

RÈGLEMENT SPORTIF « VITESSE »

ARTICLE 1 - DEFINITION

Les catégories vitesse retenues sont :

- Le Championnat de Ligue : **600 cc** (max. 600cc 4cylindres 4T, 675cc 3 cylindres 4T, 750cc Bicylindres 4T) + **1000 cc** (de 601cc à 1000cc 3 et 4 cylindres, Jusqu'à 1300cc Bicylindres) à partir de l'année 2000.
- Rookie Challenge : machines de 590cc jusqu'à 1100cc 3 et 4 cylindres et de 1000cc à 1300cc bi cylindre, produites à partir de l'année 2000.

Les autres catégories ont leur propre réglementation :

- PMR Cup <https://handifreeriders.fr>
- Sportwin <https://www.sportwinclub.com>
- Mini OGP <https://www.objectifgrandprix.com>
- SBK / SSP (Belgique)

ARTICLE 2 - EPREUVE

Trophée Moto des Hauts de France les 16 et 17 juillet 2022 sur le Circuit de Croix en Ternois

ARTICLE 3 - CONCURRENTS

Pourront disputer l'épreuve, les coureurs de toute nationalité, détenteurs d'une licence NCO, ou NJC délivrée par la F.F.M. et valable pour l'année en cours. La participation à cette catégorie pourra également se faire ponctuellement avec une licence une manifestation aux conditions suivantes :

- un certificat médical de non contre-indication à la pratique du sport moto compétition (<1 an)
- une pièce d'identité.

3.1 - Ne peuvent participer à l'épreuve Rookie challenge

Les coureurs ayant été antérieurement à l'année 2020 titulaires d'une licence compétition annuelle, FIM Europe ou autre, les pilotes ayant marqué des points dans un autre championnat de la CNV. La CNV se réserve le droit de refuser tout engagement qui ne correspondrait pas à l'esprit de la formule.

ARTICLE 4 - ENGAGEMENTS

En cas de paiement revenu impayé :

Un courriel sera adressé au pilote qui disposera alors d'un délai de 3 jours à réception de celui-ci pour régulariser sa situation. Cette régularisation peut intervenir uniquement par paiement carte bancaire ou espèces, 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 sera redevable à l'association sportive motocycliste de Croix, du droit d'engagement majoré des frais bancaires générés par l'impayé. Il sera par ailleurs automatiquement désengagé de l'épreuve.

Attention, un pilote ne pourra prendre le départ d'une course sans avoir réglé, au préalable, ses impayés des courses précédentes.

Pour un pilote souhaitant déclarer forfait :

Pour tout forfait, un droit administratif de 80€ sera retenu, et ce, quelle que soit la raison. Cette déclaration devra obligatoirement être faite par écrit, email, courrier ou fax. Pour tout forfait à moins de 8 jours la totalité de l'engagement sera retenue.

En cas de force majeure, la C.N.V. se réserve le droit d'étudier la demande, toutefois le justificatif devra impérativement lui parvenir avant le début des vérifications administratives de l'épreuve.

Après l'ouverture des vérifications administratives, les droits d'engagement ne seront pas remboursés, ni reportés.

ARTICLE 5 - DEROULEMENT DES EPREUVES

Chaque pilote devra obligatoirement se présenter aux opérations de vérifications administratives avec sa licence en cours de validité et sa confirmation d'engagement au moins une heure avant le début des séries de sa catégorie.

Tout pilote qui se présentera hors délai se verra refuser l'accès à l'épreuve.

Les horaires détaillés de chaque manifestation seront établis sur place à la clôture des vérifications en fonction du nombre de séries déterminé par le nombre de pilotes vérifiés. Ils seront portés dès que possible à la connaissance des concurrents et soumis à l'accord du Directeur de Course.

Les pilotes devront être présents en pré-grille, au moins 20 mn avant l'heure théorique du départ de leur série, afin de pouvoir répondre à un léger décalage des horaires et de permettre le contrôle des transpondeurs, stickers partenaires et pneumatiques. Les pilotes ne pourront prendre la piste qu'à l'issue de ces contrôles, toute tentative de s'y soustraire sera sanctionnée par le jury de l'épreuve. Au cas où ceux-ci ne seraient pas respectés, le pilote concerné ne pourra prendre la piste qu'après s'être remis en conformité.

Aucune réclamation ne sera admise à ce sujet.

Avant chaque départ, le passage par la pré-grille est obligatoire sous peine de déclassement de la séance des essais chronométrés, de la course qualificative et des finales.

Pour chaque séance de qualification et pour chaque course les conditions de piste seront déclarées en pré grille 15 minutes avant le départ du tour de formation, un panneau WET (pluie) ou DRY (sec) sera présenté à la pré grille. Une fois la pré grille ouverte il ne sera pas accordé de délai supplémentaire pour changer de roue.

5.2 - Qualifications

Lors de la 1ère réunion de jury du vendredi soir quand le nombre de pilotes ayant satisfait aux contrôles administratifs et en mesure de prendre le départ sans dépasser la capacité de la piste en course il sera organisé deux courses finales le classement de la séance d'essais chronométrés définira la position sur la grille de départ de la course 1 et 2.

Un pilote ne pourra concourir que dans la série qui lui a été désignée. Le changement de machine est interdit. Le changement de roue est interdit, sauf accord d'un Commissaire Technique qui devra en avvertir le Directeur de Course ou pour une course déclarée Wet. A l'issue des essais chronométrés, tous les concurrents pourront passer au contrôle sonomètre. Les pilotes dont la machine ne serait pas conforme après ce contrôle sonométrique, et après remise en conformité, resteront à leur place sur la grille de départ mais seront pénalisés par un passage par la voie des stands durant leur course finale.

5.2.1 - Pilotes qualifiés

Le nombre de pilotes qualifiés pour chaque classe sera indiqué sur les horaires annexés au règlement particulier de chaque épreuve. La participation à la séance d'essais chronométrés est obligatoire pour prendre le départ des courses. Le nombre de tours minimum à accomplir lors de ces essais chronométrés pour pouvoir prendre le départ des courses est de 3 tours.

5.3 - Courses finales

Les courses finales se disputeront sur une course de 20 tours

La grille de la finale 2 sera similaire à la Finale 1. Procédure WET : 2 tours de chauffe et course réduite de 3 tours.

Pour être classé, un coureur doit avoir effectué 75 % de la distance effectuée par le vainqueur de la course et avoir passé la ligne d'arrivée après le passage de celui-ci dans un délai défini par le RP.

La procédure de départ pour toutes les courses et en cas d'arrêt de course sera la procédure simplifiée telle que définie par l'article 3.2 des règles générales pour les épreuves de vitesse. Sauf dans le cas où les 2/3 de la course seraient effectués, un nouveau départ sera donné au minimum 10mn après présentation des drapeaux. Le directeur de course déclarera les conditions de piste dry ou wet. La nouvelle procédure de départ sera : ouverture de la voie des stands pendant 60 secondes puis la procédure simplifiée, telle que définie à l'Article 3.2 des règles générales pour les épreuves de vitesse. La grille de départ sera celle du classement de la première partie.

ARTICLE 6 - ARRET DE COURSE/NOUVEAU DEPART

Tels que définis à l'article 6 des règles générales pour les épreuves de vitesse.

Les machines pourront être réparées durant le temps nécessaire à la remise en place des conditions pour donner un nouveau départ, il ne sera pas octroyé de délai supplémentaire.

Dans le cas où il se mettrait à pleuvoir lors une course commencée sur une piste déclarée DRY elle ne serait pas systématiquement arrêtée, les pneus DOT étant compatible avec une piste mouillée. Toutefois si le directeur de course juge qu'elle doit l'être, quel que soit le moment de cet arrêt, aucun départ ne sera redonné.

ARTICLE 7 - DEPART ANTICIPE

Tout coureur qui effectuera un départ anticipé, et quelle qu'en soit la raison, se verra sanctionner d'une pénalité de 10 secondes.

ARTICLE 8 - ECHELLE DES SANCTIONS

Les sanctions suivantes pourront être appliquées en cas de non observation de la réglementation fédérale et notamment de la réglementation technique par le Jury ou les Instances Disciplinaires Fédérales : avertissement / pénalité de temps / déclassement de l'épreuve.

ARTICLE 9 - PODIUMS

Un podium sera organisé à l'issue de chaque finale, une coupe sera remise aux 3 premiers du classement scratch.

ARTICLE 10 - VERIFICATIONS TECHNIQUES - PARC FERME - DEMONTAGE

11.1 - Vérifications techniques

Un pilote présentant une machine au contrôle technique devra veiller à ce qu'elle soit en conformité avec le règlement technique et en particulier son article 1 sinon il ne pourra concourir, ni prétendre au remboursement du droit d'engagement.

Une seule machine par pilote pourra être présentée aux contrôles techniques pour chaque catégorie.

Les vérifications préliminaires sont des vérifications de sécurité, la conformité de la machine avec les règles techniques reste sous la responsabilité du pilote.

Il sera remis à chaque pilote, lors de sa première participation, un passeport technique, sa présentation est obligatoire lors des vérifications techniques de chaque épreuve.

Lors du contrôle les machines doivent être en tous points conformes au règlement sans exception.

En cas de non-conformité à l'arrivée de la deuxième course le pilote sera sanctionné pour les deux courses.

11.2 - Parc fermé

La procédure sera telle que définie à l'article 13.1 des règles générales pour les épreuves de vitesse.

Après chaque séance d'essais chronométrés, de courses qualificatives et de finales ou Consolantes, les pilotes peuvent être amenés à présenter leur moto au parc fermé pour d'éventuels contrôles.

A l'issue des finales, les 5 premiers au minimum seront mis en parc fermé et pourront être soumis à vérifications.

Le Directeur de Course pourra, par ailleurs, faire mettre en parc fermé et faire vérifier toute machine, quel que soit son classement.

Tout pilote qui, terminant dans les 5 premiers de la finale, n'aura pas mis sa machine en parc fermé immédiatement après son franchissement de la ligne d'arrivée, se verra déclassé de l'épreuve considérée et pourra faire l'objet d'une comparution devant le Tribunal National de Discipline et d'Arbitrage qui pourra décider une sanction supplémentaire.

11.3 - Démontage

Conformément à l'article 13.2 des règles générales pour les épreuves de vitesse.

Les pièces reconnues non conformes pourront être marquées par les Commissaires Techniques. Tout pilote, ayant refusé le démontage se verra déclassé de l'épreuve. Tout pilote dont la machine se sera révélée en infraction avec le règlement technique se verra sanctionnée pour la course de référence. Il pourra également faire l'objet d'une comparution devant le Tribunal National de Discipline et d'Arbitrage.

ARTICLE 12 - APPLICATION DU REGLEMENT

Tous les cas non prévus au présent Règlement seront tranchés par le Jury de l'épreuve, conformément aux dispositions des règles générales C.N.V., du règlement particulier, du Code Sportif National de la F.F.M. et de ses Annexes.

ARTICLE 13 - TRANSPONDEURS

Le chronométrage des machines s'effectue par système transpondeur.

Lors de chaque épreuve, les concurrents se verront remettre un transpondeur qu'ils devront restituer à l'issue de la manifestation. Une caution de 300 € ttc sera demandée.

Il doit être restitué au plus tard une demi-heure après la fin de la course. En cas d'oubli, le pilote doit l'envoyer dans les trois jours ou à l'adresse du responsable du chronométrage. En cas de non-restitution, le chèque de caution sera mis à l'encaissement.

Le transpondeur est sous l'entière responsabilité du concurrent, pendant toute la manifestation et jusqu'à sa restitution, en conséquence, la perte, le vol ou la détérioration du transpondeur est à la charge du concurrent.

Le transpondeur devra être placé à l'avant de la moto sur la fourche.

ARTICLE 14 - 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 pourront en aucun cas invoquer la responsabilité civile du club organisateur en cas de vol ou de dégradation.

ARTICLE 15 - LAISSEZ-PASSER

Les laissez-passer pilotes ou mécaniciens fournis par les organisateurs ne sont ni vendables, ni cessibles à titre gracieux. Toute fraude entraînera la confiscation immédiate et définitive des laissez-passer incriminés, sans préjuger des sanctions disciplinaires encourues par le pilote à qui ils ont été délivrés.

ARTICLE 16 - CIRCULATION DANS LE PADDOCK CONCURRENTS

Afin d'assurer la sécurité de tous, l'utilisation de deux roues motorisés (scooter, mini moto, etc.) est formellement interdite dans l'enceinte du circuit à l'exception des véhicules techniques qui devront être identifiés et porter le N° et la catégorie de la machine à laquelle ils sont affectés. Le déplacement de ces véhicules, des machines de course et des voitures devra se faire à l'allure du piéton au pas.

Le paddock n'est pas une aire de jeux, l'utilisation par des enfants de trottinettes, vélos, mini motos, etc. est strictement interdit.

Tout contrevenant se verra passible d'une sanction prononcée par le Jury de l'épreuve pouvant aller jusqu'à l'exclusion du pilote (ou de l'équipe). Il est rappelé que le pilote est responsable de ses accompagnateurs.

ARTICLE 17 - BRIEFING

Un briefing obligatoire pour tous les pilotes sera organisé par un Directeur de Course.

Toute absence à celui-ci sera sanctionnée d'une amende de 75 €.

RÈGLEMENT SPORTIF « ENDURANCE »

Le « Trophée LH Racing » est une course d'endurance motocycliste sur piste d'une durée de 3 heures organisée par l'ASM de Croix et LH Racing.

Cette course se déroulera les 16 et 17 Juillet 2022 sur le Circuit de Croix en Ternois d'un développement de 2 km. Elle est placée sous l'égide de la Fédération Française de Motocyclisme (FFM) et de la Ligue Motocycliste Hauts de France. Le nombre maximum d'équipages retenus pour cette épreuve sera de 30, soit au plus 60 machines.

JURIDICTION

La manifestation se déroulera conformément au Code sportif de la FFM, aux règles générales et techniques de la Commission Nationale de Vitesse (CNV) et de ce règlement particulier. Dans le cas où aucun texte ne s'applique, le Jury est souverain pour trancher un litige

ARTICLE 01 - CONDITIONS D'ACCES DES MACHINES ET DES PILOTES

Les motos admises à l'épreuve devront avoir un moteur 2 temps ou 4 temps d'une cylindrée totale comprise entre 600 et 1 200 cc. Toute moto pourra être refusée suite aux contrôles techniques si elle ne respecte pas les règlements et les critères de sécurité (aucun remboursement ne pourra être réclamé par les compétiteurs au titre de ce refus).

Chaque équipage pourra se présenter avec 1 ou 2 machines mais avec obligatoirement 2 pilotes. Les équipages se présentant avec 2 machines se verront appliquer une pénalité de 1 tour lors de la course.

Les pilotes doivent avoir 16 ans révolus au jour de la course et être titulaires d'une licence FFM annuelle compétition en cours de validité ou d'une licence « manifestation ». Aucune restriction particulière ne sera appliquée mais l'organisation se réserve le droit de refuser toute candidature ne correspondant pas aux critères d'image de l'épreuve dont la principale caractéristique est l'amateurisme.

ARTICLE 02 - CATEGORIES ET CYLINDREES

Les catégories sont les suivantes :

- Classement général
- Classement « féminin »

ARTICLE 03 - VERIFICATIONS ADMINISTRATIVES ET TECHNIQUES

Elles seront effectuées par le Team LH Racing, sous réserve que les pilotes aient présenté aux vérifications administratives les documents suivants :

- La feuille de confirmation
- La licence en cours de validité et leur carte d'identité. Les pilotes non licenciés qui désirent obtenir une licence manifestation doivent également présenter un certificat médical d'aptitude au sport mécanique et à la compétition moto en particulier (la licence manifestation doit être prise au préalable sur le site de la FFM).

Il leur sera alors remis :

- Les bracelets d'accès à la piste et aux stands : 1 pilote et 2 accompagnateurs
- Un brassard par pilote
- Une feuille destinée aux vérifications techniques des motos.

Les brassards des pilotes seront de 2 couleurs, les affectations de couleur seront définitives pour l'ensemble de la compétition, essais qualificatifs et course.

NB : toute fraude manifeste sur l'usage des bracelets ou des brassards (pilote ou accompagnateurs) entraînerait l'exclusion immédiate de l'équipage

L'équipe pourra alors se présenter au contrôle technique avec les éléments suivants :

- La feuille de contrôle,
- La ou les motos correctement préparées,
- Les équipements complets des 2 pilotes.

Sur demande les pilotes devront pouvoir fournir les documents prouvant la propriété de la ou des motos (carte grise, document RSV, factures avec n° de cadre).

Les opérations de contrôle administratif et technique auront lieu :

- Vendredi de 10h00 à 12h00 et de 14h00 à 17h00
- Samedi, à partir de 8h00 à 10h00

ARTICLE 04 - REGLES GENERALES DE COMPORTEMENT ET DE SECURITE

§ 04.01 - Préalable et sanctions

Il est rappelé que les pilotes sont responsables de leur entourage pour le respect des règles de sécurité dans les paddocks et dans les stands, et de façon générale durant les 3 jours de compétition. Tout comportement ou débordement contraire à ces règles et au bon déroulement de l'épreuve pourra se voir sanctionné d'un «Stop and Go» de 30 secondes appliqué pendant la course. Toutefois le jury aura la possibilité d'augmenter cette peine jusqu'à l'exclusion de l'épreuve pour les cas les plus graves.

§ 04.02 - Extincteur

Chaque équipe devra posséder un extincteur révisé depuis moins d'un an. Celui-ci devra être d'une capacité minimum de 6 kg pour les appareils à poudre de type A.B.C. ou polyvalente et de 2 kg pour les extincteurs de type CO² (neige ou mousse carbonique) efficace sur les feux d'hydrocarbures. Les extincteurs à eau sont interdits.

§ 04.03 - Véhicules dans les paddocks

Nous demandons à tous un minimum d'effort et de bon sens sur l'usage des paddocks ! Tous les véhicules n'ayant pas une utilité indispensable devront être stationnés sur les parkings visiteurs et non à l'intérieur même des paddocks. Tous les déplacements devront être faits à l'allure d'un piéton au pas ; pour les motos le port du casque est obligatoire en toute circonstance dès que le moteur est en marche.

§ 04.04 - Usage des paddocks

A leur arrivée chaque équipe se verra affecter un emplacement sur un des paddock. Chacun doit garder son emplacement propre, en utilisant des poubelles et des bacs à huile mis à disposition.

Ces parcs ne peuvent être utilisés à des fins publicitaires, commerciales ou de relations publiques, sans accord préalable de l'organisateur.

Il est interdit de percer des trous dans le sol afin de fixer le matériel et d'installer du matériel ou des véhicules en dehors de la zone réservée à l'équipe. Les zones de circulation des véhicules de maintenance et de sécurité doivent rester dégagées en toute circonstance.

Tous les animaux domestiques doivent impérativement être tenus en laisse.

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

Afin de préserver l'environnement il est obligatoire de disposer un tapis sous la moto pour prévenir toute fuite accidentelle de liquide (essence, huile, ...). Il est important de prévoir de quoi maintenir les tentes au sol (sans système de perçage du sol). Aucun pneu usagé ne doit être laissé sur le circuit !

Principe : l'ensemble des règles ci-dessous concernent uniquement les modifications propres à l'épreuve. Tous les autres articles des REGLES GENERALES POUR LES EPREUVES DE VITESSE et des REGLES GENERALES POUR LES CONTROLES TECHNIQUES DES EPREUVES RELEVANT DES CIRCUITS DE VITESSE ET DE COURSES DE COTE sont applicables par défaut. Ces règles doivent être connues des participants notamment l'ensemble des signaux officiels. Elles sont disponibles sur le site Internet de la FFM.

Dans ce cadre vous trouverez ci-dessous :

- 1- Les règles particulières propres à l'endurance et aux 3 Heures du Trophée LH RACING
- 2- Les modifications des règles générales pour les contrôles techniques des épreuves relevant des circuits de vitesse et de courses de cote.

ARTICLE 05 - BRIEFING

Un briefing sera organisé le samedi 24 juillet à 19h00. Tous les équipages sont tenus d'y assister en totalité. Lorsqu'un briefing est prévu, toute absence à celui-ci sera sanctionnée d'une amende de 75 €.

ARTICLE 06 - METHODES DE QUALIFICATIONS

Si dans une catégorie, à la date de clôture des engagements, moins de 10 pilotes ou équipages sont engagés, la catégorie pourra être supprimée, les pilotes seront informés de cette décision dans les meilleurs délais. Seules les motos admises au contrôle technique pourront participer aux essais qualificatifs. Les pilotes partiront en pré-grille 15 mn avant l'heure prévue pour leur séance.

ARTICLE 07 - ESSAIS QUALIFICATIFS

Chaque équipage bénéficiera de 2 séances qualificatives de 20' pour chaque pilote. Chaque pilote doit obligatoirement participer au minimum à l'une de ces séances qualificatives et y effectuer au moins 3 tours (un tour de lancement, un tour chronométré, un tour pour rentrer au stand).

ARTICLE 08 - LIMITE DE QUALIFICATION

Selon le règlement FFM en vigueur, chaque pilote devra accomplir un temps maximum de qualification pur participer à la course. Il devra remplir une des deux conditions suivantes :

- Réaliser au moins 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 son groupe.

Tout pilote dont le temps de qualification sera supérieur au temps maximum ou supérieur à 120% ne pourra pas participer à la course (sauf accord particulier du jury et de la DC)

ARTICLE 09 - DEPART

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

La grille de départ sera du type « Le Mans »

ARTICLE 10 - DEPART ANTICIPE

Le départ anticipé est défini par le déplacement vers l'avant de la moto avant l'extinction du feu rouge. Un coureur ayant effectué un départ anticipé sera pénalisé d'un « Stop and Go » de 10 secondes. Son équipe sera avertie le plus rapidement possible.

ARTICLE 11 - FIN DE COURSE ET RESULTATS

Les résultats sont basés sur l'ordre dans lequel les coureurs ont franchi la ligne d'arrivée et le nombre de tours accomplis. Pour être classé, un équipage doit avoir franchi la ligne d'arrivée sur la piste dans les 5 minutes suivant le passage du vainqueur et avoir couvert au moins 75% de la distance parcourue par le vainqueur.

ARTICLE 12 - VITESSE DE CIRCULATION DANS LA VOIE DES STANDS

La vitesse de circulation dans la voie des stands est limitée au maximum à 50 Km/h.

ARTICLE 13 - DEPASSEMENT SOUS DRAPEAU JAUNE

La pénalité en course est d'un « Stop and Go » de 30 secondes.

ARTICLE 14 - CAMERA

L'utilisation d'une caméra embarquée sur la moto est soumise à autorisation préalable du contrôle technique afin de s'assurer de l'absence de dangerosité du montage et de sa solidité.

ARTICLE 15 - RAVITAILLEMENT

Le stock d'essence sera positionné au bout de la voie des stands dans le lieu protégé spécialement prévu à cet effet. Les vannes de type aviation sont autorisées ainsi que tout système de derrick dont l'écoulement du flux d'essence cesse automatiquement dès que l'opérateur relâche la commande de remplissage. Le derrick devra être fermé et parfaitement étanche hors la mise à l'air. Seule la gravité est autorisée pour le remplissage du réservoir.

Les systèmes de ravitaillement qui ont une partie fixe (ex : contenant en hauteur, et remplissage du réservoir via un tuyau et un pistolet de type « station service ») ne devront pas dépasser 2m50 de haut et être solidement fixé pour éviter toute chute en cours de ravitaillement.

Lors des ravitaillements, le moteur doit être coupé et la machine béquillée.

Deux intervenants seulement devront effectuer le ravitaillement :

- Une personne dédiée au remplissage de l'essence.
- Une personne dédiée au maniement de l'extincteur, située à l'arrière de la moto de telle façon à pouvoir vider le contenu de l'extincteur directement sur le moteur en direction de l'extérieur des stands.

Exemple : Ils doivent tous deux être équipés d'une protection de la tête (cagoule en coton ou casque intégral non sanglé), de lunettes (ou d'une visière de casque fermée), de gants et de chaussures en cuir, et de vêtements de protection anti feu (ex : combinaison en coton). Les opérations de ravitaillement doivent intervenir après toutes les interventions de maintenance. Le pilote ne pourra pas rester sur la machine durant les opérations de ravitaillement en carburant.

Le remplissage des derricks se fera devant les stands par 2 ou 3 personnes, dont 1 pompier, équipées de façon sécurisée dans les mêmes conditions que le ravitaillement en lui-même. L'essence sera rapportée de la zone de stockage dans des contenants, type jerricanes, fermés et étanches, d'un maximum de 30 litres, par une seule personne accompagnée du pompier toujours dans les mêmes conditions d'équipement et de sécurité. Le remplissage des derricks doit être effectué avec une pompe manuelle (à l'exclusion de toute pompe électrique) ou par l'utilisation d'un ensemble jerrican/entonnoir ou tout autre contenant ouvert. A l'issue du remplissage l'excédent d'essence autorisée devra être rapporté au lieu de stockage général.

Lors des manipulations d'essence, les membres de l'équipe ne participant pas aux opérations doivent se tenir à plus d'un mètre de celles-ci. En cas de changement de réservoir, les opérations de vidange et de remplissage d'essence se font devant les stands sous protection du pompier ; les opérations effectuées à l'intérieur des stands se font réservoir vide !

ARTICLE 16 - STANDS

L'âge minimum dans les stands est de 14 ans.

La tenue vestimentaire des personnes accédant aux stands n'est pas réglementée. Cependant nous invitons chacun à faire preuve de bon sens et à comprendre les risques inhérents à cette zone.

Lors de la course le port d'un pantalon long est obligatoire pour l'ensemble des membres de l'équipe. Afin de préserver l'environnement il est nécessaire de disposer un tapis sous la moto pour prévenir toute fuite accidentelle de liquide (essence, huile, ...).

ARTICLE 17 - INSTALLATION DANS LES STANDS

- L'attribution des stands sera faite par l'organisation. L'installation devra impérativement être terminée 30 mn avant le début de la course pour permettre l'évacuation des stands et les contrôles techniques d'usage.
 - Le nombre de personnes autorisé dans les stands est de 6.
 - En raison de la place restreinte affectée à chaque équipage dans les stands du Circuit de Croix en Ternois, il est demandé à tous de faire un effort sur le rangement et l'organisation.
 - L'extincteur et les 30 litres d'essence autorisés (qu'ils soient stockés ou non dans les systèmes de ravitaillement) doivent être placés à l'entrée de l'emplacement réservé à chaque équipe.
 - Les équipages concourant avec 2 machines devront les positionner dans les stands lors de la mise en place, la moto ne prenant pas le départ devant être à l'intérieur du stand avant le début de la procédure de départ. Aucune machine ne sera autorisée à rentrer dans les stands après le début de la procédure de départ.
- Attention : lors de l'installation les machines sont déplacées moteur arrêté et les manipulations d'essence se font selon les règles applicables en course.

ARTICLE 18- ARRETS SUR LA PISTE

- Le pilote doit conserver son équipement lors de tout déplacement 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 pas revenir à son stand pour y chercher du secours, des pièces et des outils. Tout pilote recevant une aide quelconque de qui que ce soit sera mis hors course, (y compris des Commissaires de Piste) sauf si cette aide est donnée pour des raisons de sécurité.
- Suite à une chute, un coureur évacué vers le Centre Médical pourra, après accord du médecin de la course, rejoindre sa machine. Il doit à tout moment être accompagné par un officiel. Il devra reprendre la piste à l'endroit où il l'a quittée. Le Jury reste 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 leurs stands, les itinéraires définis lors du briefing, en fonction de l'emplacement de la machine sur le circuit, au moment de la panne. Les concurrents devront obéir aux consignes des Commissaires de Piste et ne recevoir aucune aide extérieure durant toute la durée de leur retour (sauf disposition particulière de la Direction de course).
- Tout pilote retournant à son stand par d'autres voies que celles définies ci-dessous, sera immédiatement mis hors course, ainsi que son équipe. Le retour aux stands sera effectué sous le contrôle permanent d'un ou de 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, sauf sur injonction des commissaires de piste.
- Pour une bonne compréhension des itinéraires à suivre en cas de panne, il faut se reporter au plan du Circuit et aux explications données par le directeur de course lors du briefing obligatoire du samedi soir.
- Si une moto tombe en panne devant les stands, le pilote pourra, sous la protection d'un Commissaire, rentrer par la sortie des stands et remonter ceux-ci en poussant sa machine, moteur arrêté, à contre sens jusqu'à son box. Dès l'entrée de la zone des stands, deux mécaniciens peuvent prendre en charge et pousser une moto en panne, le pilote devant rester à proximité.
- Normalement les machines qui ne peuvent repartir suite à un incident restent sur la piste dans un endroit sécurisé. Si le pilote qui a chuté ne peut pas ramener la machine par ses propres moyens, l'autre pilote de la machine pourra aller la chercher, mais le pilote blessé ne pourra pas reprendre l'épreuve.
- Précisions pour les équipages à 2 machines en cas de chute ou de panne :
 - La machine est hors d'usage : le pilote pourra rapporter le transpondeur aux stands dans les conditions de sécurité énoncées ci-dessus pour que l'équipe puisse terminer la course avec la 2ème machine ; si le pilote est amené au centre médical puis déclaré apte à reprendre la course il retournera chercher le transpondeur sur sa machine, après l'examen médical, pour le rapporter aux stands et l'installer sur la 2ème machine.
 - Le pilote est amené au centre médical et déclaré inapte à reprendre la course : le 2ème pilote pourra aller chercher le transpondeur ou la moto et finir la course.
- Si pour des raisons exceptionnelles la machine est ramenée aux stands par les services de sécurité, une pénalité de 2 tours sera appliquée si l'équipage est ensuite en mesure de continuer la course. Pour les équipages à 2 motos, le transpondeur pourra alors être récupéré dans les mêmes conditions que citées précédemment sur le lieu de stockage de la moto.

ARTICLE 19 - ARRETS AUX STANDS

Tout concurrent désirant s'arrêter à son stand doit emprunter la piste de décélération dès son origine. Dès le passage de la ligne d'entrée dans les stands, le pilote peut recevoir l'aide de ses mécaniciens pour rejoindre son stand. Toute intervention mécanique ou changement de pilote doit obligatoirement s'effectuer devant le stand affecté à la machine. Si, lors d'un arrêt, le pilote dépasse la hauteur de son stand, sans toutefois dépasser le dernier stand, il pourra y revenir, à contre sens, moteur stoppé en poussant sa machine. A tout arrêt au stand pour quelques raisons que ce soit, le moteur doit être arrêté avant que le pilote ne descende de sa machine. Cette dernière doit être béquillée (avant ou après la descente du pilote).

Sont autorisées devant le stand, lors de l'arrêt, les opérations suivantes :

- Changement de roues
- Changement des plaquettes de frein ou des étriers
- Complément d'eau ou d'huile
- Tension et graissage de la chaîne
- Réglage rapide (sélecteur, amortisseur, fourche)
- Ravitaillement essence

4 personnes sont habilitées à travailler sur la machine devant le stand. Si le pilote participe aux opérations, il sera considéré comme l'une de ces personnes.

En cas de réparation, la moto devra obligatoirement rentrer dans le box. S'il est nécessaire de mettre en route le moteur pour un essai ou un réglage, le moteur devra être ensuite arrêté avant tout déplacement de la machine. Dans les stands, le nombre d'intervenant est illimité.

Pour repartir, deux personnes sont autorisées à pousser la machine, le coureur étant sur la moto. L'utilisation d'une batterie de démarrage additionnelle est interdite ainsi que tout autre moyen mécanique ou électrique extérieur à la moto.

ARTICLE 20 - CHANGEMENT DE PILOTE

Pour les équipages ayant une seule machine, le premier pilote descend de la moto après avoir coupé le moteur et avant le ravitaillement. Le deuxième y monte après cette opération ; il ne démarre le moteur qu'une fois installé sur la moto

Pour les équipages ayant 2 machines, la moto qui ne roule pas doit être positionnée à l'intérieur du stand, béquillée, moteur arrêté.

Lors du changement de machines, la moto peut être sortie des stands et béquillée 2 tours avant la sortie prévue de la moto en piste. L'équipe peut faire chauffer le moteur dans ce laps de temps en sachant que le moteur devra être impérativement coupé avant que la moto en piste ne s'engage dans la voie des stands.

La moto rentrante sera béquillée et le moteur coupé. A ce moment seulement une personne peut retirer le transpondeur pour le placer sur la machine en attente devant le stand (le 2ème pilote peut être à ce moment déjà installé sur la moto béquillée prête à partir).

Une fois que le transpondeur est fixé, la moto peut être débéquillée et démarrée par le pilote installé sur la machine. La machine rentrante devra être rentrée à l'intérieur du stand dans l'attente du prochain changement après les éventuelles petites interventions autorisées et le ravitaillement.

ARTICLE 21 - ARRET DE COURSE

Si pour une raison grave, la direction de course doit interrompre la course, cela se fera sur présentation du drapeau rouge EXCLUSIVEMENT. Les machines rejoindront, à vitesse réduite, le parc fermé. A ce moment, les machines arrêtées en stand devront également rejoindre, le parc fermé. Les machines non roulantes au moment de l'arrêt de course resteront en stand mais toute intervention sur ces machines devra cesser immédiatement jusqu'au moment du nouveau départ.

ARTICLE 22- PROCEDURE NOUVEAU DEPART

Le nouveau départ aura lieu au plus tôt, 15 minutes après que les teams en aient été informés. Le pilote ou le mécanicien de chaque team est autorisé à récupérer la machine en parc fermé. Celui-ci sera ouvert cinq minutes avant l'ouverture de la sortie du couloir des stands. Les teams seront autorisés à faire le complément d'essence ou le changement de pneus devant leur stand respectif à l'exception de toute autre intervention. La procédure de départ pourra être identique au départ précédent. Toutefois, en cas de conditions particulières, la direction de course, pourra, avec l'accord du jury, décider d'une procédure de départ lancé derrière le safety-car. Dans ce cas, les pilotes prendront place derrière le safety-car dans l'ordre du classement intermédiaire, les uns derrière les autres, ils ne pourront pas se dépasser jusqu'au baisser du drapeau national. Le safety-car effectuera un tour complet et s'effacera avant la ligne de départ.

Tous les équipages n'ayant pas signifié leur abandon seront admis au nouveau départ. Le signal d'arrivée sera présenté à l'heure où la course aurait dû se terminer.

ARTICLE 23 - ABANDON

En cas d'abandon d'une équipe, le chef d'équipe doit le signifier par écrit, le signer et le remettre au directeur de course le plus rapidement possible. Toute équipe qui laisse son box vide pendant plus de 10 minutes, sera considérée comme ayant abandonné.

ARTICLE 24 - PLAQUES NUMEROS

Les pilotes qui, en raison de la participation à un championnat, possèdent déjà des plaques d'autres couleurs que blanches, pourront les conserver pour autant que les numéros soient parfaitement lisibles et d'une couleur bien contrastée par rapport à la couleur de fond.

RÈGLEMENT TECHNIQUE

ARTICLE 1 - DEFINITION

La moto doit être fabriquée en série, faire l'objet d'une construction suivie et être vendue dans le commerce.

Elle doit avoir obtenu l'agrément du Service des Mines dans sa configuration d'origine.

Les machines doivent être accompagnées de la carte grise, de la feuille des mines ou du certificat de conformité U.E.

Les immatriculations WW sont admises à condition que l'on soit en mesure de présenter la feuille des mines correspondant à la machine.

Les véhicules faisant l'objet d'une procédure RSV pourront participer à l'épreuve.

Pour autant que son propriétaire fournisse une facture émanant d'un professionnel de la moto certifiant que la machine ne présente pas de danger.

Les pilotes roulant sur des machines faisant l'objet d'un prêt importateur ou concessionnaire devront être en possession d'une attestation officielle de prêt de ce dernier. Ce document permettra l'identification de la machine, y figureront en plus de l'identité du bénéficiaire de ce prêt, l'appellation commerciale, le type mine et le numéro de châssis.

ARTICLE 2 - CARACTERISTIQUES GENERALES

Les cotes moteurs (alésage et course) figurant sur la notice descriptive ne pourront être modifiées.

Les machines doivent être d'un aspect général correct (propreté, carrosserie, etc.). Toutes les marques d'approbation des épreuves précédentes doivent être retirées.

Le générateur devra assurer la charge de la batterie.

Le contrôle s'effectuera en mesurant la tension aux bornes de la batterie, dans l'état de passage de la ligne d'arrivée, sans démontage hormis ceux nécessaires pour accéder à celle-ci et sans changement de pièces. La tension sera mesurée moteur à l'arrêt, puis moteur en marche. Elle devra présenter une élévation d'au moins un volt par rapport à celle mesurée moteur à l'arrêt. Le débit de l'alternateur pourra être contrôlé et devra correspondre aux prescriptions du constructeur.

La batterie doit conserver les dimensions d'origine, elle doit être en bon état et fournir la tension prévue par le constructeur à tout moment de la manifestation.

Le système de démarrage devra être en état de fonctionnement. Ces éléments pourront être contrôlés à tout moment. Le phare dans son ensemble devra être retiré.

Les reniflards (réservoirs d'essence, d'eau, d'huile ainsi que le carter moteur) devront tous aboutir dans un ou plusieurs récupérateurs d'une capacité de 125 cc minimum chacun et d'une capacité totale de 0,5 litre minimum fixés correctement. Les machines équipées d'un système de recyclage automatique conserveront ce dispositif d'origine. Tous les bouchons de remplissage, de vidange ou de niveau, trappes de vidange, filtres à huile extérieurs (de type automobile) et niveaux d'huile, ainsi que les vis de raccord des circuits de lubrification devront être obligatoirement arrêtés par un fil métallique de sécurité. Les machines devront être présentées aux vérifications techniques avec la partie inférieure du carénage déposée.

Les étriers de freins avant auront leurs vis de fixation freinées par un fil métallique de sécurité.

L'installation sur la moto d'un coupe-circuit interrompant le circuit primaire d'allumage et coupant le moteur lorsque le pilote quitte sa machine (notamment en cas de chute) est recommandée. Ce système peut être commandé soit par un cordon relié au pilote ou par un système sans fil.

2.1. - Pneumatiques

La marque de pneumatique est libre, Les pneus pluie sont autorisés.

Les couvertures chauffantes branchées à un groupe électrogène de 2000 watts maximum, à l'exception de tout autre dispositif générateur d'énergie sont autorisées en pré-grille.

2.2. - Système d'échappement / niveau sonore

Les systèmes d'échappements et silencieux peuvent être changés ou modifiés.

Le niveau sonore ne doit pas dépasser 102 db aux régimes définis à l'article 19 des règles générales pour les contrôles techniques.

ARTICLE 3 - MARQUAGE

Toute partie ou pièce des machines utilisées pourra subir un ou plusieurs marquages d'identification par les Commissaires Techniques.

ARTICLE 4 - EQUIPEMENT A RETIRER

Devront être retirés obligatoirement : les béquilles, les clignotants, le(s) rétroviseur(s), les repose-pieds passagers, la plaque minéralogique, le phare, le feu de route arrière.

ARTICLE 5 - TABLEAU DES MODIFICATIONS

L'usage de la visserie alliage et titane, autre que celle prévue d'origine, est interdit.

5.1. - PARTIE CYCLE

D'origine du type considéré. Les procédés de peinture ne sont pas restreints.

Les supports de béquilles devront être réalisés en nylon, téflon, ou matière équivalente, auront les dimensions maximum suivantes : diamètre 30 mm, longueur 40 mm, vis de fixation en retrait. Les côtés du cadre pourront être protégés par des protections en composites de carbone kevlar qui épouseront la forme du cadre.

Les vis de fixation devront être positionnées en retrait dans ce matériau.

5.1.0. - BRAS OSCILLANT

D'origine du type considéré, apport ou enlèvement de matière interdit.

Une protection fixée sous le bras oscillant, empêchant le pied ou la main d'atteindre la couronne arrière est obligatoire. Elle devra être en matériau de type nylon ou téflon ou matériaux composites ayant des bords arrondis et une épaisseur minimum de 5 mm.

5.1.1. CARENAGE

Tout carénage du commerce sera admis à condition que sa fixation présente toutes les garanties de sécurité et qu'il conserve l'aspect et la forme générale du modèle d'origine. Les machines ne possédant pas à l'origine de carénage ne pourront en être équipées. Pour les 4 Temps, le carénage inférieur doit être construit pour recueillir, en cas de casse moteur, au moins la moitié de la totalité de l'huile et du liquide de refroidissement moteur.

Le carénage inférieur devra comporter 2 trous maximum de 25 mm de diamètre, obstrués en condition de piste sèche et pouvant être ouverts uniquement dans des conditions de course sur piste mouillée.

Les manches à air (partie reliant la prise d'air du carénage au cadre) peuvent être remplacées.

5.1.2. - FOURCHE

Pièce d'origine du type considéré. Positionnement en hauteur par rapport aux tés de fourche libre. Qualité et quantité d'huile libres. Modification des Tés interdite.

Les bouchons de l'extrémité de la fourche doivent rester tels qu'originellement produits par le constructeur sur la machine homologuée.

Les pièces internes peuvent être modifiées ou changées (rondelles, piston hydraulique, clapet, canalisation d'huile, ressort et collier d'écartements).

5.1.3. - RESERVOIR D'ESSENCE

Pièce d'origine du type considéré. Le remplissage complet des réservoirs avec une mousse de rétention du carburant est recommandé.

5.1.5 - JANTES

Libres sauf carbone / Entretoises des roues avant et arrière libres.

5.1.6. - SELLE

La selle peut être modifiée ou changée.

5.1.7. - COMMANDES AU PIED

Libre. Exception : La longueur minimum des repose-pied devra être de 65 mm, et présenter des extrémités arrondies (rayon minimum 8 mm). Lorsque les repose-pieds ne sont pas du genre pliable, ils devront comporter un embout fabriqué dans une matière téflon, plastique ou équivalent.

5.1.8. - GUIDON

Libre du commerce. Les extrémités devront être obligatoirement bouchées.
La réparation des guidons est interdite.

5.1.9. - LEVIERS

D'origine ou adaptables, pliables en cas de chute, rattrapage de jeux autorisé.

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 distribuées par un professionnel.

5.1.10. - GARDE-BOUE

Tout garde-boue du commerce sera admis à condition que sa fixation présente toutes les garanties de sécurité et qu'il conserve l'aspect et la forme générale du modèle d'origine. La partie démontable du garde-boue arrière peut être retirée (il s'agit uniquement de la partie servant de support de la plaque minéralogique). Dans tous les cas, le dessous de selle devra être intégralement couvert.

5.1.11 - AMORTISSEURS ARRIERE

Changement autorisé en conservant les ancrages d'origine sur le cadre et le bras oscillant. Lorsqu'un système de biellettes ou de renvoi existe, celui-ci devra être conservé d'origine.

5.1.12. - AMORTISSEUR DE DIRECTION

Recommandé.

5.1.13. - FREINS

Est autorisé le changement des flexibles, du liquide et des plaquettes de frein à condition que le dispositif adopté présente toutes les garanties de sécurité. Pour toutes les catégories, les vis de fixation des étriers de freins avant devront être arrêtées par un fil métallique de sécurité efficace.

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

5.1.14. - COMPTEUR KILOMETRIQUE ET COMPTE TOURS

Pourront être retirés, une modification des supports est autorisée. Un compteur compte-tours et témoin de température d'eau adaptable est autorisé, la sonde doit rester à son emplacement d'origine.

Un système d'acquisition de données peut être utilisé. Les seuls capteurs autorisés sont ceux montés comme équipement d'origine sur la moto telle qu'homologuée.

5.1.15. - FAISCEAU ELECTRIQUE

Le faisceau électrique d'origine doit être utilisé. Les connexions suivantes peuvent être retirées :

- le phare avant,
- les feux arrière et les stops,
- les clignotants,
- l'avertisseur sonore,
- tous les commodos de guidon à l'exception de celui qui commande le coupe-contact et le démarreur.

Les commodos d'origine homologuée ayant, entre autre, une fonction de réglage servant au bon fonctionnement de la machine peuvent également être conservés. Les connexions suivantes peuvent être retirées : compteur et compte-tours / interrupteurs de sécurité de béquille.

5.1.16. - CADRE

Le numéro du cadre doit correspondre en tous points au numéro figurant sur la carte grise, la feuille des mines, le certificat de conformité U.E. ou la facture. Le remplacement du cadre est autorisé uniquement par un modèle identique à celui d'origine. Dans ce cas, la facture d'achat doit être présentée lors du contrôle technique. Tous les cas non conformes seront soumis au Jury de l'épreuve.

5.1.17. FEU ROUGE ARRIERE

Toutes les motos doivent avoir un feu rouge fonctionnel monté à l'arrière de la machine. Ce feu 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 Responsable Technique peut refuser tout système d'éclairage non satisfaisant à la sécurité.

5.2. - PARTIE MOTEUR

5.2.1. - KICK-DEMARREUR

La pédale de kick pourra être retirée (mais le mécanisme devra rester en état de fonctionner). Les motos homologuées avec un démarreur électrique devront conserver celui-ci.

5.2.2 - REGLAGE D'INJECTION

Pour les machines équipées d'injection, l'adjonction d'un dispositif supplémentaire pour changer le mélange de carburant est autorisé, et devra être approuvé conformément à l'article 18 des règles générales pour les contrôles techniques.

5.2.3. - FILTRE A AIR

Adaptable autorisé.

5.2.4. SYSTEME DE REFROIDISSEMENT

D'origine du type considéré. Le calorstat peut être retiré. Les seuls liquides de refroidissement autorisés, autre que l'huile de lubrification, seront de l'eau ou de l'eau mélangée à de l'alcool éthylique.

La mise en marche forcée du ventilateur est autorisée.

ARTICLE 6 - PLAQUES NUMEROS

Plaques blanches / Numéros noirs

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

ARTICLE 7 - PRESCRIPTIONS GENERALES ET LITIGES

Il est rappelé que tout ce qui n'est pas expressément autorisé et précisé dans ce règlement est strictement interdit. Tout litige sur une épreuve sera tranché en premier ressort par le Jury des Commissaires Sportifs de l'épreuve après avis et notification des Commissaires Techniques, en cas de contestation de la décision, l'instance compétente est le Tribunal National de Discipline et d'Arbitrage.

Tout litige suite à un démontage après la manifestation sera tranché par la C.N.V. après avis des Commissaires Techniques responsables du contrôle, en cas de contestation de la décision, l'instance compétente est le Tribunal National de Discipline et d'Arbitrage.