage complet dont le fonctionnement est vérifié lors du contrôle technique.

À l'avant, au minimum un phare (protégé lors de la course de jour). Les phares à LEDS sont autorisés. Les phares en verre doivent posséder une protection sous forme d'un film plastique transparent. Le phare avant est de couleur jaune pour la catégorie « CLASSIC » et de couleur blanche pour les catégories **Supersport et Superbike**.

À l'arrière, deux feux rouges indépendants. Les feux rouges à LEDS sont autorisés.

Le feu rouge pour les temps de pluie doit être allumé dès lors que la piste est déclarée Wet.

La direction de l'éclairage arrière doit être parallèle à l'axe de la machine (dans le sens de la marche) et être clairement visible de l'arrière d'au moins 15° à gauche et à droite de l'axe de la machine.

Le feu arrière doit être monté le plus proche possible de l'extrémité arrière de la machine (dosseret de selle). En cas de litige sur la position de montage et/ou de visibilité, la décision du responsable Technique est prépondérante.

Puissance / luminosité équivalente à 6 LED d'une puissance individuelle de 0,8 - 1,8 W

L'alimentation doit être continue, ce feu arrière de sécurité ne doit pas être clignotant sur la piste.

Le clignotement est autorisé dans la voie des stands lorsque le limiteur de vitesse est actif.

L'alimentation du feu arrière de sécurité doit être séparée de celui de la moto.

Le feu arrière doit être alimenté en direct par la batterie. L'interrupteur de commande doit être situé au niveau du guidon.

Le responsable technique peut refuser tout système d'éclairage non satisfaisant à la sécurité.

Tous les cas non conformes seront soumis au jury de l'épreuve.

Les deux feux arrière sont allumés en permanence et par des commutateurs séparés.

Tout le système d'éclairage doit fonctionner en permanence dès **le départ de la course**. Si une panne d'éclairage intervient, le pilote doit s'arrêter à son stand pour faire fonctionner le système complet sous peine d'être mis hors course.

Nota, dans le cas d'un équipage roulant à l'américaine la 2^{ème} moto ne peut prendre le relais que si son équipement d'éclairage électrique fonctionne.

Article 7 – Sécurité sur les machines

Un contrôle technique est pratiqué par un commissaire technique. Les Commissaires Techniques peuvent, à tout moment de la manifestation, effectuer des contrôles sur les motocycles.

Toute machine engagée doit être conforme en tous points aux impératifs de sécurité décrits ci-dessous, à la réglementation générale pour courses de motos de vitesse anciennes ainsi qu'aux règles générales pour les épreuves de vitesse :

- Tous les carters moteurs contenant de l'huile et pouvant être en contact avec la piste à la suite d'une chute, doivent être protégés par un second carter en matériau métallique, acier inoxydable, acier ou titane, carbone. Des plaques contre les chutes en acier ou aluminium sont également autorisées. Tous ces dispositifs doivent être conçus afin de résister aux chocs, frottements abrasifs et dégâts dus à une chute.
- Des couvercles approuvés par la FFM sont autorisés sans restriction pour le matériau. Tous ces couvercles doivent être fixés correctement et de façon sûre par les vis de fixation qui équipent également les couvercles originaux du moteur et sur les carters. Le Commissaire Technique a le droit d'interdire tout couvercle, s'il est évident que celui-ci n'est pas efficace.
- Protection des leviers de frein avant (obligatoire pour toutes les catégories). Les motos doivent être équipées d'une protection du levier de frein avant, afin de le protéger d'un actionnement accidentel en cas de collision avec une autre machine. Ces protections doivent faire l'objet de fabrication en série et être distribuées par un professionnel. Dans le cas d'un montage d'un frein arrière actionné au guidon, le levier de ce frein arrière devra avoir la même protection que le frein avant.

Lorsqu'une machine est munie de reniflards d'huile, la sortie de ceux-ci doit se faire dans un récupérateur qui doit être facilement accessible et qui doit être vide avant tous départs. La capacité d'un récupérateur doit être : De 250 cc pour les reniflards de la boîte de vitesse.

De 250 cc pour les moteurs 4 temps démunis d'un système de recyclage permanent.

Les mises à l'air des radiateurs et des carburateurs doivent aboutir dans des flacons (250 cc) en matériau approprié.

Les réservoirs d'essence comportant des tubes reniflards doivent aboutir dans un récupérateur d'une capacité minimale de 250cc.

Les bouchons de niveau et de remplissage doivent être étanches, bien vissés et freinés par un fil de fer.

Tous les réservoirs de carburant peuvent être complètement remplis de mousses ignifugées (structure à cellules ouvertes, exemple Explosafe).

Toutes modifications concernant le circuit de lubrification, exemple : montage d'un radiateur, sont soumises à l'approbation du comité technique. Les serflex sont interdits pour le montage des durites.

La durite transparente est interdite pour les circuits d'huile sous pression. Seules sont acceptées les durites qualité « Hydrocarbure » (reconnaissable à sa couleur noire).

Pédales de freins et sélecteurs de vitesses ne doivent pas avoir d'arêtes vives. Extrémités bouchées si tubulaires.

Repose-pieds : la longueur minimum des repose-pieds devra être de 65mm et présenter des extrémités arrondies (minimum 16mm). Les repose-pieds peuvent être du type rabattable, mais dans ce cas devront être équipés d'un dispositif pour que le retour à la position normale soit automatique. Ils sont munis d'une protection à leurs extrémités en une demi-sphère pleine d'un rayon de 8 mm au moins ainsi que le sélecteur et la pédale de frein.

Une dérogation peut être accordée dans le cas d'une moto possédant un démarrage par KICK et dont le fonctionnement est incompatible avec un repose-pied rabattable automatiquement.

Le Kick doit avoir une sécurité supplémentaire pour éviter une ouverture vers l'extérieur en cas de chute (attache genre gros élastique).

Les repose-pieds non repliables en acier ou alu doivent comporter un embout fabriqué dans un matériau tel que téflon, plastique dur ou équivalent (diamètre minimum de 16mm).

Un système d'arrêt immédiat du moteur est obligatoire. Un coupe-circuit ou bouton de masse de couleur rouge fixé au guidon doit être accessible sans lâcher celui-ci. Le système doit être de type « ON/OFF ». Quel que soit le système adopté, son fonctionnement est systématiquement vérifié lors du contrôle technique.

Un bordage de la bulle de carénage est conseillé.

Une protection d'entrée de chaîne secondaire est obligatoire. Elle doit être en Téflon, carbone ou métallique d'une épaisseur minimum de 5mm. Cette protection doit être fixée solidement au bras oscillant au moyen de vis ou rivets (pas de rilsans).

D'une manière générale, ce qui n'est pas mentionné : selle, réservoir, échappement, etc. doit être solidement fixé. La selle en particulier doit être fixée par des vis au cadre.

Pour les 4 temps, un sabot récupérateur d'huile sous le moteur est obligatoire. Dans tous les cas, le récupérateur doit être au moins de la dimension des carters moteur en longueur et en largeur. Il peut-être en alu, polyester, plastique dur. Il doit être fixé solidement.

Le carénage inférieur ou le sabot doit être construit pour contenir, en cas d'incident moteur, au moins la moitié de la totalité de l'huile et du liquide de refroidissement du moteur. Aucune ouverture située à moins de 50mm du bas de carénage n'est autorisée.

L'utilisation d'un tapis environnemental dans le stand pour chaque moto est obligatoire dans tous les cas d'utilisation. Une sanction peut être donnée par le jury de l'épreuve en cours.

Une serviette absorbante doit être mise sur le réservoir autour du trou de remplissage au moment de l'introduction de l'essence.

Article 8 – Equipements

Voir « Éléments de sécurité obligatoires » des « règles générales pour les épreuves de vitesse ».

Équipements obligatoires à présenter complet avant chaque course et au moment du contrôle technique.

L'équipement et la moto doivent être représentés au contrôleur technique après une chute pour un contrôle général de ceux-ci.

Article 9 – Equipages

Le responsable du team doit signaler par écrit le mode de fonctionnement de la course de ses pilotes (à la Française ou à l'Américaine avec 2 pilotes) avant les essais chronos.

Aucune demande de changement de mode de fonctionnement ne sera acceptée après les premiers essais (sauf avis contraire du jury), hors exception du changement de mode de fonctionnement lors de la course entraînement l'application d'une pénalité de 15 minutes. Un pilote peut être remplacé avant la course à condition d'avoir participé aux essais chronométrés et avec l'accord du jury. Un pilote ne peut être inscrit, au même instant sur une autre machine ou dans un autre team.

Article 10 – Sécurité générale

Le responsable du team (ou le pilote au brassard bleu) est responsable de son équipe et reste l'interlocuteur privilégié de l'organisation. Il doit faire respecter le règlement à son équipe.

10.1 Voie de décélération, mur de chronométrage, Pit Lane

Rappel : Ces endroits sont accessibles uniquement pour les membres d'un équipage porteurs d'un bracelet, sous l'entièrre responsabilité du Team Manager ou des pilotes, qui doit s'assurer que toutes les règles de sécurité soient respectées. Dans le cas où celle-ci ne le sont pas ou si un spectateur non autorisé traverse le stand et se rend sur la voie des stands, l'équipage sera considéré comme responsable.

- Interdiction formelle de fumer ou vapoter dans, derrière et devant les stands, sur la Pitlane et le mur de chronométrage ;
- Les mécaniciens effectuant toute intervention sur la machine doivent obligatoirement porter une tenue adaptée (chaussures fermées, pantalons longs et un haut à manches longues) ;
- Les techniciens et autres médias autour de la machine doivent également porter cette tenue adaptée ;
- Les chaussures ouvertes (tongs, sandales ou claquettes) sont interdites en Pitlane et sur le mur de chronométrage. Seules les chaussures fermées sont autorisées pour y circuler ;
- Interdiction d'avoir un animal, même attaché, à proximité des stands, de la Pitlane, du mur de chronométrage et dans le stand ;
- Interdiction d'utiliser tout matériel produisant un arc électrique (perceuse, compresseur, meuleuse, poste à souder, etc.). *NB : Tous ces matériels peuvent néanmoins être utilisés derrière les stands mais loin des stocks d'essence (à minimum 5 mètres)* ;
- Interdiction de manipuler du carburant à moins de 3 mètres de couvertures chauffantes branchées. Ces dernières ne pourront en aucun cas, se trouver branchées à moins de 3 mètres du derrick et à moins de 50 cm du sol ;
- Interdiction de vidanger sur le sol (prévoir un bac plat et en cas de salissures, le stand devra être nettoyé le plus vite possible) ;
- Interdiction de remonter la voie des stands à contre sens sur la moto, moteur en marche durant les essais et la course ;
- Interdiction d'utiliser une plancha ou un barbecue dans le box ou à l'arrière du box ;
- Accès au mur de panneautage exclusivement réservé au Team Manager, pilotes, aux chronométreurs, aux panneauteurs porteurs d'un bracelet (accès autorisé uniquement pendant les 3 premiers tours et les 3 derniers tours de la course à toute personne faisant partie de l'équipage d'un concurrent) ;
- Accès interdit aux enfants de moins de 12 ans (même si muni d'un bracelet et accompagné d'un adulte) ;
- Interdiction de monter ou de s'asseoir sur le mur de panneautage ;
- En cas d'utilisation d'une chaise de chronométrage, rien dans sa fixation ne doit dépasser de l'aplomb du mur de protection ;
- La cabine de chronométrage ne devra pas obstruer ou gêner l'accès à une meurtrièrre. Elle devra avoir une taille raisonnable et pourra être retiré par l'Organisateur en cas de non-conformité.

Le Team Manager et les pilotes sont les seuls responsables de leur équipe et reste l'interlocuteur privilégié de l'Organisateur, de la Direction de Course et du Jury. Il doit impérativement faire respecter le règlement par son équipe.

10.2 Pilotes, chef de stand et chronométreurs

Cf. Règles Générales de Vitesse (Article 28.)

10.3 Interdictions absolues (cf. Règles générales Vitesse et endurance - Article 29)

Il n'est admis de stocker que 30 litres maximum d'essence par team **dans le box**, derrick inclus hors réservoir des motos.

Le stock d'essence doit être mis dans le lieu protégé spécialement prévu à cet effet, à l'abri de tout risque d'incendie et proche d'un extincteur. **Lorsqu'un membre d'une équipe se rend au stock d'essence, il doit être accompagné d'une personne habillée et protégée contre le feu muni d'un extincteur.**

L'essence doit être stockée obligatoirement dans des bidons type US ou métallique lors de la course,

Il est interdit de changer de réservoir pour faire le plein d'essence (pas de ravitaillement par changement du réservoir).

Interdiction de remonter la voie des stands sur la moto avec le moteur en marche.

Interdiction de s'asseoir sur le mur de chronométrage.

Article 11 – Briefing

Seul les teams managers et les pilotes figurant sur la fiche d'engagement peuvent assister au briefing. L'absence au briefing d'un de ces membres peut être sanctionnée d'une amende 75 €. L'heure et le lieu du briefing sont communiqués lors des vérifications administratives et techniques.

Article 12 – Pass et brassards

L'accès aux box est strictement réservé aux personnes munies d'un accès officiel.

Chaque équipage reçoit 4 bracelets par team pour les mécaniciens plus 2 bracelets pour les pilotes et 2 « parkings » véhicules lors des contrôles administratifs. Un seul véhicule est admis derrière les stands (lorsque c'est possible en fonction de la place).

Chaque pilote reçoit aussi un brassard qu'il doit porter pendant toute la durée des essais et de la course. La couleur du brassard n'a pas de relation avec l'ordre du départ de la course. **Cette couleur ne peut pas être changée après les vérifications administratives.** Les brassards doivent être rendus en même temps que le transpondeur lors de la mise en parc fermé à la fin de la course.

Article 13 – Essais qualificatifs

Seules les motos passées aux vérifications administratives et techniques avant les essais qualificatifs peuvent participer à la course. **En cas de warm-Up, celui-ci n'est pas obligatoire.**

Chaque team bénéficie dans la mesure du possible de deux séances d'essais chronos pour chacun des deux pilotes. **Dans le cas d'une course se déroulant partiellement de nuit, les essais de nuit sont obligatoires et la machine doit effectuer au minimum 3 tours, sous peine d'une pénalité d'un Stop & Go de 30 secondes.**

La grille de départ est établie en tenant compte de la moyenne du meilleur temps réalisé par chaque pilote du team lors des qualifications.

La grille est constituée comme suit (dans le cas d'un départ type Le Mans) :

- En premier les motos ayant un démarreur autonome (ordre des essais chronos). **Les motos avec kick sont considérées comme ayant un démarreur autonome (à condition que le kick soit assuré par une attache efficace et mise dès le départ). L'attache du kick sera à valider par les techniques.**
- Ensuite les motos sans démarreur (ordre des essais chronos).

Pour être qualifié, chaque pilote doit avoir au moins effectué un tour chronométré. Si un pilote ne dispose pas de temps de tour chronométré, un repêchage par le jury est possible. Le pilote doit en faire expressément la demande.

Article 14 – Départ

La procédure de départ est de 2 types selon le circuit :

- type normal en grille :

Un tour de mise en place puis départ de(s) tour(s) de chauffe. Les motos viennent prendre leurs places sur la piste en grille avec le moteur en marche. Départ aux feux sur le portique. Extinction feu rouge et départ.

- type « Le Mans » en épis :

Les pilotes quittent la zone devant les stands 15 minutes avant l'heure du départ et réalisent un tour de formation.

Les motos viennent prendre leur place sur la piste en épis le long du mur des stands avant de réaliser un tour de chauffe. Les moteurs ne sont pas arrêtés pour cette procédure de départ du ou des tours de chauffe. Les pilotes restent sur leur moto. Après le tour de chauffe, les motos reprennent leur place sur la piste en épis le long du mur des stands ou en ligne moteurs arrêtés. Ce système de départ peut être modifié.

Au retour du tour de chauffe, les pilotes se positionnent en face de leurs machines sur l'autre bord de la piste. Un seul mécanicien ou autre pilote par équipage est autorisé sur la grille pour tenir la machine **par l'arrière strictement.**

Un officiel se tient devant la grille avec un drapeau rouge.

Tout coureur qui rencontre un problème avec sa machine lors du ou des tours de chauffe peut retourner dans la voie des stands et procéder à des réparations ou changer de machine (prendre le mulet). Aucun pilote n'est autorisé à retarder la procédure de départ et pourra être sanctionné si tel est le cas.

Lorsque le Médical Car a pris sa position, un officiel à l'arrière de la grille agite un drapeau vert. Le Starter donne ensuite l'ordre à l'Officier se trouvant devant la grille, avec le drapeau rouge, de se diriger sur le côté de la piste.

Une minute avant le départ de la course :

- Présentation du panneau 1 minute sur la grille,
- Tous les coureurs doivent être dans leur cercle ou sur le point blanc en face de leur machine.

Trente secondes avant le départ de la course :

- Présentation du panneau 30 secondes sur la grille + feux rouges allumés (sauf si le drapeau national est utilisé pour le départ de la course).
- Extinction des feux rouges ou drapeau national abaissé
- Chaque coureur court vers son motocycle, lui seul peut mettre le moteur en marche (toute aide extérieure est interdite) et commence la course.

Un pilote n'ayant pas pu prendre part aux tours de formation ou de chauffe, peut partir de la voie des stands après le départ complet des autres concurrents et sur autorisation du commissaire prévu à cet effet, la voie des stands est fermée.

Dès que les pilotes ont passé la sortie de la voie des stands au départ des tours de chauffe, le feu de la sortie de la voie des stands passe au vert et les éventuels pilotes en attente sont autorisés à rejoindre les tours de chauffe.

Article 15 – Arrêt au stand et changement

Tout changement ou arrêt au stand doit se faire devant le stand attribué à l'équipage.

Le pilote poussant sa machine dans la voie des stands peut se faire aider par deux mécaniciens.

Rappel : La vitesse dans la voie des Stands est limitée et peut-être sanctionnée.

Un radar est installé dans la voie des stands.

Quatre personnes accréditées peuvent travailler sur la machine.

Pour partir des stands, deux mécaniciens peuvent pousser la machine.

L'emplacement, l'aire de changement de motos doit impérativement rester propre, balayée et non encombrée après la course. Un tapis anti-pollution est obligatoire dans les box.

Le ravitaillement en essence se fait obligatoirement par la méthode de derrick dont l'écoulement du flux d'essence cesse automatiquement dès que l'opérateur relâche la commande de remplissage.

Seule la gravité est autorisée pour remplir les réservoirs (pas d'entonnoir).

Pour remplir les « derricks », seules les pompes à main sont autorisées.

Le ravitaillement est interdit à l'intérieur du box.

Deux personnes doivent effectuer le ravitaillement, vêtues d'une tenue résistante au feu, gants en cuir ou coton, et chaussures en cuir, la tête intégralement recouverte soit d'une cagoule ignifugée et de lunettes, soit d'un casque intégral visière fermée. L'un des deux intervenants doit être muni de l'extincteur pendant toute la durée du remplissage.

L'utilisation de batterie de démarrage additionnelle est interdite ainsi que tout autre moyen mécanique ou électrique extérieur au véhicule.

Procédure de changement de pilote :

Il est interdit d'arriver en roue libre et moteur coupé.

- Arrêt de la moto devant le box « à la Française » ou **arrêt de la moto dans le box « à l'Américaine »**.
- Arrêt du moteur.
- Mise sur la béquille de stand de la moto.
- Descente du pilote.
- **Après descente du pilote, enlèvement du transpondeur dans le box dans le cas d'une course à l'Américaine.**
- Les mécaniciens peuvent faire les petites opérations suivantes :
 - Changements de plaquettes de freins.

- Réglages freins et embrayage.
- Graissage et tension de la chaîne.
- Faire les niveaux d'huile moteur et boîte.
- Changement des roues.
- Réglage rapide du sélecteur ou amortisseur ou fourche.

Pour toute autre raison ou grosse mécanique, la moto doit être rentrée dans le box.

- Faire le plein d'essence, devant le stand après toutes autres opérations (NB : il est accepté que le nettoyage de la bulle intervienne après le ravitaillement essence).
- Le pilote monte sur la moto.
- Un mécanicien enlève la béquille.
- Mise en marche du moteur.
- Le pilote peut partir. Un ou deux mécaniciens maxi peuvent pousser pour démarrer la moto.

La 2^{ème} moto n'est sortie qu'au maximum 3 tours avant la rentrée du pilote en piste (la moto peut être démarrée pour chauffer le moteur, mais arrêtée quand le pilote entre pour le changement).

NB : Il n'y a pas de temps de roulage imposé.

Pour les Teams à l'américaine, une pénalité de 20 secondes est appliquée à chaque entrée au Stand.
Pour les Teams à l'américaine, une pénalité de 3 minutes est appliquée à chaque changement de type de pneus.

Article 16 – Stop and go

Pendant la course, un pilote peut être sanctionné par une procédure de Stop and Go.

Le pilote doit respecter la limitation de vitesse dans la voie des stands et ne peut s'arrêter à son stand lors d'une procédure de stop and go.

Le pilote en est informé par la direction de course, qui présente le **panneau Stop & Go** accompagné du numéro de la machine, après que le chef de team ait été prévenu.

Le pilote dispose alors de 5 tours pour s'arrêter ; s'il ne s'arrête pas, le drapeau noir lui est alors présenté et le pilote ne peut pas repartir (le 2^{ème} pilote peut rouler seul).

Aucun mécanicien ne peut intervenir lors d'un « stop and go » qui est sous le contrôle de la direction de course. Dans le cas où un coureur pénalisé n'aurait pas pu effectuer la procédure de « Stop and go » avant la fin de la course, une pénalité est ajoutée au temps de course du team.

Article 17 – Arrêt sur la piste

Il est rappelé (course à la française) qu'un pilote ne peut s'éloigner de sa machine à l'arrêt sur le circuit, la voie d'accès ou la sortie des stands de plus de 10 mètres sous peine de mise hors course (sauf indication donnée par un commissaire pour la sécurité).

Il est interdit à un pilote pour une cause quelconque de conduire ou pousser sa moto dans la direction opposée au sens de la course.

En cas de panne sur le circuit pendant la course, les concurrents peuvent utiliser pour revenir aux stands, les itinéraires définis par le directeur de course lors du briefing, en fonction de l'emplacement de la machine au moment de la panne.

Les concurrents doivent respecter les conditions suivantes :

- Obéir aux commissaires.
- Ne recevoir aucune aide extérieure durant la durée de leur retour.
- Garder leur équipement (surtout le casque) jusqu'au moment où ils atteindront une zone protégée.

Le pilote en panne peut pousser sa machine jusqu'à une bretelle protégée la plus proche.

Si la moto tombe en panne devant les stands, le pilote peut sous la protection d'un commissaire rentrer par la sortie des stands et remonter jusqu'à son emplacement, moteur arrêté et sous contrôle d'un commissaire.

Dans le cas d'une panne d'une moto sur le circuit (course à l'américaine) le pilote peut revenir au box avec le transpondeur pour finir la course avec la seule moto valide. **Cet équipage se verra infliger une pénalité de 15mn pour passage à la Française.**

De même un équipage à la Française pourra utiliser son mulet après accord du jury et du technique mais se verra aussi pénalisé par 15mn de pénalité.

Le pilote en panne sur le circuit a la possibilité de demander le camion de ramassage aux commissaires présents qui transmettent la demande à la direction de course.

Article 18 – Abandon

Un team ne souhaitant ou ne pouvant plus continuer la course doit obligatoirement faire annoncer son abandon par écrit (feuille d'abandon prévue pour) la signer et la remettre à la direction de course le plus rapidement possible.

Une fois l'abandon signé, il n'est plus possible de se rétracter.

Toute équipe qui ferme son box côté piste en course ou qui laisse son box vide pendant plus de 10 minutes, est considérée comme ayant abandonné.

Article 19 – Arrêt ou neutralisation de la course

Cf. Article 6 règles générales des épreuves de vitesse.

Article 20 – Arrivée

Au terme de la course, le drapeau à damiers est agité sur la ligne de chronométrage « arrivée » sur le pilote classé premier à ce moment de la course, le drapeau continue à être présenté aux coureurs suivants.

Pour être classé à la fin de la course, toutes les motos sont mises en parc fermé (30 minutes au **minimum**) pour un contrôle de conformité et ne peuvent pas être retirées sans l'autorisation du contrôleur technique sous peine de disqualification.

Après la signature de la feuille de classement par la direction de course, c'est le contrôleur technique qui autorise ou non la libération des machines, au cas où il y aurait une réclamation ou un constat par les techniques.

Le transpondeur et les brassards sont rendus à ce moment-là.

Le club organisateur fournit des coupes aux deux pilotes des trois premiers teams de chaque catégorie.

Article 21 – Classement

21.1 Classement de l'épreuve

Le classement de la course est établi en fonction du nombre de tours parcourus par chaque équipage. Pour être classé, chaque moto doit impérativement avoir passé la ligne d'arrivée dans les 5 minutes après le premier.

Pour être classé, il faut avoir effectué 75 % du nombre de tour de sa catégorie.

Attribution des points selon le barème suivant pour le championnat :

- Courses de 4 heures : Les pilotes des 15 premiers teams classés dans chaque catégorie.

1^{er}	25 points	6^{ème}	10 points	11^{ème}	5 points
2^{ème}	20 points	7^{ème}	9 points	12^{ème}	4 points
3^{ème}	16 points	8^{ème}	8 points	13^{ème}	3 points
4^{ème}	13 points	9^{ème}	7 points	14^{ème}	2 points
5^{ème}	11 points	10^{ème}	6 points	15^{ème}	1 point

- Courses de 6 heures : Les pilotes des 20 premiers teams classés dans chaque catégorie.

1er	30 pts	8^{ème}	13 pts	15^{ème}	6 pts
2^{ème}	24 pts	9^{ème}	12 pts	16^{ème}	5 pts
3^{ème}	21 pts	10^{ème}	11 pts	17^{ème}	4 pts
4^{ème}	19 pts	11^{ème}	10 pts	18^{ème}	3 pts
5^{ème}	17 pts	12^{ème}	9 pts	19^{ème}	2 pts
6^{ème}	15 pts	13^{ème}	8 pts	20^{ème}	1 pt
7^{eme}	14 pts	14^{ème}	7 pts		

Une attribution spéciale des points est faite après deux heures de course quelle que soit la durée totale de la course. Les pilotes des 10 premiers Teams classés par catégorie.

1 ^{er}	10 points	6 ^{ème}	5 points
2 ^{ème}	9 points	7 ^{ème}	4 points
3 ^{ème}	8 points	8 ^{ème}	3 points
4 ^{ème}	7 points	9 ^{ème}	2 points
5 ^{ème}	6 points	10 ^{ème}	1 points

Les licences LJA n'ont pas ce point car non classées au cumul des points pour le championnat.

Les pilotes ayant des licences LJA sont récompensés à la fin d'une course mais ne marquent aucun point au championnat.

21.2 Classement du championnat

Le classement se fait par pilote ; il est le cumul des points pour chaque pilote et pour chaque catégorie.

Les ex-æquo sont départagés en considération du nombre de places de 1er, 2ème, etc... Dans le cas d'ex-æquo non de partageables, le classement du pilote (des pilotes) suivant est (sont) au rang immédiatement supérieur (ex : 1^{er}, 1^{er}, 2^{ème}, 3^{ème}, 3^{ème}, 4^{ème}, etc...). Il peut y avoir 1, 2 ou 3 premiers, 1, 2 ou 3 deuxièmes, etc...

Il doit y avoir au moins 5 pilotes classés par classe pour homologuer le classement final.

Article 22 – Application du règlement

En s'engageant, les pilotes déclarent connaître parfaitement le règlement particulier, et prennent l'engagement de s'y conformer ainsi qu'aux décisions des officiels.

Tous les points non visés par le présent règlement sont tranchés par le jury selon les prescriptions du code sportif national de la FFM et ses annexes.

Article 23 – Sécurité/parc/stand

Les déplacements à moto se font à l'allure d'un piéton au pas, et le port du casque est obligatoire.

Suivre les consignes du chef de parc.

Surveiller les enfants.

Trottinette pour les enfants interdite.

Article 24 – Renonciation à tout recours contre les autorités sportives

Indépendamment des prescriptions du code sportif de la FFM, les pilotes par le fait de leur participation, renoncent à tout droit 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 et le code discipline et d'arbitrage, pour tous dommages auxquels ils pourraient 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 par toute autre cause qui pourrait en découler.

Article 25 – Annulation de la course

Si la course ne pouvait avoir lieu pour quelque raison 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 sont informés de sa suppression cinq jours avant la date de la course.

Article 26 – Transpondeur

Le chronométrage se fait par transpondeur. L'utilisation du support d'origine prévu pour le transpondeur est obligatoire. Le départ peut être refusé en cas de manque de celui-ci. Il doit être monté à l'avant de la machine suivant une ligne verticale passant par la colonne de direction. Sa position doit être verticale avec le numéro vers le haut.

Le transpondeur ainsi que le système d'identification sonométrique (étiquette ou badge RFID) sont obligatoire dès les essais du vendredi.

Article 27 – Réclamation

Toute réclamation peut être faite par écrit et remise à la direction de course. Cette réclamation doit obligatoirement être accompagnée d'un chèque de caution de 300 euros, plus 150 euros si cela entraîne un démontage moteur deux temps, et plus 300 euros pour démontage d'un moteur quatre temps.

Délais maxi des réclamations : 30 minutes après la signature du directeur de course de la feuille **initiale de proclamation des résultats**.

Article 28 – Assurance

En conformité avec la réglementation, l'organisation a contracté une assurance responsabilité civile en cas d'accident survenant au cours de la manifestation (essais chronos et courses).

Article 29 – Publicité

Toute publicité ou action publicitaire ou promotionnelle dans l'enceinte du circuit doit obligatoirement faire l'objet d'un accord préalable avec l'organisation.

Le montage et l'utilisation d'une caméra embarquée doit être spécifié en même temps que l'engagement avec notification de l'utilisation future des images enregistrées (demande faite à la FFM).

Article 30 – Application du règlement

Tous les cas non prévus au présent règlement sont tranchés par le jury de l'épreuve, conformément aux dispositions des règles générales CNV et des RTS, du règlement particulier, du code sportif national de la F.F.M. et de ses annexes, pouvant aller jusqu'à la disqualification.

La dernière vérification et l'homologation finale de la (ou des) motos se fait sur place lors du contrôle technique, le départ peut être refusé si la (ou les) motos ne sont pas conformes au règlement en vigueur.

Article 31 – Responsabilités

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 peuvent en aucun cas invoquer la responsabilité civile du club organisateur en cas de vol ou de dégradation.

Article 32 – Laisser passer

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

Article 33 – Juridiction

La manifestation se déroule conformément au code sportif de la FFM, aux prescriptions des RTS et au règlement particulier de chaque épreuve.

Article 34 – Officiels

Les officiels sont ceux désignés par la Fédération Française de Motocyclisme.

Article 35 – Prescriptions générales et litiges

Il est rappelé que tout ce qui n'est pas expressément autorisé et précisé dans ce règlement et dans les règlements précités est strictement interdit.

Contact championnats : **Jean-François GABALA** : jefgabala@gmail.com (06.20.20.85.49)

Site internet : www.cdfclassic.fr