

REGLEMENT PARTICULIER

ARTICLE 1 : PRESENTATION DE L'EPREUVE

-L' A.M.E. est une course d'endurance de 4 heures organisée par le club Avenir Moto.

-Cette épreuve se déroulera les 24, 25 et 26 AVRIL 2009, sur le circuit Carole d'un développement de 2,055 Km.

-Elle est placée sous l'égide de la Fédération Française de Motocyclisme (FFM) et de la ligue motocycliste régionale d'Ile de France.

-70 équipages maximums seront engagés pour l'épreuve. A l'issue des essais chronométrés, les équipages seront scindés en deux groupes égaux à l'unité près.

-Les 50 % ayant réalisés les meilleurs temps participeront à la finale A de l'**A. M. E.** Les 50 % ayant réalisés les moins bons temps participeront à une finale B.

-Ces deux courses d'une durée de 4 heures chacune, permettant à l'intégralité des équipages inscrits de participer à l'une ou l'autre des finales en fonction de son niveau de compétitivité.

-Le présent règlement est donc applicable aux deux finales distinctes (A et B)

-ARTICLE 2 : SECRETARIAT DE L'ORGANISATION

AVENIR MOTO

29 rue de Rambouillet

78120 CLAIREFONTAINE

<http://www.avenir-moto.com>

Tel: 06 83 21 94 85

-ARTICLE 3 : JURIDICTION

La manifestation se déroulera conformément au Code Sportif de la FFM, aux prescriptions de la C.C.R. et au présent règlement particulier.

-ARTICLE 4 : OFFICIELS

Président du Jury :

Mr Lemaître Jacques

Membres

Mr Pinochet Christian

Mme Metivier Christine

Directeur de course:

Mr Rouet Lionel

Directeur adjoint:

Mr Panet Gery

Délégué:

Mr Lemaître Jacques

Responsable des commissaires : Mr Schanen Eric

Commissaires techniques :

Messieurs les Commissaires techniques de la ligue d'Ile de France

Chronométrage :

AFC Micro

-ARTICLE 5 : MACHINES ADMISES – CATEGORIES.

L'organisation acceptera un maximum de 140 motocycles aux vérifications techniques (**soit UNE ou DEUX machines par équipage**) et un maximum de 35 motocycles sur la grille de départ de chacune des épreuves organisées.

Pour les équipages effectuant la course à **2 motos** (dite à l'américaine) **2 tours de pénalités** leur seront infligés pour la course.

-Les motocycles autorisés :

- 2, 3 ou 4 cylindres 4 temps d'une cylindrée égale ou supérieure à 450 CC.

- Cylindrée illimitée, choix des pneus libre, **les couvertures chauffantes sont interdites dans la voie des stands et dans les stands dès le début des essais qualificatif jusqu'à la fin des course.**
- L'organisation se réserve le droit de refuser aux contrôles techniques, les machines ne correspondant pas aux critères de sécurité ou d'image de l'épreuve.

-Les catégories :

- Quatre classements distincts pour la finale A et B, avec podiums pour les 3 premiers équipages de chacune des catégories représentées, soit un totale de « 8 podiums » sur l'ensemble des deux courses.
 - Classement scratch
 - Classement Supersport
 - Classement bicylindre (<700 cc3)
 - Classement féminin et mixte

Il faudra un minimum de 3 participants par catégorie pour établir un podium.

-Mixité des équipages, si :

- La course est surtout ouverte pour les pilotes débutants, ayant une licence NCB.
- Les équipages avec un pilote ayant une licence NCA et un pilote NCB sont aussi autorisés.
- Mais pour les équipages ayant deux pilotes NCA, le Comité de sélection étudiera les cas un par un.

-ARTICLE 6 : ENGAGEMENTS. DROITS D'ENGAGEMENTS. CAUTION :

-L' « A.M.E. » est une épreuve ouverte à tout pilote d'au moins **18** ans, titulaire d'une licence NCA ou NCB, avec la participation de **DEUX** pilotes par équipage.

-Le nom de ces pilotes devra **OBLIGATOIREMENT** être mentionné sur les demandes d'engagement et confirmé lors du contrôle administratif.

-Les demandes d'engagements seront closes 21 jours avant la date de la manifestation (cachet de la poste faisant foi). Date de clôture 3 Avril 2009.

-Un droit d'engagement, d'un montant de 230 euros par pilote masculin et 150 euros par pilote féminin d'une même équipe, sera demandé aux pilotes licenciés au club Avenir Moto.

-Un droit d'engagement, d'un montant de 260 euros par pilote masculin et 180 euros par pilote féminin d'une même équipe, sera demandé pour tout autre pilote licencié à un autre club.

-Le règlement par chèque des droits d'engagement, les 2 chèques de caution, la fiche d'engagement et 2 enveloppes timbrées par pilote, seront adressés au Club Avenir Moto, 29 rue de Rambouillet, 78120 CLAIREFONTAINE.

Les confirmations d'engagement seront envoyées au plus tard 15 jours avant la date de la manifestation.

CES DROITS NE SERONT PAS REMBOURSES PASSE LA DATE DE CLOTURE

-Un chèque de 300 euros couvrant l'ensemble des cautions (transpondeurs, brassards, stands) devra obligatoirement être joint au nom d'Avenir Moto (non encaissé et restitué à la fin de l'épreuve)

Une caution de 300 euros sera demandée, afin de couvrir les éventuelles dégradations des paddocks (trous dans le bitume, etc..) commises par les membres et accompagnateurs des équipages. Spécificité du règlement du Circuit Carole.

-ARTICLE 7 : COMITE DE SELECTION :

Un comité de sélection, composé des membres du bureau de l'association, pourra contrôler chaque engagement avant l'épreuve. Les décisions de ne pas accepter un ou plusieurs pilotes dépendent uniquement de ce même comité, et seront sans possibilité de recours.

-ARTICLE 8 : ASSURANCE :

Conformément aux prescriptions du décret du 23 Décembre 1958 et à l'arrêté du 17 Février 1961.

-ARTICLE 9 : VERIFICATIONS ADMINISTRATIVES ET TECHNIQUES :

-Les vérifications administratives auront lieu :

Le vendredi 24 Avril 2009 de 9 H à 19 H

Le samedi 25 Avril 2009 de 8 H à 12 H

-Les 2 pilotes devront se présenter avec :

- Leur confirmation d'engagement
- Leur licence 2009
- Leur permis de conduire ou C.A.S.M.
- Le bracelet sera posé aux pilotes directement par le secrétariat lorsqu'ils se présenteront en personne. 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.

-Le nombre de bracelets permettant d'accéder aux stands et voie des stands vous seront remis lors des vérifications administratives et leur nombre sera déterminé par l'organisateur.

-Les vérifications techniques auront lieu :

Le vendredi 24 Avril 2009 de 11 H à 12 H 30 et 14 H à 19 H

Le samedi 25 Avril 2009 de 8 H à 12 H

-Tous les motocycles présentés devront répondre aux règles générales pour les contrôles techniques 2009.

-Seules les machines qui auront satisfait aux vérifications techniques, pourront prendre part aux essais chronométrés.

-La machine devra être présentée propre avec le bas de carénage démonté et sans marquage d'autre course.

- Tous les bouchons de vidange, de remplissage et tout le circuit d'huile devront être freinés à l'aide d'un fil de sécurité.

-Les filtres à huile de type automobile devront être arrêtés par un collier type « serflex », lui-même freiné par un fil de sécurité.

-Le réservoir doit être d'origine (volume, aspect et non en aluminium).

- Seule l'eau sera autorisée comme liquide de refroidissement. Aucun additif ne sera autorisé.

- Des récupérateurs devront être adaptés sur la machine (huile. Essence. Eau). La récupération se fera dans un ou plusieurs récipients solidement fixés, d'un volume de 1,5 l pour le reniflard d'huile si la machine n'est pas équipée d'un système de recyclage permanent, 250 ml pour l'essence ainsi que pour les mises à l'air des radiateurs d'eau.

- Le carénage inférieur doit être construit en une seule partie, pour recueillir, au moins la moitié de la contenance de l'huile moteur et du liquide de refroidissement dans le cas d'une casse moteur ou machine inclinée à 45°.

- Le carénage inférieur devra comporter deux trous de 25 mm de diamètre. Ces trous doivent rester obstrués en condition de piste sèche et peuvent être ouverts uniquement dans des conditions de course sur piste mouillée. Même dispositif pour les machines dépourvues de carénage avec confection d'un carter obligatoirement.

- Les repose pieds doivent être rabattables et ramenés en position basse par un ressort. Les extrémités seront arrondies au diamètre minimum de 16 mm et d'une longueur minimum de 65 mm. S'ils sont fixes, les extrémités seront réalisées en téflon, ou nylon.

- Les extrémités des guidons doivent être bouchées, soit par le caoutchouc des poignées, soit par des embouts.

- Tous les accessoires « agressifs » : tige d'amortisseur de direction, tige de frein arrière, etc., doivent être protégés par un embout de caoutchouc.

- La sortie du pot d'échappement doit être protégée (bord arrondi, rondelle soudée).

- Le bruit est limité à 102 dB, Comme indiqué dans l'article 19 des générales pour les contrôles techniques.

- Equipement du pilote : Gants cuir, combinaison cuir conforme FFM-FIM d'une pièce sans doublure synthétique (ou si doublure, porter des sous vêtements à manches et jambes longues en coton ou NOMEX), protection dorsale, bottes cuir en bon état, casques aux normes FFM-FIM de moins de 5 ans.

-ARTICLE 10 : PLAQUE NUMEROS :

L'emplacement pour les numéros de course sera au nombre de trois (deux latérales à l'arrière sur le dossier de selle et une frontale), de forme rectangulaire, 280 mm X 235 mm.

Chiffres : hauteur minimum avant 120 mm, arrière 140 mm, largeur 90 mm, épaisseur 25 mm.

-Les couleurs des plaques et des chiffres sont libres et de couleurs mates.

-ARTICLE 11 : TRANSPONDEUR :

-Il sera remis à chaque équipage un transpondeur de chronométrage contre 6 euros. Celui-ci devra être fixé sur la fourche côté gauche de la machine, durant les essais et la course.

- Un support de fixation (obligatoire) sera vendu aux pilotes n'en possédant pas.

-La perte, le vol, la destruction même involontaire est sous la responsabilité de l'équipage.

-ARTICLE 12 : CARBURANT :

-L'essence utilisée devra être du carburant vendu aux pompes du commerce routier.

-ARTICLE 13 : SECURITE – PARC COUREUR- STAND – MUR DE CHRONOMETRAGE :

-Parc coureur :

-Tout déplacement dans le parc devra être effectué à très faible allure.

-Chacun doit garder son emplacement propre, en utilisant les sacs poubelles et bac à huile mis à leur disposition.

-Chacun doit impérativement suivre les consignes du chef de parc et des placeurs.

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

-Tous les animaux domestiques doivent impérativement être tenus en laisse.

-Tout comportement dangereux (Essais des machines dans les paddocks, circulation en deux roues sans le port du casque, etc.), est interdit.

-Tout manquement à ces règles entraînera une sanction.

-Stand, voie de décélération, mur de chronométrage :

-Ces endroits sont dangereux, les règles de sécurité y sont donc plus strictes.

-L'accès est interdit aux enfants **de moins de 14 ans**

-Le team manager est responsable de son équipe et reste l'interlocuteur de l'organisation, (ce qui n'affranchit pas le pilote de sa responsabilité pour ses accompagnateurs devant le pouvoir sportif : cf. Code Sportif). Il doit impérativement faire respecter le règlement par son équipe :

-Interdiction d'emmener un animal, même attaché.

-Interdiction de stocker de l'essence (seul un derrick ou un système de remplissage de 30 litres maxi est autorisé)

-Interdiction d'utiliser tout matériel électrique produisant un « arc » (perceuse, meuleuse, poste à souder, compresseur, etc).

-Interdiction absolue de remonter la voie des stands, moteur en marche.

-En cas d'utilisation d'une chaise de chronométrage, rien dans sa fixation ne doit dépasser l'aplomb du mur de protection.

-Il est interdit aux personnes (mécaniciens, assistants, etc.) qui se trouvent dans la voie des stands, de se tenir le long du grillage qui sépare la voie des stands du paddock. Ceci pour des raisons évidentes de sécurité.

-De même, si un membre ou pilote d'un équipage qui serait surpris à fournir son laissez-passer à une personne (public. Etc.) autre que celle autorisée à accéder dans le périmètre des stands : l'équipage serait exclu de l'épreuve sans possibilité d'appel.

IL EST FORMELLEMENT INTERDIT DE FUMER DANS ET DEVANT LES STANDS

-Chaque équipage doit posséder dans son stand et à portée de main un extincteur à poudre (5kg) ou au neige carbonique (2,5 kg).

-ARTICLE 14 : ARRETS AU STAND ET RAVITAILLEMENT :

-Sont autorisés pour le ravitaillement : les derricks, le système « acerbis » ou système équivalent avec une obturation rapide et automatique de l'essence (les systèmes de remplissage dites vanne de type « aviation », sont interdits).

-Lors des ravitaillements devant le stand, le moteur doit être obligatoirement arrêté et la machine béquillée. Le personnel affecté au ravitaillement en carburant devra être entièrement équipé de vêtements de protection en coton, plus des gants (type manutention), plus un casque intégral non attaché avec visière fermée ou une cagoule et des lunettes (type meulage).

-Pendant le ravitaillement, aucune réparation ne peut avoir lieu :

-Sont autorisés devant ou dans la voie des stands, les opérations suivantes :

-ravitaillement en carburant

-En cas de réparations, la machine pourra être sortie de son stand. Le moteur pourra être mis en route dans le stand, pour un essai ou réglage pendant un délai de deux minutes maximum, puis la machine devra être de nouveau rentrée à l'intérieur du stand.

-Seuls quatre intervenants sur la machine, sont autorisés.

-Si le pilote participe à l'intervention, il sera compris dans ces quatre intervenants

-Pour repartir, deux mécaniciens sont autorisés à pousser la machine, ceci jusqu'à la hauteur du dernier stand.

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

-Chaque équipage devra obligatoirement affecter une personne à la sécurité incendie. Celle-ci devra être équipée d'un extincteur à poudre ou à mousse carbonique. Cette personne devra être obligatoirement être présente lors des opérations de ravitaillement de carburant et équipée de vêtements de protection contre le risque d'incendie. Egalement elle devra être présente lors du remplissage des jerricans et du parcours entre le dépôt de carburant et son propre stand.

-La vitesse dans la voie des stands est de **50 KM/H**. Un radar pourra être installé.

-ARTICLE 14 Bis : CHANGEMENT DE PILOTES :

-Lorsque la première machine d'un même équipage sera sur la piste, la seconde machine devra être en attente à l'intérieur du stand, béquillée, moteur arrêté.

-Lors du changement de pilotes et/ou de machines, celles-ci seront autorisées à être sorties, béquillées, moteurs arrêtés devant son stand, ceci dans un **délai de deux minutes avant le relais**.

-Le pilote qui rentrera dans la voie des stands, devra arrêter le moteur avant de rentrer la moto dans son stand, béquiller la moto. Une fois la moto béquillée une personne peut retirer le transpondeur, pour le placer sur la machine en attente devant le stand Une fois que le transpondeur est fixé, la moto peut être débéquiller avant de démarrer.

-La machine rentrante pourra être ressortie pour effectuer le ravitaillement en carburant, puis devra à nouveau, être rentrée à l'intérieur du stand.

-Pour les équipages ayant une seule machine, la procédure de ravitaillement en carburant, sera simplifiée (moteur arrêté, machine béquillée si un ravitaillement doit être fait).

-ARTICLE 15 : EMBLACEMENT PADDOCKS :

-Chaque équipage se verra attribué par un placier, un emplacement de **6x8m** pour l'ensemble du team. -Le team manager est responsable du respect de l'emplacement accordé. Il est rigoureusement interdit de percer dans le bitume sous peine d'une amende de 20 euros par trou.

-ARTICLE 16 : BRIEFING :

-Les pilotes et le team manager devront obligatoirement assister au briefing. En cas d'absence de l'un de ces membres, une pénalité de 60 secondes pourra être appliquée.

-Le briefing aura lieu le samedi 25 Avril 2009, **30 minutes après la fin de la journée**.

-ARTICLE 17 : ESSAIS QUALIFICATIFS :

-Seules les machines admises au contrôle technique pourront participer aux séances qualificatives.

-Chaque équipage bénéficiera de deux séances d'essais chronométrées de **18 MN**. Chaque pilote portera obligatoirement un brassard de couleur, correspondant à la couleur de son bracelet, sur le bras gauche, lors des essais ou la course

-Chaque pilote engagé à l'A.M.E devra participer **Obligatoirement** à l'une des séances qualificatives, et effectuer un nombre de **TROIS** tours minimum.

-ARTICLE 18 : LIMITE DE QUALIFICATION :

- Pour être autorisé à prendre part à une course (A ou B) un pilote ne devra pas avoir effectué un temps supérieur de 20% de la moyenne du meilleur temps des 3 premiers de la course ou il prendra le départ.
- La moyenne des temps sera calculée sur la moyenne des temps réalisée par les deux pilotes d'un même équipage.
- Tout pilote dont le temps de qualification serait supérieur au temps maximum exigé par le présent règlement, ne pourra pas participer à l'A.M.E. . Les droits d'engagements ne sont pas remboursables

-ARTICLE 19 : MODIFICATION DES EQUIPAGES :

- L'équipage pourra être modifié jusqu'à la fin des vérifications administratives (Samedi 25 Avril 2009 à 12 H).
- En cas de force majeure, et à l'issue des essais chronométrés, un équipage pourra être modifié à condition que le pilote remplaçant ait participé aux essais qualificatifs, soit qualifié et correspond à l'article 18 du présent règlement particulier. Le remplacement ne changera en rien la grille de départ entérinée par le Jury d'épreuve. Un pilote ne pourra être inscrit, au même instant sur plus d'une machine.

-ARTICLE 20 : MISE EN PLACE DANS LES STANDS :

L'attribution des stands se fera avec l'accord de l'organisateur. La mise en place se fera dans un délai de **45 minutes** maximum avant le début de la procédure de départ. (**Trente minutes pour l'installation** dans les stands, et **quinze minutes pour les vérifications** par les contrôleurs techniques)

-ARTICLE 21 : DEPART :

- La procédure de départ sera la même que celle utilisée pour le championnat de France Superbike de vitesse.
- Un tour de reconnaissance et deux tours de chauffe devront être obligatoirement effectués
- N'importe quel pilote qualifié d'un même équipage pourra prendre le départ.
- La grille de départ sera de type 4/4 (Pole position à droite).

-ARTICLE 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 une échappatoire, il devra se conformer aux instructions des commissaires de piste.
- Tout dépassement sous drapeau jaune sera sanctionné d'un Stop & Go.
- Si la direction de course signifie à une machine qu'elle doit s'arrêter (panneau « STOP » avec le numéro de la machine ; le pilote aura jusqu'à CINQ tours pour rentrer dans la voie des stands.
- Si le pilote n'obtempère pas, un drapeau noir fixe lui sera présenté par la direction de course.
- La sanction sera l'exclusion du pilote fautif, mais le deuxième pilote pourra continuer sous condition qu'il respecte les temps de repos.
- Si un commissaire de piste présente un drapeau noir avec un rond orange à un pilote, celui-ci devra s'arrêter immédiatement ou au poste de commissaire suivant (problèmes mécaniques sur la machine.)
- Aucun pilote n'est autorisé à conduire plus de DEUX heures. Une période de repos d'au moins UNE heure sera ensuite nécessaire. La période de repos consécutive doit représenter au moins les 2/3 du temps de conduite.

-ARTICLE 23 : ARRET SUR LA PISTE.

- Il est rappelé qu'un pilote ne peut s'éloigner de sa machine de plus de dix mètres, sous peine de mise hors course.
- En particulier, il ne peut revenir à son stand pour y chercher de l'aide, des pièces ou des outils.
- Il est interdit à un pilote de conduire ou pousser sa machine dans la direction opposée de la course.
- Un pilote ne pourra bénéficier d'aucune assistance ou d'une aide extérieure (sauf des commissaires de piste pour des mesures de sécurité.) sous peine de mise hors course.
- Si, en cas de chute, un pilote doit être évacué au centre médical, il pourra, après accord du médecin de l'épreuve, reprendre la course, et devra être accompagné d'un officiel. Il devra reprendre la piste à l'endroit où il l'a quittée.
- S'il ne peut le faire (blessures. Abandon), le pilote est autorisé à ramener le transpondeur jusqu'à son stand (toujours accompagné d'un Officiel) pour permettre à la machine dans son stand de repartir. Le jury restera seul juge de la légitimité de cette action.
- Aucune autre personne (mécanicien, assistant, etc..) ne pourra ramener **la machine ou le transpondeur** sous quelque prétexte que ce soit, sous peine d'exclusion. (La machine pourra être mise en parc fermé jusqu'à la fin de la course.)

- En cas de panne sur le circuit, les concurrents pourront utiliser, pour revenir à leur stand, les itinéraires définis par le directeur de course, lors du briefing,
- Les concurrents devront cependant respecter les conditions suivantes :
 - Suivre les consignes des commissaires de piste.
 - Garder leur équipement (casque sur la tête, etc..) jusqu'au moment de rejoindre une zone protégée.
 - Tout pilote retournant à son stand par d'autres voies que celles définies par le directeur de course, sera mis hors course ainsi que son équipe.
 - En cas de panne sur la piste, le retour aux stands se fera sous la protection et le contrôle permanent des commissaires de piste.
 - Si une machine tombe en panne devant les stands, le pilote pourra, sous la protection d'un officiel, rentrer à contre sens dans la voie des stands, moteur arrêté et casque sur la tête.

-ARTICLE 24 : ABANDON.

-En cas d'abandon pour quelque motif que ce soit (casse moteur, pilote blessé, etc..), le team manager devra aviser, par écrit, la direction de course dans les plus brefs délais.

-ARTICLE 25 : NEUTRALISATION DE LA COURSE.

-Au cas, où pendant la course, il était décidé par la direction de course de neutraliser l'épreuve, pour des raisons telles que des incidents (nettoyage de la piste ; Intervention du médical. Etc.) : Un safety-car entrera sur la piste. (Feu rouge tournant)

-Lors de cette opération, les pilotes devront ralentir et se ranger derrière le safety-car. Il est formellement interdit aux pilotes de dépasser ce dernier (sous peine de sanction pouvant aller jusqu'à l'exclusion du pilote fautif), et également de se dépasser entre concurrents sous peine de pénalités (STOP & GO)

-Pendant cette opération, les pilotes pourront rentrer à leur stand mais devront **obligatoirement attendre le passage du safety-car pour reprendre la piste derrière le dernier concurrent**. La sortie de la voie des stands sera ouverte 10 secondes après le passage du safety-car et pour une durée de 10 secondes (feu vert), puis sera fermée (feu rouge) jusqu'au prochain passage du safety-car. Chaque tour sera comptabilisé. Les concurrents reprendront normalement la course dès que le véhicule aura quitté la piste.

-ARTICLE 26 : ARRÊT DE LA COURSE.

-Si la course devait être arrêtée pour des raisons exceptionnelles (drapeau rouge) par le directeur de course, toutes les machines devront être mises en parc fermé y compris les machines arrêtées aux stands. Toute intervention est interdite.

-S'il s'avérait possible de reprendre le déroulement normal de la course, un nouveau départ serait donné.

-Celui-ci se ferait dans l'ordre du classement du dernier tour complet avant l'interruption de la course.

(Voir règlement Superbike de Vitesse). Les pilotes sont autorisés à faire le complément de carburant et le changement de roues devant leur stand respectif dans les 5 minutes qui suivent l'ouverture de la voie des stands pour le tour de reconnaissance. Seuls les pilotes ayant été classés au moment de l'arrêt de la course, pourront 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, c'est l'addition des temps réalisés dans chaque partie qui entrera en considération. Si plus des 2/3 de la durée de la l'épreuve était parcouru avant l'arrêt de la course entraînant la mise en parc fermé des machines, l'épreuve sera considéré comme course complète.

-ARTICLE 27: PROCEDURE « STOP & GO»

Pendant la course, un pilote peut être sanctionné par une procédure de Stop & Go de 30 secondes.

La zone de pénalité sera définie lors du briefing par le directeur de 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 stand sera prévenu.

-Procédure : Se référer à l'article22.

-Si plus d'un concurrent est pénalisé, l'ordre des arrêts sera basé sur les temps de qualifications, le coureur le plus rapide s'arrêtant en premier. Lors de cette procédure, un mécanicien pourra assister le pilote, dans la zone de pénalité, en cas de problème mécanique. Tout ceci se fera sous le contrôle d'un officiel. L'assistant ne peut interférer dans la procédure de « Stop & Go » Dans le cas, où un pilote n'aurait pu effectuer la pénalité de « Stop & Go », avant la fin de la course, une pénalité d'une minute sera ajoutée à son temps de course.

-ARTICLE 28 : PENALITES.

- Absence au briefing: 2 stop & go de 30 secondes
- Changement de couleur de brassard lors des essais et de la course : exclusion de l'équipage
- Non respect des règles de sécurité (ravitaillement .protection incendie) : 30 secondes. Exclusion si récidive.
- Fumer devant ou dans les stands : 30 secondes.
- Dépassement du safety-car : Exclusion du pilote concerné uniquement (A l'appréciation du jury)
- Dépassement entre concurrents lors opération safety-car : 30 secondes
- Dépassement sous drapeau jaune en course : 30 secondes
- Dépassement sous drapeau jaune lors des essais de qualifications : Retrait du meilleur temps et prise en compte du 2^{ème} temps.
- Départ anticipé : pénalité de 10 secondes
- Dépassement de la vitesse (50 km/h) dans la voie des stands pendant les essais ou la course : 30 secondes.
- Pour toute personne (assistant. Public Etc.) **autre que le pilote**, qui ramènera à son stand, le transpondeur ou la machine : Exclusion de l'équipage.

-ARTICLE 29 : ARRIVEE.

- Au terme des 4 heures de course, le drapeau à damiers sera agité sur la ligne de chronométrage »Arrivée » sur le pilote classé premier à ce moment de la course.

-ARTICLE 30 : CLASSEMENT.

- Le classement sera établi en fonction du nombre de tours effectués par chaque équipage.
- L'équipage ayant parcouru le plus grand nombre de tours sera classé premier et ainsi de suite.
- Si plusieurs équipages ont accompli le même nombre de tours, c'est celui qui franchit la ligne d'arrivée en tête qui est classé premier de ce groupe.
- Pour être classé, chaque équipage devra avoir parcouru impérativement 75 % du nombre de tours du vainqueur et avoir franchi la ligne d'arrivée dans les 5 minutes après le premier.
- A l'issue de chaque course (A et B) quatre classements seront pris en compte.
- Les 5 premières machines seront mises en parc fermé.
- L'organisation offrira des coupes à chaque classement pour les pilotes des trois premiers équipages des deux courses
- Il n'y aura pas de prime d'arrivée.

-ARTICLE 31 : RECLAMATIONS.

- Toute réclamation devra être faite par écrit, signée du responsable du team et remise au directeur de course. Celle-ci devra obligatoirement être accompagnée d'un chèque de caution de 75 euros. Lorsqu'elle entraîne un démontage du moteur, elle doit être assortie d'une caution de 100€ pour un moteur à 2 temps et de 200€ pour les moteurs à 4 temps. Cette somme sera remboursée si la machine démontée s'avère non-conforme ou versée au pilote contraint au démontage si la conformité est reconnue.

-ARTICLE 32 : DELAIS DE RECLAMATIONS.

- Avant le début des essais pour tout ce qui concerne le règlement particulier.
- Avant la fin des vérifications pour tout ce qui à trait aux machines.
- Pour tout ce qui concerne les essais et la course : 30 minutes après l'affichage des résultats.

-ARTICLE 33 : ANNULATION DE L'EPREUVE

- Si l'épreuve ne pouvait avoir lieu pour quelque cause que ce soit, les organisateurs ne sauraient être responsables et les concurrents de ce fait ne pourraient réclamer aucune indemnité.
- Sauf en cas de force majeure, les concurrents seront informés de sa suppression cinq jours au moins avant la date de l'épreuve.

-ARTICLE 34 : PUBLICITE.

-Toute publicité, action publicitaire ou promotionnelle dans l'enceinte du circuit, ainsi que le long des abords, doit OBLIGATOIREMENT faire l'objet d'un accord préalable. Les concurrents auront le droit d'apposer sur leur machine leurs annonceurs, à condition que ceux-ci ne soient pas concurrentiels aux firmes patronnant la course de l'AME et des partenaires d'Avenir Moto, ou contraire à la réglementation française sur les alcools, les tabacs, les bonnes mœurs ou les sectes.

-ARTICLE 35 : DROIT A L'IMAGE.

-Dans le cadre de cette manifestation, les participants de l'A.M.E. reconnaissent céder à Avenir Moto leur droit à l'image.

-ARTICLE 36 : 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 tous recours contre l'organisateur, ses représentants ou préposés, soit par l'arbitrage, soit devant les tribunaux, soit de toute autre manière non prévue par le Code Sportif de la FFM, pour tous dommages auxquels ils pourraient être exposés en conséquence de tout acte ou omission de la part de l'organisateur, de ses officiels, représentants ou préposés, dans l'application de ce règlement ou de tout avenant qui pourrait être établi par la suite ou pour tout autre cause qui pourrait en découler.

-ARTICLE 37 : APPLICATION DU REGLEMENT.

-En s'engageant, les équipes déclarent connaître parfaitement le règlement particulier et prennent l'engagement de s'y conformer ainsi qu'à toutes les décisions des officiels, Tous les points non visés par le présent règlement ou toutes les interprétations s'y rapportant, seront tranchés par le Jury d'épreuve selon les prescriptions du Code Sportif National de la FFM et de ses annexes.

ARTICLE 38- RESPONSABILITE

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 39 - 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.