

Coupe de France d'Endurance 2013

Règlement au 10/12/2012

Art. 1 : Définition

O3Z met en compétition en 2013 **LA COUPE DE FRANCE D'ENDURANCE**, dont les courses se dérouleront sur une durée maximum de 4 heures au sein du Trophée d'Endurance O3Z.
Il sera attribué un titre de Vainqueur de la COUPE DE FRANCE D'ENDURANCE.

Art. 2 : Calendrier

27 et 28 avril : Alcarras (Espagne)
25 et 26 mai : Dijon Prenois
22 et 23 juin : Circuit Pau Arnos
3 et 4 août : Le Vigeant
14 et 15 septembre : Ledenon
12 et 13 octobre : Carole

Art. 3 : Machines admises – Catégories

Les motocycles de classes suivantes sont autorisés
EWC – SUPERSTOCK – OPEN

Le règlement technique sera celui du Championnat du Monde Endurance FIM, néanmoins les points spécifiques à l'endurance seront précisés à la fin du présent règlement.

Chaque épreuve donnera lieu à 3 classements distincts

- Scratch
- Superstock*
- Open*

*Sous réserve que ces catégories comptent 5 équipages minimum au départ.

Art. 4 : Nombre d'équipages et de coureurs admis



Pour chaque épreuve, il sera accepté aux essais un nombre d'équipage 2 fois supérieur à la capacité de la piste pour une course d'endurance. (Cette capacité est variable selon les circuits et sera décomposée en deux finales)
Chaque équipage sera composé de deux coureurs et d'une moto.

Art. 5 : Concurrents

La participation à la Coupe de France d'Endurance 2013 est réservée aux pilotes de nationalité française ou étrangère titulaires d'une licence internationale, UEM, NCA délivrée par la F.F.M. pour l'année en cours. Les pilotes titulaires d'une licence une manifestation pourront participer à la course mais ne pourront marquer de points à la Coupe de France d'Endurance.

Art. 6 : Engagements, droits d'engagement et caution

Toutes les demandes d'engagement pour les épreuves de la Coupe de France d'Endurance devront être adressées à :

O3Z

**21 rue Albert Deman
85430 Aubigny**

Il sera possible de s'engager sur les épreuves de la Coupe de France d'Endurance selon les modalités suivantes :

- Pour toutes les épreuves
- Epreuve par épreuve

Les priorités d'engagements seront les suivantes jusqu'à concurrence du nombre d'équipage admissibles et ce dans l'ordre des demandes d'engagement (cachet de la poste faisant foi ou heure d'inscription sur internet).

Les teams devront envoyer leur demande d'engagement accompagnée de :

- Deux chèques d'engagement par épreuve incluant la location du transpondeur et les droits photo en haute définition d'un montant total de 698 euros répartie de cette façon :
 - Un chèque de 200 euros encaissé 120 jours avant l'épreuve
 - Un chèque de 498 euros encaissé 25 jours avant l'épreuve
- Un chèque de caution de 600 € couvrant les cautions des brassards, transpondeur, box et infrastructure.

Le chèque de caution, non encaissé, sera intégralement détruit en fin d'année. Eventuellement, il pourra être remboursé diminuée du montant nécessaire pour couvrir les pertes ou casses éventuelles du matériel confié si aucun accord amiable n'a été trouvé au préalable.

Art. 6.1 : Clôture des engagements

Les engagements devront être parvenus à O3Z avant le 31 Janvier, le cachet de la poste faisant foi.

Les engagements parvenant après cette date seront pris en compte sans pénalité pour autant qu'il reste des places disponibles sur les épreuves choisies.

Article 6.2 : REMBOURSEMENT DES DROITS D'ENGAGEMENT

Le remboursement des droits d'engagement (**hors frais administratifs d'un montant de 200.00 € non remboursable**) sera effectué dans les cas suivants :

- Désistement du pilote au moins 25 jours avant l'épreuve pour raison non médical.
- Désistement passé le délai des 25 jours pour raison médical sous réserve de présentation d'un certificat médical **48 heures avant** l'ouverture du Contrôle Administratif de l'épreuve.

Aucun remboursement du montant restant ne sera effectué dans les autres cas.



Il vous est possible de prendre une assurance annulation afin de couvrir les frais administratifs auprès de :





Pour être prise en compte, l'annulation doit être faite obligatoirement par mail à alain@o3z.fr ou par courrier à O3Z (Art. 2)

Article 6.3 : REMISE SUR DROIT D'ENGAGEMENT

Tout pilote a la possibilité de réduire le droit d'engagement à une épreuve en mettant à la disposition de l'organisation un ou deux commissaires de piste.

Ceux-ci devront être en possession de la qualification "commissaire de piste" et d'une licence OFF en cours de validité.

Ils officieront du samedi matin au dimanche soir et seront pris en charge par l'organisation pour les repas du samedi matin au dimanche midi. Attention, ces commissaires ne seront ni hébergés, ni défrayés.

La remise sur le droit d'engagement est de 80 € par commissaire mis à disposition, leur nombre étant limité à 2 personnes par Team.

Avec obligation pour ces commissaires, d'être présent le samedi et le dimanche de 7H45 à 19H

Sous acceptation de O3Z suivant le nombre demandé par le plan de sécurité.

Si cette/ces personne(s) ne pouvait(ent) être présente, O3Z devra être prévenu au minimum 8 jours avant l'épreuve sous peine d'encaissement de 50% du montant du chèque de caution.

Art. 7 : Sélection des équipages

La sélection des équipages engagés dans le respect de l'article 6.1, pour chaque course sera effectuée, en respectant l'ordre des priorités et dans l'ordre de réception des demandes d'engagement pour chaque niveau de priorité :

- Les teams engagés sur la totalité des épreuves
- Les teams engagés sur le plus grand nombre d'épreuves
- Les autres teams.

La liste des inscrits sera visible sur le forum O3Z dès le 15 février.

Dans tous les cas non prévus, O3Z sera souverain.

Si un équipage est non conforme à l'image de la manifestation, son dossier pourra être refusé ou être exclu de la manifestation.

Art. 7.1 : Numéro de course

Les numéros seront attribués :

- Pour l'ensemble de la saison
- De la même manière que l'article 7
- Le numéro 1 est réservé au vainqueur de l'année précédente, s'il n'est pas demandé, il ne pourra pas être demandé par un autre team. Le numéro zéro est interdit.

Art. 8 : Vérifications administratives et techniques

Les vérifications administratives auront lieu :

- Le jeudi : 18h00 à 20h00
- Le vendredi : 7h30 à 12h30 et de 14h00 à 19h00

Les vérifications techniques auront lieu :

- Le vendredi : 8h30 à 12h30 et de 14h00 à 19h00



Les différents lieux seront précisés sur le règlement particulier de l'épreuve.

Tous les équipages devront obligatoirement présenter leur machine et leur équipement aux vérifications techniques.

Un contrôle sonomètre aura lieu obligatoirement pour toutes les machines à l'issue d'une des séances qualificatives, celui-ci ne devra en aucun cas dépasser 102 décibels.

Art. 9 : Pass

Chaque équipage se verra remettre 9 pass personnels sous forme de bracelet et 3 passes véhicules à coller obligatoirement lors des contrôles administratifs.

Identifications des passes :

Team manager : 1

Mécaniciens, ravitailleur, pompiers, chronométrateurs : 6

2 pass « mobiles » seront affectés aux chronométrateurs en plus de leurs bracelets.

Un bracelet sera posé aux pilotes directement par le secrétariat, et il leur sera remis deux brassards de la même couleur sur présentation de leurs confirmations d'engagement et d'une pièce d'identité. Ils devront les porter pendant toute la durée de la manifestation.

Les pilotes devront participer aux séances d'essais correspondantes à la couleur qui lui aura été attribuée et sur la machine sur laquelle ils sont engagés.

La couleur n'a pas de relation avec l'ordre de départ de la course.

Il ne pourra en aucun cas changer de couleur pendant toute la durée des essais qualificatifs et de la course.

Le non-respect de ces dispositions entraînera une sanction pouvant aller jusqu'à la disqualification de l'équipage.

Art. 10 : Briefing

Un briefing obligatoire sera organisé sur chacune des épreuves le vendredi soir, l'heure sera stipulée sur le règlement particulier. Le lieu sera précisé sur le tableau d'affichage.

Tous les teams manager figurant sur la fiche d'engagement sont tenu d'y participer sous peine d'une pénalité Stop & Go de 30 secondes. Il pourra être accompagné de ses pilotes.

Un représentant de Team et un représentant des pilotes participant à tout le championnat pourront être désigné pour participer aux réunions de jury.

Art. 11 : Carburant

Le carburant devra être du type sans plombs, conformément à la réglementation F.I.M.

Le carburant Bio Ethanol est également autorisé.

Art. 12 : Essais

Chaque équipage bénéficiera de 2 séances d'essais de 20 minutes pour chacun de ses pilotes. Chaque pilote doit obligatoirement participer au minimum à l'une de ces séances qualificatives.

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 :

- 1^{ère} séance qualificative : Elle sera faite avec les numéros des motos en 2 groupes distincts.
- 2^{ème} séance qualificative : Une fois les deux groupes de même couleur de brassard chronométrés sur la première séance, un classement cumulé sera fait permettant ainsi de composer cette deuxième séance qualificative par chrono et non plus par numéro de course.



Art. 13 : Qualification pour la course

Pour être admis au départ de la course de la Coupe de France d'Endurance, un pilote doit obligatoirement faire un minimum de 3 tours et avoir réalisé dans une de ses séances un temps inférieur ou égal à 120% de la moyenne des 3 premiers de chaque final. Le jury de l'épreuve peut, sur demande du Directeur de Course, assouplir l'application de cette règle en fonction des circonstances et du palmarès des pilotes concernés.

Art. 14 : Grille de départ

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

Art. 15 : Modification et confirmations des équipages

Il est interdit de modifier les couleurs des pilotes d'un équipage durant les séances d'essais qualificatives. Au plus tard une heure après la fin des qualifications les teams devront déclarer la composition de l'équipage et le pilote prenant le départ.

Art. 16 : Stands

L'attribution des stands sera faite par le secrétariat. Les équipages pourront y amener leur machine et aménager celui-ci. Le matériel et les machines entreposés dans les stands restent sous la responsabilité de leur propriétaire. Les stands seront mis gratuitement à disposition des équipes le samedi à partir de 20h30 pour la finale B et le dimanche à partir de 13h pour la finale A. Toutefois pour celles qui souhaiteraient en disposer avant il sera possible de louer ceux-ci à partir du jeudi soir au samedi soir 20h.

Chaque équipage doit posséder dans son stand un extincteur d'une capacité de 5 kg pour les appareils à poudre 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. Extincteur à eau interdit. Cet extincteur se cumule avec celui éventuellement prédisposé dans le stand par le circuit.

Un stand peut être affecté à un ou plusieurs concurrents, ils devront se partager :

- La surface couverte
- Les installations
- La surface devant le stand

L'usage de tout appareil électrique avec ou sans fils est formellement interdit.

L'usage de couvertures chauffantes est autorisé si celles-ci se trouvent à un minimum de 5 mètres du derrick.

Chaque Team Manager est responsable du respect des consignes de sécurité. (art. 26 des règles générales pour les épreuves de vitesse)

Le non-respect de ces consignes de sécurité sera passible d'un stop & go de 30 secondes allant, en cas de récidive, jusqu'à la disqualification du team.

Art. 17 : Procédure de départ

La grille de départ sera du type « Le Mans » sauf sur les circuits ne le permettant pas type « Carole »
Le ravitaillement est interdit sur la grille de départ.

H -20' : panneau 5' – klaxon – feu vert en sortie des stands pour le tour de formation – drapeau rouge sur la grille de départ.

H -19' : panneau 4' – klaxon



- H -18' : panneau 3' – klaxon
- H -17' : panneau 2' – klaxon
- H -16' : panneau 1' – klaxon
- H -15' : 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 chauffe 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 chauffe. 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 sortie des stands

- 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 la sortie des stands.

Il sera appliqué deux Stop & Go si la totalité des tours de chauffe n'est pas effectuée.

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 extérieure est interdite) et commence la course. La sortie des stands sera ouverte après le passage du dernier concurrent.

Art. 18 : Procédure de Stop & Go



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

Le team en sera informé par la Direction de course. Ensuite, celle-ci présentera un panneau « stop » accompagné du numéro de la machine. Le pilote dispose alors de 5 tours pour s'arrêter. **S'il ne s'arrête pas, le drapeau noir lui sera présenté, et le pilote sera exclu de la course.**

Lors 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 pilote pénalisé n'aurait pas pu effectuer la procédure de Stop & Go avant la fin de la course, 1 minute sera ajoutée à son temps.

Art. 19 : Arrêts aux stands

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

La vitesse dans la voie des stands sera stipulée dans le règlement particulier de chaque épreuve. (en cas de non-respect, il sera sanctionné par une amende de 75€ ou le retrait de son meilleur temps pendant les essais ou d'un Stop & Go pendant la course.

Toute intervention mécanique ou changement de pilote doit obligatoirement s'effectuer devant le stand assigné à la machine. A tout arrêt au stand pour quelques raisons que ce soit, le moteur doit être arrêté.

Si lors d'un arrêt, le pilote dépasse la hauteur de son stand, et cela jusqu'à hauteur du dernier stand, il pourra y revenir, à contre sens, moteur stoppé en poussant sa machine.

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

- Changement de roue
- Changement des plaquettes de frein ou des étriers
- Complément d'eau ou d'huile
- Tension et graissage de la chaîne
- Réglage rapide du sélecteur ou amortisseur ou fourche
- Il sera accepté que le nettoyage de la bulle intervienne après le ravitaillement d'essence
- Ravitaillement d'essence
- Important : 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

Pour toute autre intervention, la moto devra obligatoirement rentrer dans le box, le nombre d'intervenant est illimité. S'il est nécessaire de mettre en route le moteur pour un essai ou un réglage, le moteur devra être arrêté avant de sortir la machine du box. Aucune autre moto ne doit être entreposée dans le box.

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

La porte arrière du box doit obligatoirement être fermée. Si la porte avant est fermée pendant la course, la machine sera considérée comme ayant abandonnée.

Art. 20 : Ravitaillement

Important : le pilote ne peut être sur la machine pendant le ravitaillement.

Un préposé à l'extincteur doit être présent lors du ravitaillement, il doit être positionné à l'arrière de la machine. Celui-ci ainsi que le préposé au ravitaillement doivent porter des vêtements de protection (coton minimum), une cagoule ignifugés, des lunettes de protection ou casqué, des gants et chaussures ou bottes en cuir.

Ceci est également obligatoire lors des opérations de remplissage du derrick.

Cet article doit être respecté à tout moment de l'épreuve, tout manquement sera sanctionné par un stop and go.



Art. 21 : Arrêt sur la piste

1° : 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.

Il est interdit à un pilote arrêté pour une cause quelconque, de conduire ou de pousser sa moto dans le sens contraire du circuit. 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 sera mis hors course (y compris les commissaires de piste sauf si cette aide est donnée pour des raisons de sécurité).

En cas de problème de santé ou 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 quitté.

2° : 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.

Sur les circuits ne permettant pas de pousser sa machines afin de regagner les stands, les machines et leur pilote pourront être ramenés par un véhicule de ramassage. Dans ce cas, un ou plusieurs tours de pénalité seront définis par le jury selon la configuration du circuit.

Tout pilote retournant à son stand par d'autres voies que celle 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 pourra se faire aider par deux de ses mécaniciens dès qu'il aura passé la ligne d'entrée de la voie des stands.

3° : -En cas de panne ou de chute entraînant l'abandon (déclaration signé par le Team Manger à la direction de course), le pilote et la machine seront rapatrié, jusqu'aux stands avec le véhicule de ramassage.

Art. 22 : Conduite en course

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

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

La moto engagée devra être conduite, à tour de rôle, par les deux pilotes confirmés sur celle-ci.

Tout dépassement sous drapeau jaune pendant les essais entrainera le meilleur temps du pilote concerné.

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

Art. 23 : Arrêt ou neutralisation de la course - Neutralisation de la course – Safety-car

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. La sortie de la voie des stands sera fermée (feux rouge allumés). Tous les postes de commissaires présenteront un drapeau rouge à croix de Saint André blanche complété d'un drapeau jaune agité. Les pilotes devront alors ralentir et se ranger derrière le ou les Safety-Cars en file indienne.

Les pilotes pourront alors rentrer dans les stands, mais devront obligatoirement attendre le passage du Safety-car suivant pour reprendre la piste. La sortie des stands sera ouverte 10 secondes après le passage du Safety-car (feu vert) 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 allumeront leurs gyrophares orange en plus du rouge dès qu'ils passeront devant leurs emplacements respectifs, ils conserveront ces feux durant 1 tour puis quitteront la piste à l'endroit où ils l'ont emprunté.



Dès que les Safety-Cars auront quitté la piste, la sortie des stands ré-ouvrira 10 secondes après le passage du premier pilote.

Tout dépassement du Safety-cars ou d'un autre concurrent sera passible d'une pénalité « Stop & Go »

- Interruption de course

Si la course devait être arrêtée (drapeau rouge) par le directeur de course, l'ensemble des machines devra être mis en parc fermé (son emplacement sera indiqué aux responsables des équipes lors du briefing). Si une machine arrêtée à son stand pour une intervention ne peut être dirigé vers le parc fermé, tous les travaux doivent être arrêtés jusqu'à la reprise de la course.

1. Si moins de 3 tours ont été effectués par le pilote de tête et tous les autres pilotes dans le même tour que le pilote de tête, la course sera considérée comme nulle et non avenue. La grille de départ sera identique.

2. Si plus de 3 tours ont été effectué par le coureur de tête et tous les autres pilotes dans le même tour que le pilote de tête mais moins des 2/3 de la durée initiale de la course un nouveau départ serait donné, dans l'ordre du classement établi sur le tour ou tous les pilotes dans le même tour que le premier ont franchi la ligne d'arrivée avant l'interruption de la course.

3. Si plus de 2/3 de la durée de la course ont été effectués par le pilote de tête et tous les autres pilotes dans le même tour que le pilote de tête, la course peut être considérée comme une course complète.

- Nouveau départ

Si un nouveau départ devait être donné, il aura lieu au plus tôt, 15 minutes après la présentation du drapeau rouge. Le parc fermé sera ouvert 5 minutes avant l'ouverture de la voie des stands. Les teams seront alors autorisés à ramener leur machine devant leur stand ils pourront alors faire le complément de carburant changer de pneus, à l'exception de toutes autres interventions.

Les machines qui se trouvaient dans la voie des stands au moment de l'arrêt pourront reprendre le départ selon la procédure après le passage

Le nouveau départ sera donné selon la procédure simplifiée, la grille sera établie sur le classement du tour où tous les pilotes dans le même tour que le premier ont franchi la ligne d'arrivée avant l'interruption de la compétition.

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 particulier, les pilotes prendront place derrière le Safety-Car dans l'ordre du classement à l'issue de la partie interrompue, les uns derrière les autres.

Ils ne pourront pas se dépasser. Le Safety-Car effectuera un tour complet puis 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 ou la course aurait dû se terminer.

Au cas où l'épreuve se déroulerait en plusieurs parties, le classement se fera par l'addition des tours et des temps effectués dans chacune d'elles.

- Arrêt de la course sous Safety-Cars

Si l'arrêt de la course au drapeau rouge est intervenu pendant une neutralisation de la course sous Safety-Cars, le nouveau départ s'effectuera « lancé » derrière les Safety-Car.

Le directeur de course devra informer toutes les équipes de la procédure de départ. Les machines seront respectivement placées dans l'ordre et derrière le Safety-Car ou elles se trouvaient au moment de l'arrêt de la course, les Safety-Cars effectueront quelques tours afin de se recaler et la course sera relancée selon la procédure habituelle.

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

Art. 24 : Abandon

En cas d'abandon d'une équipe, le team manager doit le signifier par écrit, le signer et le remettre au directeur de course le plus rapidement possible.

Tout équipage qui ferme son stand coté piste en course ou qui sort sa machine à l'arrière de son box sera considérée comme ayant abandonné.

Art. 25 : Arrivée

Au terme du temps prévu pour la course, on présentera au pilote de tête, le drapeau à damiers sur la ligne de chronométrage « arrivée ». Si le coureur de tête ne franchit pas la ligne d'arrivée dans les 5 minutes, on présentera le drapeau à damier au coureur second, au classement de la course, ou au suivant si celui-ci ne passe pas non plus la ligne d'arrivée dans les 5 minutes.

Art. 26.1 : Classement de la course

Pour être classé, un équipage doit :

1° Avoir effectué au moins 75% de la distance parcourue par l'équipage vainqueur.

2° Franchir la ligne d'arrivée sur la piste après le vainqueur de la course dans les 5 minutes.

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.

En cas de fin prématurée de la course, le classement sera établi comme prévu à l'article 23.

Les points suivants seront attribués, pour chaque course, aux pilotes toutes classes confondues sur le classement Scratch de la course :

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

Il sera attribué un barème similaire pour le classement Superstock et le classement Open (sous réserve des dispositions de l'article 3).

Art. 26.2 : Classement final

- Un titre de « Vainqueur de la Coupe de France d'Endurance Pilote » sera attribué.
- Un titre de « Vainqueur de la Coupe de France d'Endurance Team » sera attribué

Sera totalisé respectivement les points acquis sur toutes les courses par chaque pilote pour le titre de Vainqueur de la Coupe de France d'Endurance. Les ex-aequo seront départagés par leur plus grand nombre de places de premier, deuxième, troisième, etc... En cas d'égalité parfaite, il sera déclaré deux Vainqueur de la Coupe de France d'Endurance.

Seul les points du classement Scratch seront comptabilisé pour l'attribution du titre « Vainqueur de la Coupe de France d'Endurance Team »

Pour apparaitre sur le classement final, un pilote ou un Team devra participer à au moins quatre courses.

Art. 27 : Coupes et Primes

A chaque course seront remises :

Des coupes aux pilotes des équipes 1^{ère}, 2^{ème} et 3^{ème} Scratch

Des coupes aux pilotes des équipes 1^{ère}, 2^{ème} et 3^{ème} Superstock

Des coupes aux pilotes des équipes 1^{ère}, 2^{ème} et 3^{ème} Open



Une primes de 359 euros de réduction uniquement sur la course d'après au 1^{er} Team Scratch de l'épreuve
Une primes de 215 euros de réduction uniquement sur la course d'après aux 2^{ème} Team Scratch de l'épreuve
Une primes de 143 euros de réduction uniquement sur la course d'après aux 3^{ème} Team Scratch de l'épreuve

Art. 28 : Réclamations

Les réclamations devront être formulées et déposées conformément aux dispositions de l'article 8 des règles générales pour les épreuves de vitesse.

Art. 29 : Prescriptions générales

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, pouvant aller jusqu'à la disqualification.

Art. 30 : 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.
Les concurrents ont également la responsabilité de tous les membres de leur équipe.

Art. 31 : Laisser-passer

Les laissez-passer pilotes ou mécaniciens fournis 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 titulaire ou le responsable du team à qui ils ont été délivrés.

Article 32 : PUBLICITE - DROIT A L'IMAGE

Toute publicité, action publicitaire ou promotionnelle dans l'enceinte du circuit, ainsi que le long de ses abords, doit OBLIGATOIREMENT faire l'objet d'un accord Préalable.

Toutes publicités liées à l'alcool ou au tabac sont formellement interdites sur quelconque support.

Dans le cadre de ces manifestations, les participants à la Coupe de France d'Endurance, reconnaissent céder à O3Z leur droit à l'image.

Des passes "presse" pourront être délivrés sur demande et acceptation d'O3Z.

Toute commercialisation de photo ou de produit dérivé de ces manifestations sans accord écrit de O3Z entrainera automatiquement une action en justice.

Art. 33 : Officiels

Les officiels seront ceux désignés par la Fédération Française de Motocyclisme. Ils seront cités sur le règlement particulier de l'épreuve.

Article 37 : PLANNING HORAIRE – PLAN DU CIRCUIT

Les plannings et plan de circuit seront fournis avec les règlements particuliers des épreuves.



REGLEMENT TECHNIQUE DE LA COUPE DE FRANCE D'ENDURANCE 2013

GENERALITES

Le règlement technique de la Coupe de France d'Endurance est basé sur le règlement F.I.M. du Championnat du Monde d'Endurance (http://www.fim-live.com/fileadmin/alfresco/Endurance_fr.pdf)

Art. 1 : Equipement pilote

Les coureurs doivent porter une combinaison de cuir d'une seule pièce.

La doublure ou les sous-vêtements ne doivent pas être en matière synthétique.

Les coureurs doivent également porter des gants et des bottes de cuir qui, avec la combinaison, couvrent complètement le coureur depuis le cou jusqu'en bas. Les coureurs doivent porter un casque qui soit en bon état, bien ajusté et fixé correctement.

Les casques doivent être de type intégral et conforme à l'une des normes internationales reconnues :

- Europe ECE 22-05 'P'
- Japon JIS T 8133 : 2007
- USA SNELL M 2010

Les visières doivent être en matière sécurit®.

Des visières jetables sont autorisées.

Toute question relative au fait que les vêtements et/ou casque du coureur soient appropriés ou en bon état sera prise par le responsable Technique de l'épreuve

Une protection dorsale aux normes 1621-2 est obligatoire

Art. 2 : Plaques-numéros et couleurs

Les machines devront être équipées de plaques à Numéro qui devront être posées devant, au centre du carénage ou de chaque côté, et de chaque côté en bas de carénage.les couleurs seront :

Formule EWC : plaques Noires N° blanc

Superstock : plaques Rouges N° blanc

Open : plaques Vertes N° Blanc

Les dimensions de tous les chiffres Hauteur minimale : 140 mm appliqués sur l'avant sont : Largeur minimale : 80 mm

Largeur min. des traits : 25 mm

Les dimensions de tous les chiffres Hauteur minimale : 120 mm appliqués sur le côté sont : Largeur minimale : 60 mm

Largeur min. des traits : 25 mm

Pour les roadsters les numéros arrière devront figurer sur les deux côtés du dossier de selle.

Les numéros devront être réalisés dans l'une des polices, ci-dessous :

Futura Heavy

Futura Heavy Italic

Univers Bold

Univers Bold Italic

Oliver Med

Oliver Med Italic

Franklin Gothic

Franklin Gothic Italic

Art. 3 : Systèmes de Ravitaillement

Les vannes type aviation sont obligatoires. Elles doivent être étanches lors du remplissage. Les dispositifs de remplissage «derrick mobiles » sont autorisés. Tout autre moyen est interdit.

Les derricks « fixe » devront être montés solidement, à l'intérieur des stands (dépassement maxi autorisé de 50cm)

Le ravitaillement des derricks doit être effectué avec une pompe manuelle. Tout système électrique ou ensemble jerricane/entonnoir est interdit. Tout système jugé dangereux par le responsable technique sera interdit.



Art. 4 : Pneus

Manufacturier Libre

Quantité libre

Art. 5 : Système d'échappement

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

L'emplacement, l'apparence et le profil du silencieux doivent rester tels que le modèle homologué.

Les lignes dites hautes ne sont pas autorisées si la machine n'est pas homologuée avec par le constructeur et inversement.

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 pieds, l'axe de la roue arrière et la projection verticale reliant celui-ci au bord supérieur de la jante arrière (voir croquis ci-dessous).

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, à tout moment de la manifestation, aux régimes définis à l'article 19 des règles générales pour les contrôles techniques.

Art. 6 : Phare et feu

Les phares à l'avant doivent être retirés.

Un feu rouge à l'arrière est recommandé. Il devra être allumé via un interrupteur en cas de pluie.





1913-2013 • 100 ANS DE PASSION
FÉDÉRATION FRANÇAISE DE MOTOCYCLISME

O3Z
Monsieur Alain GOMEZ
21, rue Albert Deman
85430 AUBIGNY

Paris, le 17 janvier 2013

Monsieur,

Après étude de votre règlement, nous avons le plaisir de vous délivrer l'agrément ci dessous.

COUPE DE FRANCE D'ENDURANCE O3Z

AGREMENT N° 2013 / 910

Vous souhaitant bonne réception de ces documents et une complète réussite de votre saison sportive,

Nous vous prions de croire, Monsieur, à l'assurance de nos sentiments les meilleurs.

Anne BOULLIER
Direction des Sports

Fédération Française de Motocyclisme

74 Avenue Parmentier - 75011 PARIS

Tel : 01 49 23 77 00 - Fax : 01 47 00 08 37

Site internet : www.fffmoto.org - E-mail : fffmoto@fffmoto.com

