



REGLEMENT PARTICULIER

5/6/7 JUIN 2015

Article 1 : DEFINITION

Le Moto de Nevers et de la Nièvre, sous l'égide de la Fédération Française de Motocyclisme, organise les 5/6/7 juin 2015, les 12H de MAGNY COURS, avec le concours de la SAEM Sportive du Circuit Nevers Magny Cours et de O3Z.

La course des « 12 Heures de Nevers Magny Cours » est une endurance scindée en deux courses de six heures à deux ou trois pilotes et une moto.

Il sera accueilli des courses annexes composées des WERC, Protwin et Challenge des Monos.

Article 2 : ORGANISATEUR

Moto Club de Nevers et de la Nièvre
58000 Saint Eloi
Tel : 03.86.37.17.43 Port : 06.10.94.46.95
Président : M. Régis Moreau

Article 3 : CIRCUIT

La longueur du circuit de Nevers Magny Cours est de 4,411 km, circuit utilisé dans le sens des aiguilles d'une montre.
Plan annexé

Article 4 : CATEGORIES ADMISES

Les catégories suivantes seront admises :

Pour les 12H de Magny Cours :

WRC STOCK

De 600cc à 1000cc pour les 4 cylindres

De 749cc à 1299cc pour les 2 cylindres

Courses annexes :

Promotion Cup 600 Dunlop

Promotion Cup 1000 Dunlop

Coupe de France Roadster Cup April Moto

KTM 390 Duke Cup

Trophée de France Twin Cup April Moto

Challenge des Monos

Challenge Protwin

Article 5 : ESSAIS

Les essais se dérouleront le vendredi de 8H30 à 00H00, le samedi de 9h00 à 01h00

Courses annexes :

La capacité de la piste est de 53 motos pour les essais et 44 pour la course

12H de Magny cours :

La capacité de la piste est de 57 motos pour les essais et 57 pour la course

Article 6 : CONCURENTS

12H de Magny cours : Les pilotes admis devront être titulaires d'une licence NCO ou licence à la journée sans restriction sur le palmarès.

Article 7 : ENGAGEMENTS

12H de Magny cours:

Circuit de Magny-Cours

12 H de Magny cours

Technopôle

58490 MAGNY COURS

Tarif 1800€ par équipe

Tarif préférentiel : 1600€ si participation au Trophée d'Endurance O3Z

Les 17 et 18 Octobre 2015

<http://www.circuitmagnycours.com/12heures.html>

Courses Annexes:

www.werc.fr

www.challengedesmonos.free.fr

www.challengeprotwin.fr

Article 8 : VERIFICATIONS ADMINISTRATIVES et TECHNIQUES

Les contrôles administratifs auront lieu :

Le mercredi de 13h30 à 19h00

Le jeudi de 07h30 à 12h30 et de 14h00 à 19h00.

Le vendredi de 07h30 à 12h30 et de 14h00 à 19h00.

Les vérifications techniques se dérouleront :

Jeudi 4 juin de 9H à 12H30 et de 14h00 à 19H00

Vendredi de 8H à 12H au LOCAL TECHNIQUE du Circuit pour toutes les catégories.

Un maximum de deux motos sera admis au control technique pour chaque équipage.

Tous les pilotes devront obligatoirement présenter leur machine et leur équipement, avec leur confirmation d'engagement validé par l'administratif aux vérifications techniques dans le respect des horaires définis.

Article 9 : BRIEFING

Un briefing sera organisé pour les 12H de Magny cours salle AYRTON SENNA vendredi 19H.

Tous les pilotes sont tenus d'y participer. Toute absence à celui-ci sera passible d'une pénalité stop & go de 30 secondes.

Article 10 : PASSES ET COULEUR DU BRACELET ET DES BRASSARDS

Chaque équipage se verra remettre 9 pass personnels lors des contrôles administratifs, 3 passes pilotes et 3 passes véhicules. Les véhicules n'ayant pas son pass collé sur le pare-brise aura l'accès du paddock refusé.

Chaque pilote muni de sa licence, se verra remettre, lors des vérifications administratives, un bracelet et un brassard de même couleur. Il devra porter ceux-ci pendant toute la durée des essais qualificatifs et de la course.

Il devra participer aux séances d'essais correspondantes à la couleur qui lui aura été attribuée sur la machine sur laquelle il est engagé. Il ne pourra en aucun cas changer de couleur sauf accord express du jury et du Directeur de Course. **Le non-respect de ces dispositions entraînera la disqualification du team.**

Article 11 : MODIFICATION DES EQUIPAGES

L'ordre ou le nom des pilotes participant à l'épreuve pourra être modifié lors des vérifications administratives.

Après la fermeture du Contrôle administratif et pendant les séances d'essais qualificatifs, toute modification sera interdite.

En cas de force majeure, à la suite des essais chronométrés, après avis du Jury et dans un délai de 30 minutes après affichage des résultats, un équipage pourra être modifié à condition que le pilote remplaçant ait participé aux essais qualificatifs, soit qualifié et corresponde à l'article 6 du présent règlement. Le remplacement ne changera en rien la grille de départ entérinée par le Jury.

Un pilote ne pourra être inscrit, au même instant sur plus d'une moto.

Si un pilote est dans l'impossibilité de prendre le départ de la deuxième course de 6 heures, le Team manager devra prévenir l'organisateur et la direction de course de la modification d'équipage. Ce dernier ne pourra pas être remplacé et l'équipage sera composé uniquement de deux pilotes.

Article 12 : TRANSPONDEUR

Il sera remis à chaque équipage un transpondeur de chronométrage, celui-ci devra constamment être fixé sur la machine en piste, durant les essais et la course.

Un support de fixation (obligatoire) sera vendu aux pilotes n'en possédant pas. Chaque machine engagée devra avoir un support de transpondeur. Ce support devra être fixé de façon permanente sur le tube de fourche gauche entre les deux T.

La perte, le vol ou la destruction même involontaire du transpondeur est sous la seule responsabilité de l'équipage.

Il doit être restitué au plus tard une demi-heure après la fin de la course. En cas de non-restitution, le chèque de caution sera mis à l'encaissement.

Article 13 : CARBURANT

L'essence utilisée devra être du carburant vendu aux pompes du commerce routier du type sans plomb.

Le carburant Bio Ethanol est également autorisé.

Pendant les épreuves, à l'exception du derrick de remplissage, le carburant sera obligatoirement stocké dans les véhicules des équipages situés à l'arrière des stands (sauf en cas de modification spéciale du règlement due à l'infrastructure du circuit, cette règle sera alors émise lors du Briefing par la Direction de course).

Article 14 : EMPLACEMENT PADDOCKS

Chaque pilote se verra attribué par un placier un emplacement. Il est responsable du respect de cet emplacement.

Les voies de passage et de sécurité doivent-être libres (aucun véhicule ne doit y stationner).

Tout non-respect de cette règle entraînera une sanction pouvant aller de l'avertissement à l'exclusion de l'épreuve.

Trois passes véhicules seront donnés afin que seuls ces véhicules puissent accéder au paddock.

Toute détérioration ou trou pourra engendrer l'encaissement de sa caution.

Article 15 : SECURITE - PARC COUREUR - STAND -MUR DE CHRONOMETRAGE

Les pilotes sont entièrement et seuls responsables de leur matériel.

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

1) Parc coureur :

- Tout déplacement dans le parc devra être effectué à très faible allure et le port du casque est obligatoire pour toutes les 2 roues motorisées.
- Chacun doit garder son emplacement propre, en utilisant les sacs poubelles et récupérateur de fluide mis à disposition par le circuit. Chacun doit impérativement suivre les consignes des placeurs.
- Les enfants en bas âge doivent impérativement être accompagnés d'un adulte, ceux qui utiliseront des mini motos devront obligatoirement être casqués.
- Tous les animaux domestiques doivent impérativement être tenus en laisse.

Toute infraction à cet article sera passible d'une sanction pouvant aller de l'avertissement à l'exclusion de l'épreuve.

2) Stand, voie de décélération et mur de chronométrage :

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

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

L'accès au mur de chronométrage est exclusivement réservé au Team Manager, aux chronométreurs, aux panneauteurs et au 2^{ème} pilote (accès autorisé pendant les 3 premiers tours et les 3 derniers tours de la course à toute personne faisant partie de l'équipage d'un concurrent).

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

- Interdiction formelle de fumer.

- Interdiction d'emmener un animal, même attaché.
- Interdiction aux enfants de moins de 15 ans.
- Interdiction de stocker de l'essence (seul un derrick ou système de remplissage, soit 30L maxi est autorisé hors réservoir de la moto).
-
- L'usage de tout appareil électrique filaire est formellement interdit.
- Interdiction de vidanger sur le sol (prévoir un bac plat de 8 L mini, en cas de salissure le stand devra être nettoyé le plus vite possible).
- Interdiction absolue de remonter la voie des stands avec le moteur de la moto en marche.
- Interdiction de monter ou de s'asseoir sur le mur de chronométrage.
- En cas d'utilisation d'une chaise de chronométrage, rien dans sa fixation ne doit dépasser de l'aplomb du mur de protection.

Toute infraction à cet article sera passible d'un "Stop & Go" de 30 secondes sans préjuger des sanctions complémentaires que pourrait infliger le jury, allant jusqu'à la disqualification de l'équipage.

Article 16 : MISE EN PLACE DANS LES STANDS.

Les stands sont accessibles à partir du mercredi 3 juin à 10H sous l'entière responsabilité du Team Manager qui doit s'assurer que toutes les règles de sécurité sont respectées.

Chaque équipe doit posséder dans son stand un extincteur à portée de main (6 kg pour les modèles à poudre de type A.B.C et 2 kg pour les modèles de type CO²). Pas d'extincteur à eau. Cet extincteur se cumule avec celui éventuellement prédisposé dans le stand par le circuit.

Article 17 : ESSAIS QUALIFICATIFS

Seules les motos admises aux vérifications techniques et utilisées aux essais qualificatifs pourront participer à la course (sauf accord particulier du Jury).

Chaque équipe bénéficiera de 2 séances d'essais de 20 minutes pour chacun de ses pilotes. Un pilote ne pourra participer aux essais que dans la série qui lui sera réservée, en fonction de la couleur de ses brassards et de son bracelet, et de la manière suivante :

Chaque pilote doit obligatoirement participer au minimum à l'une de ces séances qualificatives et y effectuer au moins 3 (TROIS) tours (un tour de lancement, un tour chronométré et un tour pour rentrer au stand). Chaque pilote ne pourra participer aux essais que dans la série qui lui sera réservée, en fonction de la couleur de son bracelet.

Chaque pilote devra avoir un temps de référence pendant les essais de nuit.

Si le Team a une deuxième machine (mulet), celle-ci devra avoir la lettre en « T » à la fin et au-dessus de son numéro de course.

Si le Team veut avoir le choix de pouvoir rouler avec la première et/ou la deuxième moto, un temps de référence est obligatoire pour chaque pilote sur les deux motos.

Article 18 : LIMITE DE QUALIFICATION

Selon le règlement FFM en vigueur et pour la sécurité de tous, chaque pilote devra accomplir un temps MAXIMUM de qualification pour prétendre participer à la course. Pour atteindre cette limite de qualification, chaque pilote devra remplir une des deux conditions suivantes :

- Un pilote doit obligatoirement réaliser au minimum 3 tours et avoir réalisé dans une de ses séances un temps inférieur ou égal à 120 % de la moyenne des 3 premiers équipages de la grille de départ de la course dans laquelle son équipage s'est qualifié.

Tout pilote dont le temps de qualification sera supérieur au temps maximum de qualification. Les droits d'engagements ne sont pas remboursables pour ce motif.

Tout pilote dont le temps aux essais de nuit est estimé dangereux par la direction de course ne pourra pas rouler dès que le panneau « LIGHT » sera présenté.

La grille de départ sera réalisée conformément aux règles générales de la C.N.V.

Article 19 : GRILLE DE DEPART

N'importe quel pilote qualifié pourra prendre le départ, ceci restant au choix de l'équipage.

- Première course de 6 Heures : Une grille de départ sera établie en tenant compte de la moyenne du temps du meilleur temps réalisé par chaque pilote lors des qualifications.
- Deuxième course de 6 Heures : La grille de départ sera faite par rapport à l'arrivée de la première course. Si un ou plusieurs équipages n'auraient pas franchi la ligne d'arrivée de la première course, ils seront placés en fond de grille par rapport à leur temps de roulage.

Les grilles de départ seront affichées à l'issue de la réunion du jury du Samedi midi sur le panneau d'affichage officiel.

Art. 20 : Procédure de départ

La grille de départ sera du type « Le Mans »

Le ravitaillement est interdit sur la grille de départ.

18h25 : panneau 5' – klaxon – feu vert en sortie des stands pour le tour de formation – drapeau rouge sur la grille de départ.

18h26 : panneau 4' – klaxon

18h27: panneau 3' – klaxon

18h28: panneau 2' – klaxon

18h29 : panneau 1' – klaxon

18h30 : fermeture de la sortie des stands – klaxon – feux rouge en sortie des stands

Les équipages qui ne seraient pas sortis de la voie des stands avant la fermeture de celle-ci prendront le départ des tours de chauffés depuis la sortie des stands sous les ordres des commissaires; le feu de sortie des stands sera mis au vert pendant 30 secondes permettant aux pilotes de rejoindre les tours de chauffés. Il sera appliqué un Stop & Go de 30 secondes pour non-participation au tour de formation.

Les pilotes rencontrant un problème technique lors du tour de reconnaissance peuvent retourner dans le couloir des stands afin de remédier au problème. 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 des tours de chauffe lorsque le feu de la sortie des stands sera au vert (après le passage du peloton et avant le V.I.R.)

Avant le départ des tours de chauffe :

- Panneau 3' :

Evacuation de la piste pour toutes les personnes, sauf un mécanicien qui tiendra la machine. Si un problème survient, le pilote devra pousser sa machine dans la voie des stands pour intervenir sur celle-ci. Ce coureur pourra prendre le départ des tours de chauffe depuis la pit lane.

- Panneau 1'

- Panneau 30''

- Départ des tours de chauffe au drapeau vert situé sur la ligne de départ.

Chaque participant court vers sa machine, met le moteur en marche et débute les tours de chauffe.

Pour des raisons de sécurité, si la machine d'un coureur ne peut démarrer, celui-ci peut être aidé, ceci uniquement après que le panneau jaune avec l'inscription « PUSH » en noir ait été présenté sur la plateforme de départ.

Après un temps raisonnable, 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 le V.I.R.

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 les tours de chauffe. 30 secondes plus tard, le feu sera remis au rouge. Cette procédure sera reconduite après le premier passage des concurrents puis restera au rouge jusqu'au départ de la course.

Tout pilote qui rencontre un problème lors des tours de chauffe peut retourner dans la voie des stands pour réparer et prendre le départ en bout de pit lane.

Il sera appliqué deux Stop & Go tour de chauffe non effectué.

A l'issue des 2 tours de chauffe, il sera présenté le drapeau rouge et tous les participants devront se remettre en grille.

H -3' : Panneau 3 minutes - klaxon

H -1' : Panneau 1 minute – klaxon

H -30'' : Panneau 30 secondes – klaxon

H -00 : Départ de la course au drapeau national situé au milieu de la grille face aux pilotes.

Chaque coureur court vers sa moto, met seul le moteur en marche (toute aide extérieur est interdit) et commence la course. La sortie des stands sera ouverte après le passage du dernier concurrent.

Article 21 : PROCEDURE «STOP & GO »

Pendant la course, un pilote peut être sanctionné par une procédure de Stop & Go. La zone de pénalité est définie lors du briefing de chaque course. 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 & Go.

Les pilotes en seront informés par la Direction de Course, qui présentera un panneau «stop» accompagné du numéro de la machine, simultanément le box sera prévenu. Le pilote dispose alors de **5 tours** pour s'arrêter. ***S'il ne s'arrête pas, le drapeau noir lui sera alors présenté, et le pilote ne pourra pas repartir.***

Si un coureur encourt une pénalité Stop & Go, l'équipe peut alors avoir un mécanicien présent dans la zone de pénalité pour assister leur coureur, sous le contrôle de la direction de course, afin de démarrer sa machine si elle cale. Le mécanicien ne doit pas interférer la procédure Stop & Go, laquelle est sous le contrôle de la direction de course.

Lors de la fin de la pénalité, le pilote ne pourra pas s'arrêter à son box et devra obligatoirement effectuer un tour complet avant de stopper à celui-ci.

Dans le cas où un coureur pénalisé n'aurait pas pu effectuer la procédure de Stop & Go avant la fin de la course, une pénalité d'une minute sera ajoutée à son temps de course.

Si plus d'un coureur sont pénalisés, le signal sera donné aux coureurs de s'arrêter lors des tours suivants. L'ordre des arrêts sera basé sur les temps des qualifications, le coureur le plus rapide s'arrêtant en premier.

Article 22: ARRETS AUX STANDS

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

Toute intervention mécanique ou changement de pilote doit obligatoirement s'effectuer devant son stand.

Tout concurrent désirant s'arrêter à son stand doit emprunter dès son origine la piste de décélération.

Dans la zone des stands, les mécaniciens peuvent aider le pilote à pousser sa moto si nécessaire.

Si lors d'un arrêt le pilote dépasse la hauteur de son stand et ce, jusqu'à la hauteur de la fin de la piste de d'accélération, il pourra y revenir à contre sens, moteur stoppé.

Lorsqu'un concurrent utilise la piste de décélération pour rejoindre ou quitter son stand, il devra circuler sur celle-ci à une allure maximum de 60Km/h. Les excès de vitesse dans les stands seront pénalisés d'un Stop & Go de 30 secondes durant la course, retrait du meilleur temps et/ou une amende de 75€.

Sont autorisées devant les stands (sur la voie des stands) lors de l'arrêt, les opérations suivantes :

- changements de roues,
- changements des plaquettes de frein et étriers,
- complément d'huile et d'eau,
- graissage et tension de chaîne,
- réglage rapide de l'amortisseur arrière et de la fourche,
- nettoyage de la bulle
- ravitaillement essence,

tout ceci sera accepté si cela intervient avant le ravitaillement essence.

Le nettoyage de la bulle (essuyage rapide) est autorisé après le ravitaillement d'essence.

Devant le stand, seules quatre personnes accréditées peuvent travailler, en même temps sur la machine. Si le pilote participe à l'intervention, il sera compris dans ces quatre personnes.

Pour toute réparation et opération autre que celles précitées, la moto devra obligatoirement être rentrée dans le stand. A l'intérieur du stand, le nombre d'intervenant est libre.

S'il est nécessaire de mettre en route le moteur pour un essai ou un réglage, le moteur devra être ensuite arrêté avant la sortie de la machine du stand.

Pour repartir, deux mécaniciens sont autorisés à pousser la machine, le coureur étant sur la moto, ceci jusqu'à la hauteur du dernier stand, le pilote s'engage seul sur la piste.

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

Article 23 : RAVITAILLEMENT

Le ravitaillement en carburant sera exclusivement fait par derrick (Zénith ou type Acerbis)

Sont interdits l'usage de récipients à fermeture non automatique et entonnoirs.

La capacité des derricks ne devra pas excéder 30 litres. Le derrick devra être couvert et le trou d'évent dirigé vers le bas, seule la gravité étant autorisée pour le remplissage du réservoir.

Pour remplir les derricks, seules les pompes manuelles sont autorisées, à l'exclusion de toutes pompes électriques ou systèmes pneumatiques.

Toute installation de derrick qui ne répondrait pas aux règles de sécurité devra être démontée.

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

Lors des ravitaillements au stand, le moteur doit être obligatoirement coupé et la machine béquillée. Le personnel affecté au ravitaillement en carburant et à la sécurité incendie (extincteur de 6kgs minimum poudre ABC ou dioxyde de carbone) devront être entièrement équipés de vêtements ayant un minimum de résistance à l'incendie (coton par exemple), plus des gants (type manutention), plus un casque intégral avec visière fermée ou une cagoule coton et des lunettes (type meulage), des chaussures fermées.

Le ravitaillement en carburant est interdit dans le stand.

Pendant le ravitaillement aucune intervention ne peut avoir lieu sur la moto.

En cas de changement de réservoir, celui-ci devra être monté vide de tout carburant et le remplissage se fera à l'extérieur et devant le stand.

Après un ravitaillement ou une réparation, le stand et l'aire de ravitaillement devront impérativement rester propres, balayés et non encombrés.

TOUTE MANIPULATION D'ESSENCE (Y COMPRIS LE REMPLISSAGE DU DERRICK) SE FAIT DEVANT LE STAND. LES PERSONNES DOIVENT ETRE EQUIPES A CHAQUE FOIS.

Article 24 : CONDUITE EN COURSE

Il est interdit à un pilote de quitter la piste en dehors de la zone des stands.

Si un pilote utilise une échappatoire, il devra se conformer aux instructions des commissaires de piste.

Si la direction de course signifie à une machine qu'elle doit s'arrêter (drapeau noir Fixe ou panneau & numéro de la machine), le pilote devra stopper au stand dans les 5 tours suivant sous peine de recevoir une pénalité "Stop & Go", voire l'exclusion.

Si un commissaire de piste présente le drapeau noir avec le cercle orange, à l'encontre d'une machine, l'arrêt doit être immédiat au poste de commissaire suivant.

Tout dépassement sous drapeau jaune pendant les essais entraînera la suppression du meilleur temps du pilote concerné.

Tout dépassement sous drapeau jaune pendant la course sera sanctionné par un Stop & Go de 30 secondes.

Article 25 : ABANDON

Un concurrent ne souhaitant ou ne pouvant plus continuer la course doit obligatoirement faire annoncer son abandon, par le Team Manager, auprès de la Direction de course dans un délai rapide.

Si un pilote s'éloigne volontairement à plus de 10 mètres de sa machine, il sera considéré l'ayant abandonnée et comme mis hors course (exception : voir article 28).

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

Article 26 : ARRET SUR LA PISTE

Il est rappelé qu'un pilote ne peut s'éloigner volontairement de plus de 10 mètres de sa machine à l'arrêt sur le circuit, sous peine de mise hors course. En particulier il ne peut revenir à son stand pour y chercher du secours, des pièces ou des outils.

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

Tout pilote en panne sur le circuit ne pourra se dépanner qu'avec les moyens du bord.

Tout pilote recevant une aide quelconque de qui que ce soit (y compris les commissaires de piste) sera mis hors course, sauf si cette aide est donnée pour des raisons de sécurité.

En cas de chute, si un coureur doit être évacué vers le centre médical, il pourra, après accord du médecin de la course, rejoindre sa machine, Il devra à tout moment être accompagné d'un officiel. Il devra reprendre la piste à l'endroit où il l'a quittée.

Si le coureur ne peut pas reprendre la course pour des raisons médicales, le directeur de course pourra autoriser le second pilote de l'équipage à aller chercher la moto (ou le transpondeur si l'équipage roule "à l'américaine") et continuer la course en respectant les temps de conduite et de repos. Le jury restera seul juge de la légitimité de cette action.

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

Les concurrents devront cependant respecter les conditions suivantes :

- Obéir aux consignes des commissaires

- Ne recevoir aucune aide extérieure durant toute la durée de leur retour
- Garder leur équipement jusqu'au moment où ils atteindront une zone protégée.
- Tout pilote retournant à son stand par d'autres voies que celles définies, sera immédiatement mis hors course ainsi que son équipe.

Le retour aux stands sera effectué sous le contrôle permanent d'un ou plusieurs commissaires.

Le pilote en panne doit pousser sa machine jusqu'à la bretelle la plus proche, dans le sens de la course. En aucun cas il ne peut aller en sens contraire sous peine de mise hors course.

Si une moto tombe en panne devant les stands, le pilote pourra sous la protection d'un commissaire, rentrer par la sortie de la voie des stands et remonter ceux-ci en poussant sa machine, moteur arrêté, à contre sens jusqu'à son stand.

Article 27 : NEUTRALISATION OU ARRÊT DE LA COURSE

Neutralisation :

Au cas où pendant la course, un incident ou des conditions atmosphériques rendraient impossible le déroulement normal de la compétition, le Directeur de Course peut décider de neutraliser l'épreuve en faisant entrer sur la Piste le ou les Safety-Cars dont les gyrophares rouges seront allumés. Tous les postes de commissaires présenteront un panneau SC complété d'un drapeau jaune agité.

Les pilotes devront alors ralentir et se ranger derrière lui en file indienne sans dépassement. Tout dépassement du Safety-Car ou d'un autre concurrent sera passible d'une pénalité Stop & Go.

Les pilotes pourront alors rentrer aux stands, mais devront obligatoirement attendre le passage du Safety-Car suivant pour reprendre la piste. La sortie des stands sera ouverte 15 secondes après le passage du Safety-Car au niveau du feu rouge de sortie des stands et restera ouverte pendant 10 secondes.

Chaque tour derrière le Safety-Car sera comptabilisé.

Lorsque la Direction de Course décidera de relancer la course, les safety-cars éteindront leurs gyrophares rouges dès qu'ils passeront devant leurs emplacements respectifs, ils conserveront ces feux durant 1 tour puis rentreront à leurs emplacements respectifs. La course sera alors relancée. La sortie des stands sera à nouveau ouverte 15 secondes après le passage du premier concurrent du groupe qui suivait le safety-car venant de s'effacer.

Arrêt de la course :

Si la course devait être arrêtée (drapeau rouge) par le directeur de course, l'ensemble des machines devra être mis en parc fermé (défini au briefing) y compris les machines arrêtées aux stands, toute intervention étant immédiatement interdite.

S'il s'avérait possible de reprendre le déroulement normal de la course, un nouveau départ serait donné. Le nouveau départ se fera dans l'ordre du classement du dernier tour complet avant l'interruption de la compétition.

Les pilotes sont autorisés à faire le complément de carburant et un changement de roues devant leur stand respectif dans les 5 minutes qui suivent l'ouverture du couloir des stands pour le tour de reconnaissance. Seuls les pilotes encore en course seront autorisés à prendre le nouveau départ.

Au cas où l'épreuve se déroulerait en plusieurs parties, le classement se fera par addition des tours effectués dans chacune d'elles et le vainqueur serait l'équipage ayant parcouru le plus grand nombre de tours. En cas d'égalité de tours, c'est l'addition des temps réalisés dans chaque partie qui entrera en considération. Si plus de 75% de la durée de l'épreuve était parcouru avant l'arrêt de la course entraînant une entrée en parc fermé, l'épreuve sera considérée comme course complète. Le classement se fera selon les positions à la fin du tour précédent l'arrêt de la course.

Article 28 : ARRIVEE

Au terme du temps prévu pour la course, ou à l'heure prévue en cas de neutralisation, on présentera au coureur en tête, le drapeau à damiers à la ligne d'arrivée, le drapeau continuera à être présenté aux coureurs suivants.

A l'issue de la finale toutes les motos sont mises en parc fermé et ne pourront pas être retirées sans l'autorisation du jury.

Article 39 : CLASSEMENT

Pour être classé, un équipage doit :

- Avoir franchi la ligne d'arrivée, sur la piste, dans les 5 minutes suivant le passage du vainqueur.
- Avoir couvert au moins 75% de la distance parcourue par l'équipe vainqueur de la classe correspondante.

En cas de fin prématurée de la course, le classement sera établi comme prévu à l'article 28.

Le classement sera établi en fonction du nombre de tours parcourus par chaque équipage, l'équipage ayant parcouru le plus de tours étant classé premier et ainsi de suite.

Si plusieurs équipages ont accompli le même nombre de tours, c'est celui qui franchi la ligne d'arrivée en tête qui est classé premier de ce groupe.

Toutes les machines classées devront être mises en parc fermé aussitôt après l'arrivée.

Article 33 : ATTRIBUTION DES POINTS – CLASSEMENT FINAL

Points attribués, pour chaque course :

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

Attribution des points uniquement donnés sur le classement SCRATCH

Un podium sera effectué à la fin de chaque course.

Un podium sera effectué au cumul des deux courses.

Article 31 : 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. Pour rappel, le taux d'alcool doit être égal à zéro.

Article 32 : RENONCIATION A TOUS RECOURS CONTRE LES AUTORITES SPORTIVES

Indépendamment des prescriptions du Code Sportif de la FFM, les équipages et les pilotes, par le fait de leur participation, renoncent à tout droits de recours contre l'organisateur, ses représentants ou préposés, soit par arbitrage, soit devant les tribunaux, soit de toute autre manière non prévue par le Code Sportif de la FFM.

Article 33 : JURIDICTION

Cette Epreuve se déroulera conformément au Code Sportif F.F.M, au Code Disciplinaire et d'Arbitrage F.F.M.

Tous les cas non prévus aux règlements FFM et au présent règlement particulier seront tranchés par le Jury de l'Epreuve concernée.

L'affichage des résultats aura lieu au point info situé à l'entrée du pc courses coté paddock.

Article 34 : RECLAMATION

Le dépôt de réclamation devra s'effectuer conformément à l'article 8 des règles générales pour les épreuves de vitesse.

Article 35 : VISA – ASSURANCE

L'épreuve n° , visa de la FFM en cours.

Une attestation d'assurance couvrant les garanties prévues par le décret n°2006-554 du 16 mai 2006 et conformément à l'arrêté du 27 octobre 2006 à hauteur de 6.100.000 € pour les dommages corporels et 500.000 € pour les dommages matériels a été souscrite auprès de : GRAS SAVOYE.

Article 36 : RESPONSABILITES

Il est rappelé aux concurrents que leurs matériels et leurs motos sont placés sous leur entière responsabilité durant toute la manifestation. Ils doivent 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.

Il est également rappelé que les Teams sont responsables du bon comportement de chaque personne qui les accompagne. Toute conduite nuisible sera sanctionnée par la direction de course, et par ce fait, sanctionnera la moto du team concerné.

Article 37 : OFFICIELS

Directeur de Course -
Directeur de Course Adjoint -
Directeur de Course Adjoint -
Directeur de Course Adjoint -

Responsable Techniques -
Commissaires Techniques -
-

	-	
	-	
	-	
	-	
Président du Jury	-	
Commissaires sportifs	-	
	-	
Secrétaire de Jury	-	
Responsable Chronométrage	-	
	-	
	-	
	-	
Responsable Transpondeur	-	
Chef du Service Médical	- Dr Richard LENEUF	
Responsable Sécurité Piste	- Philippe DECHARNE	163354
Responsable des Commissaires	- Francis DURAND	009493
Relations concurrents	-	
Responsable paddock	-	
Président M C de Nevers et de la Nièvre	- Régis MOREAU	017779
Président SAEMC	- Serge SAULNIER	
Responsable O3Z	- Alain GOMEZ	105148
Responsable WERC	- Marc MOTHRE	
Responsable PROTWIN	- Florence DE SALVE	
Responsable Challenge des Monos	- Jean François KOLH	
Responsable Logistique	- Gérald LECOINTE	

REGLEMENT TECHNIQUES

Règlement technique des 12H de Magny Cours

Article 39 : GENERALITES :

Règlement FIM (sauf article ci-dessous)

Le contrôle technique avant l'épreuve est obligatoire.

Un Team peut présenter au maximum 2 motos au contrôle Technique.

Le pilote est à tout moment de l'épreuve responsable de sa machine.

La moto doit être présentée propre, et exempte de toutes marques des contrôles techniques antérieures. Le bas de carénage doit être déposé et présenté **séparément** au contrôle technique.

Les contrôles préliminaires sont les vérifications de sécurité. La conformité de la machine est sous l'entière responsabilité du pilote.

Les béquilles centrales et latérales doivent être enlevées.

Il est interdit d'employer du titane dans la fabrication du cadre, de la fourche avant, du guidon, des bras oscillants, des axes de bras et axes de roues. Pour les axes de roues, il est également interdit d'utiliser des alliages légers. L'emploi d'écrous et de boulons en alliage de titane est autorisé.

Tous les carters contenant de l'huile et pouvant être en contact avec la piste suite à une chute devront être protégés par un second carter en matériau métallique tel qu'alliage aluminium, acier inoxydable, acier, titane ou plastique rigide thermoformé.

Des plaques et/ou des barres de protection en aluminium ou acier 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 FIM 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 sur les carters.

Les Commissaires Techniques peuvent, à tout moment de la manifestation, effectuer des contrôles sur les motocycles.

Article 40 : COUPE CONTACT

Les motocycles solos doivent être équipés d'un interrupteur ou bouton coupe contact en état de fonctionnement, pouvant être actionné sans lâcher le guidon, se trouvant d'un côté ou l'autre du guidon ou demi-guidon à portée de main, facilement accessible, visible et fonctionnel de couleur rouge. Il est recommandé que ce coupe-circuit interrompe le circuit primaire d'allumage.

Article 41 : PAPILLON DES GAZ

Les papillons de gaz doivent se fermer d'eux-mêmes, lorsque le conducteur lâche la poignée des gaz.

Article 42 : RECUPERATEURS

Les reniflards (réservoirs d'essence, d'eau) devront tous aboutir dans un ou plusieurs récupérateurs dont la capacité totale doit être au minimum de 0,5 litre fixés correctement. Pour les machines équipées d'un système de recyclage automatique d'huile moteur.

Les machines non équipées de système de recyclage automatique devront avoir un bidon récupérateur de minimum 1L réservé à l'huile moteur).

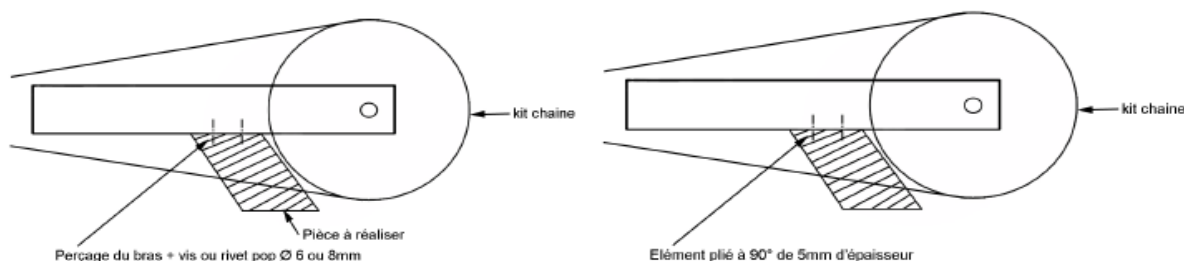
Article 43 : PROTECTIONS DE CHAÎNE

Une protection du pignon de sortie de boîte est obligatoire.

Un garde chaîne doit être installé de telle manière à empêcher que la jambe ou le pied du pilote ne **puisse** se coincer entre le brin de la chaîne inférieure et la couronne arrière.

Cette protection devra être en un matériau de type téflon, nylon ou matériaux composites ayant les bords arrondis et d'une épaisseur minimale de 5mm. Elle devra être fixée solidement.

Réalisation de la protection de chaîne



Article 44 : SYSTEME D'ÉCHAPPEMENT

Les tubes, les catalyseurs et les silencieux peuvent être modifiés ou remplacés par rapport à ceux montés sur la machine homologuée.

Le nombre de silencieux d'échappement final doit rester tel qu'homologué.

Le(les) silencieux doivent être du(des) même(s) côté(s) que celui(ceux) monté(s) sur le modèle homologué.

Les machines dotées d'un échappement "bas" (chambre de tranquillisation sous le moteur et silencieux court) pourront déroger à la règle de profil pour autant que le silencieux se trouve dans un triangle dont les sommets sont formés par l'axe du repose-pied, l'axe de la roue arrière et la projection verticale reliant celui-ci au bord supérieur de la jante arrière.

Pour des raisons de sécurité les bords de la ou des sorties des silencieux doivent être arrondis pour éviter les bords tranchants.

La limite de bruit est de 102 db maximum aux régimes définis à l'article 19 des règles générales pour les contrôles techniques.

Article 45 : GUIDONS

Les extrémités du guidon doivent être bouchées avec un matériau solide ou recouvertes de caoutchouc. Un espace minimum de 30 mm entre le guidon avec ses leviers et le réservoir ou le cadre, est obligatoire lorsque l'angle de braquage est au maximum.

L'amortisseur de direction ne doit pas servir de butée.

La réparation des guidons est interdite.

Quelle que soit la position du guidon, il doit y avoir un espace d'au moins 20 mm entre le carénage et les extrémités du guidon ou de tout autre système de direction, y compris tous les accessoires qui y sont fixés.

Article 46 : LEVIERS

Tous les leviers doivent se terminer par une sphère d'un diamètre de 19 mm mini.

Cette sphère peut également être aplatie mais, dans tous les cas, les bords doivent être arrondis (épaisseur minimum de cette partie aplatie : 14 mm).

Ces extrémités doivent faire partie intégrante du levier.

Les leviers repliables sont autorisés.

Les leviers à boules ajourées sont autorisés

Article 47 : REPOSE PIEDS

Les repose-pied et commandes au pied peuvent être déplacés mais les points de fixation originaux doivent être utilisés.

Les repose-pied peuvent être du type rabattable mais, dans ce cas, doivent être équipés d'un dispositif de retour à la position normale automatique, et une protection intégrale d'un rayon sphérique plein de 8 mm au moins doit se trouver à l'extrémité du repose-pied.

Les repose-pied métalliques fixes doivent comporter à leurs extrémités un embout de type nylon ou téflon, d'un diamètre de 16 mm.

La longueur minimum des repose-pied doit être de 65 mm.

Article 48 : FREINS

La séparation des conduites de frein avant doit se faire au-dessus du té de fourche inférieur.

Les durites de freins peuvent être équipées de raccord rapide afin de faciliter le changement d'étrier.

Les motos doivent être équipées **d'un frein** à commandes indépendantes, **pour chacune des deux roues** agissant sur les deux roues.

Article 49: PROTECTION DE FREIN

Les motos doivent être équipées d'une protection du levier de frein avant, afin de protéger le levier de frein au guidon 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

Article 50 : BOUCHONS DE VIDANGE ET CIRCUITS D'HUILE

Tous les bouchons de vidange, niveau et remplissage, doivent être étanches et bien vissés. Les tuyaux d'alimentation d'huile doivent être correctement et solidement fixés. Les filtres à huile externes doivent être rendus indesserrables par un fil métallique de sécurité.

Tous les raccords, bouchons, écrous concernant les huiles du moteur, de la boîte de vitesses ou de la transmission doivent être freinés par un fil métallique de sécurité.

Article 51 : CIRCUIT DE REFROIDISSEMENT

Le seul liquide de refroidissement autorisé, est l'eau pure ou l'eau mélangée à de l'alcool éthylique. **Tout autre additif est interdit.**

Article 52 – CARENAGE

Le carénage inférieur 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 50 mm du bas de carénage n'est autorisée. Le carénage doit comporter au maximum deux trous de 25 mm. Ces trous doivent rester obstrués en condition de piste sèche et peuvent être ouverts uniquement dans des conditions de course sur piste mouillée.

Si la moto n'est pas équipée d'origine d'un carénage, un bac de récupération (50 % des liquides) doit équiper le motocycle.

Le remplacement du support avant du carénage (araignée) est autorisé, il doit être de construction solide et ne présenter aucun danger. Les Commissaires Techniques pourront refuser toute fabrication jugée dangereuse.

Dans le cas où le support de carénage fait office de conduit d'alimentation en air de la boîte à air, l'ensemble support-conduit pourra être remplacé à condition de respecter les dimensions et formes d'origine du conduit d'air.

Des roulettes de protection peuvent être installées afin de protéger la partie cycle en cas de chute. Toutefois, elles ne sont pas admises dans un rayon inférieur à 30 cm par rapport à l'axe des repose-pieds et ne doivent pas dépasser de plus de 10 mm du carénage.

Les carénages en carbone sont interdits.

Article 53 – PHARE ET FEUX

Le phare avant doit être au minimum d'une puissance tel que l'origine. Il sera commandé via un commodo au tableau de bord ou sur le guidon.

Un feu rouge arrière doit être couplé au phare avant. Il doit être d'une puissance entre 10 et 15 watts

Un deuxième feu rouge de même puissance doit être installé à côté ou en dessous du premier feu rouge. Il devra être alimenté par un faisceau indépendant. Il pourra rester allumé lors des ravitaillements d'essence.

Un catadioptr rouge surface minimum de 60 cm² ou une surface rétro-réfléchissante de même dimension devra être fixé à l'arrière de la selle du motocycle et doit être parfaitement et intégralement visible par le coureur qui suit. Un support, fixé sous la selle, est également autorisé pour supporter la plaque rouge rétro-réfléchissante.

Un feu supplémentaire, non-clignotant, (ni rouge, jaune, orange ou vert), max.puissance 5 W, peut être ajouté au motocycle, fixé de côté et non-visible depuis arrière de la moto. Il devra être commandé par un interrupteur.

Article 53 : RESERVOIR DE CARBURANT

Les matériaux de construction des réservoirs d'essence peuvent être modifiés ou remplacés par rapport à ceux montés sur la machine homologuée.

Les fibres de carbone, aramide ou de verre ne sont pas autorisées pour la construction des réservoirs.

Il est autorisé de modifier le réservoir d'origine pour atteindre la capacité maximale de 24 litres pour autant que le profil original soit tel que homologué.

Les réservoirs d'essence comportant des tubes reniflards doivent être munis de clapets anti-retour qui aboutissent dans un récupérateur d'une capacité minimale de 250 cc, fabriqué dans un matériau approprié.

Des vannes de remplissage rapide, type ZENITH sont autorisées.

Le(s) bouchon(s) de réservoir d'essence, lorsqu'ils sont fermés, doivent rester étanches.

Le réservoir d'essence doit être fixé sur le cadre, par l'avant et l'arrière, par un système résistant en cas de chute. L'assemblage par des raccords, style 'baïonnette', ne peut pas être utilisé et le réservoir ne peut être fixé à aucun élément du carénage ou à une pièce en plastique.

Il est recommandé de remplir le réservoir d'une mousse de type Explosafe. Obligatoire pour les réservoirs en plastique

Article 54 : ROUES ET PNEUS

Les roues adaptables sont autorisées

Le type de pneumatique est libre.

Pas de limitation en nombre.

Article 55 : DISPOSITIF DE DEMARRAGE

Un dispositif de démarrage est obligatoire.

Article 56 – EQUIPEMENTS

Voir le tableau figurant dans l'annuaire F.F.M.

Aucune adjonction d'appendice non homologué n'est autorisée sur les casques.

Un casque intégral non modulable aux normes NF et 22/05 est obligatoire. L'attache en double D est vivement conseillée.

Les casques devront être munis de surfaces rétro-réfléchissantes autoadhésives sur l'arrière et les côtés, l'une de couleur rouge de 25 cm², l'autre de couleur blanche de 25 cm² également.

Aucune adjonction d'appendice non homologué n'est autorisée sur les casques.

Une combinaison intégrale en cuir 1 pièce est obligatoire. Les doublures en nylon sont interdites.

Une protection dorsale indépendante est obligatoire sous la combinaison. Elle doit être homologuée en 1621/2

A tout moment de la manifestation, les Commissaires Techniques pourront, s'ils le jugent nécessaire, retirer toutes marques d'approbation sur les casques, et/ou saisir temporairement une pièce de l'équipement qu'ils jugeraient non conforme ou dangereuse. Un rapport sera immédiatement adressé au Directeur de Course pour l'en informer.

Le pilote est responsable de la visibilité des marques d'homologation de ses équipements (casques, dorsales,), si ces marques sont illisibles, les équipements seront refusés par les commissaires techniques.

Article 57 : ELEMENTS A RETIRER

Les éléments suivants doivent être retirés

- Indicateurs de directions,
- Rétroviseurs,
- Avertisseur,
- Plaque d'immatriculation (et support de plaque),
- Boîte à outils,
- Crochet pour le casque et les bagages,
- Repose pieds passagers,
- Poignées de maintien du passager,
- Les barres de protection les béquilles centrales et latérales.

Article 58 : PLAQUES NUMERO

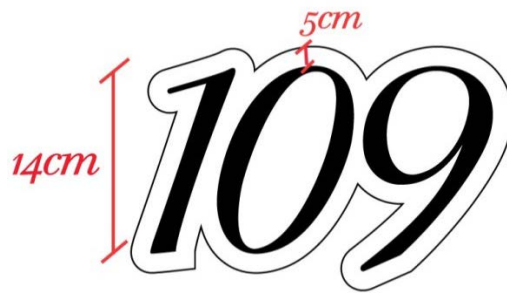
Le numéro situé à l'avant, s'il n'est pas au centre de carénage, devra être apposé de chaque côté de la partie frontale de celui-ci. Les chiffres doivent être d'une hauteur de 140 mm à l'avant et de 120 mm de chaque côté du sabot.

La couleur des fonds de plaques est libre.

La couleur des numéros de course doit être dominante

Aucun marquage ne doit être à moins de 5 centimètre du numéro de course.

En cas de litige concernant la lisibilité des numéros, la décision du Directeur Technique fera foi.



Article 59 – CONTROLE DU BRUIT

Le niveau sonore sera de 102 db maximum, à un régime correspondant au tableau ci-dessous conforme aux spécifications de la FFM :

	1 cylindre	2 cylindres	3 cylindres	4 cylindres
Jusqu'à 600 cc	5.000 RPM	5.500 RPM	6.500 RPM	7.000 RPM
De 601 à 750 cc	5.000 RPM	5.500 RPM	6.000 RPM	7.000 RPM
Au dessus de 750 cc	4.500 RPM	5.000 RPM	5.000 RPM	5.500 RPM

Remarque : ces régimes fixes ont pour objet de simplifier les procédures de contrôle sachant que la préconisation FIM est de réaliser les contrôles à des vitesses linéaires du piston de 11 m/s pour les 4 Temps et 13m/s pour les 2 Temps.

Les mesures seront effectuées en statique, sonomètre placé à 50 cm de l'extrémité du système d'échappement sous un angle de 45 degrés.

La présence d'un compte tours en état de marche et étalonné, indiquant le régime moteur est obligatoire sur toutes les machines.