

REGLEMENT PARTICULIER 2017

Trophée Robert DORON

2x2H

ARTICLE 1 : PRESENTATION DE L'EPREUVE

- Le Trophée Robert DORON est une course d'endurance de 2x2 heures organisée par le club Avenir Moto et l'Association Robert DORON.
- Cette épreuve se déroulera les 14 et 15 OCTOBRE 2017, 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.
- 36 équipages maximums seront engagés pour l'épreuve.
- Cette course d'une durée de 4 heures, est scindé en deux partie de 2 heures chacune.

ARTICLE 2 : SECRETARIAT DE L'ORGANISATION

Association Robert DORON
110 chemin de la Capère – 40200 Pontenx-les-Forges

Tel : 07.87.00.43.73

email : associationrobertdoron@gmail.com

Site internet : www.associationrobertdoron.com

ARTICLE 3 : JURIDICTION

La manifestation se déroulera conformément au Code Sportif de la FFM 2017, aux prescriptions de la C.N.V. 2017 et au présent règlement particulier. Dans le cas où aucun texte ne s'applique, le jury est souverain pour trancher un litige.

ARTICLE 4 : OFFICIELS

Délégué : Mr LANGLAIS Patrick 014403

Membres du jury : A déterminer

Directeur de course : Mr COUSSET Bernard 007454

Directeurs adjoints : Mr CAVALLIER Sébastien 272411

Mr DELMACHE Florent 137867

Responsable des commissaires : Mr

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

Chronométrage : A déterminer

ARTICLE 5 : MACHINES ADMISES – CATEGORIES.

L'organisation acceptera un maximum de 72 motocycles aux vérifications techniques (soit UNE ou DEUX machines par équipage) et un maximum de 36 motocycles sur la grille de départ.

Pour les équipages effectuant la course à 2 motos (dite à l'américaine) 2 ou 3 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 jusqu'à 1200 CC.
- 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 de la course.
- L'organisation se réserve le droit de refuser les machines ne correspondant pas aux critères de sécurité ou d'image de l'épreuve.

-Les catégories :

- Quatre classements distincts pour cette course, avec podiums pour les 3 premiers équipages de chacune des catégories représentées, soit un totale de « 10 podiums ».
 - Classement scratch
 - Classement Supersport
 - Classement bicylindre (<700 cc3)
 - Classement féminin et mixte
 - Classement motos anciennes

Il faudra un minimum de 5 participants par catégorie pour établir un podium.

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

-Le «Trophée Robert DORON » est une épreuve ouverte à tout pilote d'au moins **16** ans, titulaire d'une licence NCO ou une licence une manifestation sur deux jours, avec la participation de **DEUX** pilotes par équipage.

-Le nom de ces pilotes devra **OBLIGATOIREEMENT** 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 23 Septembre 2017.

-Un droit d'engagement, d'un montant de 375 euros par pilote ou 750 euros par équipage.

-Le règlement par chèque des droits d'engagement, le chèque de caution, la fiche d'engagement et 1 enveloppe timbrée adressé à l'un des pilotes, seront adressés au :

Association Robert DORON, 110 chemin de la Capère, 40200 PONTENX-LES-FORGES.

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 caution d'un montant de 500 euros couvrant l'ensemble des cautions (transpondeurs, brassards, stands) devra obligatoirement être joint à l'ordre **d'Association Robert DORON** (non encaissé et restitué par retour postal un mois après l'épreuve).

Ce chèque de caution servira aussi 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 Avenir Moto et de l'association Robert DORON, 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 :

La manifestation a obtenu le visa de la FFM et est assurée en responsabilité civile, conformément aux prescriptions de l'article R 331-30 et A 331-32 du code du sport.

-ARTICLE 9 : VERIFICATIONS ADMINISTRATIVES ET TECHNIQUES :

-Les vérifications administratives auront lieu :

Le vendredi 13 Octobre 2017 de 9 H à 13 H et de 14 h à 19 h

Le samedi 14 Octobre 2017 de 8 H à 12 H

-Les 2 pilotes devront se présenter avec :

- Leur confirmation d'engagement
- Leur licence 2017
- Leur carte d'identité ou passeport.
- 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 13 Octobre 2017 de 11 H à 13 H et 14 H à 19 H

Le samedi 14 Octobre 2017 de 8 H à 12 H

-Tous les motocycles présentés devront répondre aux règles générales pour les contrôles techniques 2017 qui est rappelé en fin de ce Règlement Particulier, à l'article 40.

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

-ARTICLE 10 : TRANSPONDEUR :

-Il sera remis à chaque équipage un transpondeur de chronométrage. Celui-ci devra être fixé sur la fourche 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 11 : CARBURANT :

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

-ARTICLE 12 : SECURITE – PARC COUREUR- STAND – MUR DE CHRONOMETRAGE :

-Parc courieur :

-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 pouvant aller de l'avertissement à l'exclusion de l'épreuve.

-Stand, voie de décélération, mur de chronométrage :

- Ces endroits sont dangereux, les règles de sécurité y sont donc plus strictes pour la sécurité de tous.
- L'accès est interdit aux enfants **de moins de 15 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.**
- La voie des stands est limité à 50Km/h.**

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 (6kg) ou au neige carbonique (2 kg).**

-ARTICLE 13 : ARRETS AU STAND ET RAVITAILLEMENT :

- Sont autorisés pour le ravitaillement : les derricks, le système « acerbis » ou système équivalant avec une obturation rapide et automatique de l'essence.**
- 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 mise en route dans le stand, pour un essai ou réglage pendant un délai de deux minutes maximum, puis la machine devra être éteinte avant sa sortie 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 : 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) devant leur stand.

-ARTICLE 15 : EMPLACEMENT 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 2 stop & go pourra être appliquée.

-Le briefing aura lieu le samedi 14 Octobre 2017, **30 minutes après la réunion de jury.**

-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 **20 min.** 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 au Trophée Robert DORON devra participer **Obligatoirement** à l'une des séances qualificatives, et effectuer un nombre de **TROIS** tours minimum.

-ARTICLE 18 : LIMITES DE QUALIFICATION :

-Pour être autorisé à prendre part à la course, un pilote ne devra pas avoir effectué un temps supérieur de 30% de la moyenne du meilleur temps des 3 premiers de sa séance qualificative.

-Le temps qualificatif de l'équipage sera calculé sur la moyenne du meilleur temps réalisé par chaque pilote 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 au Trophée Robert DORON. 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 14 Octobre 2017 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 16 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 3/3 (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 et son numéro lui sera présenté par la direction de course.
- La sanction sera l'exclusion du pilote fautif, mais le deuxième pilote pourra continuer la course.
- 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.)

-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 deuxième pilote sera autorisé à ramener la machine jusqu'à son stand (toujours accompagné d'un Officiel) pour permettre la réparation de celle-ci ou à la deuxième 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 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 rentrer à contre sens dans la voie des stands, moteur arrêté et casque sur la tête.

Les équipages à l'Américaine devront suivre la même procédure que les équipages à la Française. Le pilote a l'obligation de ramener sa moto afin de pouvoir effectuer le changement de transpondeur.

-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, une opération Safety-car sera lancé, pour des raisons telles que des incidents (nettoyage de la piste ; Intervention du médical. Etc.) : chaque poste de commissaires présenteront le panneau SC et agiteront le drapeau jaune ainsi que le safety-car entrera sur la piste. (Feux orange 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**. La sortie de la voie des stands sera ouverte 15 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. Pour la fin de la procédure, le safety-car éteindra les feux orange lors de son passage devant l'entrée de la voie des stands pour signaler son dernier tour. 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 les règles générales pour les épreuves 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 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 jaune accompagné du numéro de la machine, simultanément le stand sera prévenu.

-Procédure : Se référer à l'article 16.1 des règles générales.

-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 : 30 secondes

-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 de chaque course de 2 heures, le drapeau à damiers sera agité sur la ligne de chronométrage » Arrivée » sur le pilote classé premier à ce moment de la course et sur les pilotes encore en course.

-ARTICLE 30 : CLASSEMENT.

- Le classement sera établi en fonction du nombre de tours effectués par chaque équipage au cumul des deux courses.
- 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 la course, quatre classements seront pris en compte.
- Les machines seront mises en parc fermé.
- L'organisation offrira des coupes à chaque classement pour les pilotes des trois premiers équipages.
- Il n'y aura pas de prime d'arrivée.

-ARTICLE 31 : RECLAMATIONS.

Les réclamations devront être déposées conformément aux dispositions du titre VI du code sportif. Le montant de la caution accompagnant une réclamation est de 75 € (300€ pour les Championnats et Coupes de France). Lorsqu'elle entraîne un contrôle de conformité de la machine elle doit préciser quelle partie de celle ci-est incriminée, si elle nécessite un démontage du moteur, elle doit être assortie d'une caution de 150 € pour les moteurs à 2 temps et de 300 € 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. Dans le cas où la réclamation entraînerait une intervention importante, le réclamant devra rester sur le circuit jusqu'à ce que les contrôles soient terminés. Si le contrôle nécessite des moyens qui ne peuvent être à disposition des commissaires techniques, entraîne une saisie de tout ou partie de la machine, impose des dépenses supplémentaires sortant du cadre normal d'un contrôle in situ, et que la machine incriminée s'avère conforme les frais engendrés seront à la charge du réclamant.

-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 OBLIGATOIUREMENT 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 du Trophée Robert DORON 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 du Trophée Robert DORON reconnaissent céder à Avenir Moto et l'association Trophée Robert DORON, 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.

ARTICLE 40 – Règles techniques

Préambule

Les réclamations sur l'absence de contrôles officiels de bruit effectués avant la course ne pourront constituer la base d'un appel. Le respect des règlements découle de la responsabilité du coureur et de l'équipe (ou des participants).

- Généralités

Le contrôle technique avant l'épreuve est obligatoire.

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

La moto doit être présentée propre, et exempte de toutes marques des contrôles techniques antérieurs.

Pour les 4 temps, le bas de carénage doit être déposé et présenté séparément au contrôle technique.

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

Les béquilles centrales et latérales doivent être enlevées.

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

Une protection (matière plastique, téflon) des axes de roues est autorisée pour autant qu'elle ne dépasse pas de plus de 22 mm de chaque côté.

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

Des plaques et/ou des barres de protection contre les chutes en aluminium ou acier sont également autorisées. Tous ces dispositifs doivent être conçus afin de résister aux chocs, frottements abrasifs et dégâts dus à une chute.

Tous ces couvercles doivent être fixés correctement et de façon sûre par les vis de fixation qui équipent également les couvercles originaux du moteur sur les carters.

Le Commissaire Technique a le droit d'interdire tout couvercle, s'il est évident que celui-ci n'est pas efficace.

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

- Coupe contact et coupe circuit

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

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.

- Papillon des gaz

La poignée de commande d'accélération de la machine doit pouvoir revenir à sa position initiale lorsque le conducteur la lâche

- Récupérateurs

- Lorsqu'une machine est munie de reniflards d'huile, la sortie de ceux-ci doit se faire dans un récupérateur qui doit être facilement accessible et qui doit être vide avant tous départs.

- La capacité d'un récupérateur devra être :

- de 250cc pour les reniflards de la boîte de vitesse.

- De 250cc pour les moteurs 4T démunis d'un système de recyclage permanent,

- Les motocycles 4T, s'ils sont équipés d'un système de recyclage fermé, doivent conserver ce système tel que l'origine. Le reniflard d'huile doit être connecté et se décharger dans la boîte à air.

- Les réservoirs d'essence comportant des tubes reniflards doivent aboutir dans un récupérateur d'une capacité minimale de 250 cc y compris en cas d'utilisation d'un clapet anti-retour. Le récupérateur doit être dans un matériau approprié.

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

- Garde-chaîne ouvert de la boîte de vitesses

Une protection du pignon de sortie de boîte est obligatoire.

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

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

- Système d'échappement

Les systèmes d'échappement doivent être conformes aux normes de bruit en vigueur.

L'extrémité d'un tuyau d'échappement ou du silencieux d'un motocycle solo ne doit pas dépasser la tangente verticale du pneu arrière, à l'exception des motos de sport production (échappement de série d'origine homologuées et motos anciennes) si elles conservent le système d'échappement homologué d'origine.

Les bords de sortie des silencieux seront arrondis ou protégés.

- Guidons

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

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

La réparation des guidons est interdite.

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

La réparation des guidons est interdite.

- Leviers

Tous les leviers (embrayage, freins, etc.), doivent se terminer par une sphère (Ø de cette sphère : 16 mm minimum).

Cette sphère peut également être aplatie mais, dans tous les cas, les bords doivent être arrondis (épaisseur minimum de cette partie aplatie : 14 mm). Ces extrémités doivent être fixées d'une façon permanente et faire partie intégrante du levier.

- Protection des leviers

Les motos doivent être équipées d'une protection du levier de frein avant, afin de protéger le levier de frein au guidon d'un actionnement accidentel en cas de collision avec une autre machine. Ces protections doivent faire l'objet de fabrication en série et être distribuées par un professionnel.

- Repose-pieds

La longueur minimum des repose-pieds doit être de 65 mm

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

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

- Freins

La séparation des conduites de frein avant doit se faire au-dessus du té de fourche inférieur, une exception peut être autorisée pour les machines équipées d'origine d'un système de freinage ABS si celui-ci ne peut être techniquement modifié. Les vis de fixation des étriers avant doivent être freinées par un fil métallique de sécurité, sauf pour les épreuves d'Endurance nécessitant des changements de roues. Le freinage des vis raccords de freins de type Banjo n'est pas obligatoire. Les motos doivent être équipées **d'un frein à commandes indépendantes, pour chacune des deux roues** agissant sur les deux roues.

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

- Bouchons de vidange et circuits d'huile

Tous les bouchons de vidange, niveau et remplissage, doivent être étanches et bien vissés. Les tuyaux d'alimentation d'huile doivent être correctement et solidement fixés. Les filtres à huile externes doivent être rendus indesserrables par un fil métallique de sécurité. Tous les raccords, bouchons, écrous concernant les huiles du moteur, de la boîte de vitesses ou de la transmission doit être freiné par un fil métallique de sécurité. Les contrôleurs techniques sont seuls juges de l'efficacité du système.

- Circuit de refroidissement

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

- Carénage (pour motocycles 4 T)

Le carénage inférieur doit être construit pour contenir, en cas d'incident moteur, au moins la moitié de la totalité de l'huile et du liquide de refroidissement du moteur. Aucune ouverture située à moins de 50 mm du bas de carénage n'est autorisée. Le carénage doit comporter au maximum deux trous de 25 mm. Ces trous doivent rester obstrués en condition de piste sèche et peuvent être ouverts uniquement dans des conditions de course sur piste mouillée.

Si la moto n'est pas équipée d'origine d'un carénage, un bac de récupération (50 % des liquides) doit équiper le motocycle. Le remplacement du support avant du carénage (araignée) est autorisé, il doit être de construction solide et ne présenter aucun danger. Les Commissaires Techniques pourront refuser toute fabrication jugée dangereuse. Dans le cas où le support de carénage fait office de conduit d'alimentation en air de la boîte à air, l'ensemble support-conduit pourra être remplacé à condition de respecter les dimensions et formes d'origine du conduit d'air. Des roulettes de protection peuvent être installées afin de protéger la partie cycle en cas de chute. Toutefois, elles ne sont pas admises dans un rayon inférieur à 30 cm par rapport à l'axe des repose-pieds et ne doivent pas dépasser de plus de 10 mm du carénage.

Les supports de béquilles devront être réalisés en aluminium, nylon, téflon, ou matière équivalente, auront les dimensions maximums suivantes : Diamètre 30 mm, longueur 40 mm, vis de fixation en retrait.

- Réservoir de carburant

Le bouchon de remplissage ne doit pas dépasser du bord supérieur du réservoir (risque d'arrachement), (pour les motos anciennes une dérogation pourra être accordée).

Pour l'Endurance, des vannes de remplissage rapide, type Acerbis sont recommandées.

Le réservoir doit être étanche, Les réservoirs additionnels sont interdits.

Il est recommandé pour 2017 de remplir les réservoirs d'une mousse de type Explosafe. Elle sera obligatoire pour 2018.

- Equipements

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

Le port du casque intégral avec visière est obligatoire. **Les casques modulables, tout terrain, off road et jet sont interdits.**

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

Le pilote est responsable de la lisibilité des marques d'homologation de ses équipements (casques, dorsales, ...), si ces marques sont illisibles les équipements sont refusés par les Commissaires Techniques.

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

- Plaques numéros

Les plaques devront être posées devant, au centre du carénage ou de chaque côté, et en bas de carénage. Pour les carénages de couleur claire, il y aura une bordure noire d'une largeur minimale de 8 mm tout autour du périmètre du fond blanc.

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

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

Les dimensions de tous les chiffres appliqués sur l'avant sont :

Hauteur minimale : 140 mm

Largeur minimale : 80 mm

Largeur min. des traits : 25 mm

Les dimensions de tous les chiffres appliqués sur le côté sont :

Hauteur minimale : 120 mm

Largeur minimale : 60 mm

Largeur min. des traits : 25 mm

Les couleurs des plaques et des chiffres sont libres et de couleurs mates, un contraste entre les deux couleurs est obligatoire.



- Contrôle du bruit

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

Le niveau sonore sera de 102 db maximum, à un régime correspondant au tableau figurant dans l'article 19 des règles générales pour les contrôles techniques vitesse 2017.

- FEU ARRIERE ROUGE

La présence d'un feu rouge à l'arrière est obligatoire. Il devra être allumé en cas de pluie.

AVENIR MOTO