



**CHAMPIONNAT LMNA
ENDURANCE LA TASSE D'OR SERIE
REGLEMENT 2026**

SOMMAIRE

REGLEMENT GENERAL LA TASSE D'OR SERIES.....	3
ARTICLE 1 RÈGLES GÉNÉRALES	3
ARTICLE 2 CATÉGORIES	3
ARTICLE 3 INSCRIPTION & ENGAGEMENT	3
ARTICLE 4 PILOTES ET EQUIPAGE	4
ARTICLE 5 LAISSEZ-PASSER.....	5
ARTICLE 6 ÉPREUVES	5
ARTICLE 7 CLASSEMENTS	6
ARTICLE 8 VÉRIFICATIONS / BRIEFING.....	6
ARTICLE 9 PROCÉDURE DE DÉPART	6
ARTICLE 10 COURSE / RELAIS.....	7
ARTICLE 11 RAVITAILLEMENT / CARBURANT.....	8
ARTICLE 12 PROCÉDURE DE « STOP & GO »	10
ARTICLE 13 ARRÊTS.....	10
ARTICLE 14 ARRÊT DE COURSE / NOUVEAU DÉPART / NEUTRALISATION	10
ARTICLE 15 ARRIVÉE	11
ARTICLE 16 VÉRIFICATIONS FINALES	12
ARTICLE 17 RÉCLAMATIONS	12
ARTICLE 18 SANCTIONS.....	12
ARTICLE 19 LITIGES	12
ARTICLE 20 ASSURANCES	12
ARTICLE 21 OFFICIELS.....	12
ARTICLE 22 PRESCRIPTIONS GÉNÉRALES.....	13
ARTICLE 23 CLASSEMENT DE LA COURSE / REMISE DE PRIX	13
ARTICLE 24 RESPONSABILITÉS	13
ARTICLE 25 CONTROLE ANTI-DOPAGE ET ALCOOLEMIE	13
ARTICLE 26 VOIE DE DÉCÉLÉRATION, MUR DE CHRONOMÉTRAGE.....	13
ARTICLE 27 STANDS	14
REGLEMENT TECHNIQUE LA TASSE D'OR SERIES.....	15
ARTICLE 1 VÉRIFICATIONS TECHNIQUES	15
ARTICLE 2 MODIFICATIONS OBLIGATOIRES.....	15
ARTICLE 3 MOTEUR	15
ARTICLE 4 COUPE CIRCUIT	16
ARTICLE 5 CAMÉRA EMBARQUÉE	16
ARTICLE 6 Feu arrière rouge	16

REGLEMENT GENERAL LA TASSE D'OR SERIES

ARTICLE 1 RÈGLES GÉNÉRALES

La Ligue Motocycliste de Nouvelle Aquitaine organise un Championnat d'endurance « Moto 25 Power », dénommée : « La Tasse d'Or Séries »

ARTICLE 2 CATÉGORIES

Le Championnat sera réparti en deux catégories : Open -15cv, Open -25cv et deux sous catégories comme définit ci-dessous :

Open -15cv :

Catégorie -15cv à boite : Machines open 2 temps maxi 125 cm3 et 4 temps mono ou bicylindre d'une cylindrée maxi de 190 cm3 à boite de vitesse **n'excédant pas 15cv**

Catégorie -15cv à variateur : Machines open 2 temps maxi 125 cm3 et 4 temps mono ou bicylindre d'une cylindrée maxi de 190 cm3 à variateur **n'excédant pas 15cv**

Les plaques d'identification de la moto devront être comme suit :

Plaques blanches, numéros noirs

Open -25cv :

Catégorie -25cv à boite : Machines open 2 temps de 125 cm3 et 4 temps mono ou bicylindre à boite de vitesse **n'excédant pas 25cv**

Catégorie -25cv à variateur : Machines open 2 temps de 125 cm3 et 4 temps mono ou bicylindre à variateur **n'excédant pas 25cv**

Les plaques d'identification de la moto devront être comme suit :

Plaques blanches, numéros rouges

ARTICLE 3 INSCRIPTION & ENGAGEMENT

Les inscriptions à l'ensemble des épreuves du Championnat « La TASSE D'OR » doivent parvenir sur le site engage-sport. (BIEN RENSEIGNER ADMINISTRATIF ET TECHNIQUE)

Les engagements sur l'ensemble du Championnat sont prioritaires, à condition que les dossiers soient complets (inscriptions, règlements qui seront encaissés au fur et mesure...). En second, les pilotes ne participants qu'à une seule épreuve.

Le Championnat est limité à 42 équipages, toutes inscription à la suite seront mis en file d'attente et validée dans l'ordre des engagements, à condition que les dossiers soient complets.

L'organisateur se réserve le droit de valider l'engagement des équipages.

Les inscriptions seront clôturées au plus tard 15 jours avant le début de l'épreuve ou en cas d'épuisement de place disponible.

Modalité d'engagement – Tarif

Les montants des engagements, incluant le transpondeur ainsi que les roulages du vendredi et 1 tirage au banc, sont les suivants :

Catégories	Circuits	Engagement	Engagés Tasse d'Or 2025	Engagement à J-30 de l'épreuve
Endurance	Anneville-Ambourville	1290€	1250 €	1390 €
Endurance	Val d'Argenton	1290€	1250 €	1390 €
Endurance	Escource	1290€	1250 €	1390 €

L'échéancier de paiement par CB sur Engage Sport ou exceptionnellement par chèque est le suivant :

A l'engagement : 490 €

Suivi de 2 paiements différés.

Le chronométrage des machines s'effectuant par système transpondeur. Le transpondeur est sous l'entière responsabilité du pilote, pendant toute la manifestation et jusqu'à sa restitution, en conséquence, la perte, le vol ou la détérioration du transpondeur est à la charge du concurrent. Le transpondeur devra être placé à l'avant de la moto sur la fourche **à gauche** sur le support prévu à cet effet.

Le transpondeur sera remis à l'équipage sur mise en « caution » avec la licence d'un pilote. Cette dernière sera restituée lorsque le transpondeur sera rendu.

Pour tout forfait à une épreuve avant la clôture des engagements en ligne, quel que soit le mode d'inscription initial (épreuve par épreuve ou tout le Championnat), le remboursement de l'engagement ne sera possible que si le remplacement du team forfait par un team en liste d'attente est possible. Après l'ouverture des vérifications administratives, les droits d'engagement ne seront ni remboursés ni reportés.

En cas de chute ou casse lors des sessions d'entraînement, aucun remboursement d'engagement ne sera possible, et ce même avec un certificat médical. De même, en cas d'annulation de l'épreuve par décision fédérale ou préfectorale, aucun remboursement d'engagement ne sera effectué.

Les teams peuvent demander leur numéro, ce dernier sera attribué en fonction de l'arrivées des engagements.

Les teams engagées sur tous le Championnat conservera son numéro pour toute la saison.

L'inscription aux épreuves vaut acceptation que toutes les photos, vidéos prises lors des épreuves par les organisateurs ainsi que les photographes sont libres de droit d'image des participants. La vente d'image est strictement réservée au photographe officiel du Championnat.

ARTICLE 4 PILOTES ET EQUIPAGE

Chaque équipage sera composé de deux à six pilotes attention : le temps de conduite (journalier) est en rapport avec l'âge du pilote (voir RTS).

Chaque Team est seul « décideur » du nombre de pilotes (2 à 6) à participer.

Un pilote ne peut être inscrit que dans une seule équipe et ne peut pas être âgé de moins de 11 ans ayant déjà effectué de la compétition.

Les pilotes devront être titulaire d'une licence, NJ3C, NCO, NPH délivrée par la FFM pour l'année en cours ou d'une licence une manifestation (LJA) prise et payée en ligne sur le site de la FFM, 8 jours avant l'épreuve au plus tard.

Toute modification d'équipage doit être effectué sur le site engage-sport au plus tard 4 jours avant le début de l'épreuve.

Chaque pilote et toute personne ayant accès à la zone de panneautage devra porter un bracelet de couleur, fourni par l'organisateur, dès les premiers essais.

Le responsable de chaque Team doit être titulaire d'une licence FFM au minimum de catégorie LAP.

Tout responsable de Team et toute personne ayant accès à la zone de panneautage, de prégrille ou de la voie des stands doit être en possession d'un pass ou (et) d'un bracelet fourni par l'organisateur.

La remise des pass ou (et) des bracelets est effectué lors du contrôle administratif au responsable du Team qui les remets aux personnes compétentes.

Pour les mécaniciens et les panneuteurs, il est FORTEMENT CONSEILLE de porter un casque (style vélo) ou une casquette coquée.

ARTICLE 5 LAISSEZ-PASSER

Les laissez-passer fournis par l'organisateur ne sont **ni vendables, ni cessibles à titre gracieux**, ils sont attribués exclusivement pour le Team correspondant.

- **1 laissez-passer par pilote et Team Manager** apposé lors de la vérification administrative.
- **6 laissez-passer pour les panneuteurs** seules les personnes en possession de ce laissez-passer auront accès à l'espace de panneautage.
- **6 laissez-passer pour les mécaniciens.**

Lors de la remise du transpondeur une série de brassard de 6 couleurs numérotées sera remis au Team manager (en fonction du nombre de Pilote) et en sera responsable, à la fin de la manifestation, ils seront restitués avec le transpondeur en échange de la licence.

Seules les personnes en possession d'un laissez-passer auront accès au stand, voie des stands et zone de ravitaillement.

Tout manquement à cette règle entraînera automatiquement une pénalité.

Il est rappelé que les Teams sont responsables de leurs accompagnateurs, mécaniciens, panneuteurs et pilotes.

ARTICLE 6 ÉPREUVES

Ce Championnat se déroule sur trois épreuves. Celles-ci seront organisées par :

Le Moto Club TDG MOTORS du 03 au 05/04/2026, sur le Circuit d'Anneville-Ambourville. (76)

Le Moto Club KDM, du 12 au 14/06/2026, sur le Circuit du Val d'Argenton. (79)

Le Moto Club MOTOR LAND, du 23 au 25/10/2026, sur le Circuit d'Escource. (40)

Sous réserve de validation des circuits.

Les séances chrono permettent d'établir la grille de départ de la course d'endurance. **Au cas où un pilote ne pourrait pas effectuer de séances chrono, le Jury sera seul décisionnaire du repêchage. De ce fait, la moto partira de la voie des stands.**

Les manches de qualification pour chaque pilote seront d'une durée maximale de 20 minutes. Les moto-clubs organisateurs seront seuls responsables de l'établissement des horaires et du planning des essais libres, des essais chronos et de la course. Le classement sur la grille de départ sera fonction de la moyenne des trois meilleurs temps par Team.

ARTICLE 7 CLASSEMENTS

Pour chaque catégorie, l'attribution des points sera répartie sur les vingt premiers selon le barème suivant :

Pos.	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
Pts	40	33	28	24	21	19	17	15	13	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1

A exactement 8 heures et 16 heures après le départ de la course, un classement partiel sera imprimé. Les 10 premières équipes dans chaque catégorie qui mènent la course à cet instant se verront attribuer des points de bonus selon le barème suivant :

Places	A 8 heures après le départ de la course		A 16 heures après le départ de la course	
	1	2	3	4
1	10		10	
2	9		9	
3	8		8	
4	7		7	
5	6		6	
6	5		5	
7	4		4	
8	3		3	
9	2		2	
10	1		1	

Ces points de bonus seront attribués indépendamment des résultats de la course.

Des classements seront établis en additionnant les résultats acquis sur la totalité des épreuves du Championnat.

En cas d'ex æquo, ils seront départagés en considérant leur nombre de victoires, de secondes places, de troisièmes... et enfin (en cas d'égalité) sur le meilleur chrono des courses réunis.

ARTICLE 8 VÉRIFICATIONS / BRIEFING

Les horaires du vendredi de vérification administrative et technique sont **définis de 09 H à 12 H 30 et de 14 H à 17 H**. Ces horaires peuvent être modifiés par l'organisateur à sa convenance par les horaires officiels de la manifestation.

Briefing

Tous les responsables de Team doivent assister au Briefing obligatoire prévu à leur intention, avant la première séance d'essais. Ils doivent signer la feuille d'émargement prévue à cet effet. Toute absence est sanctionnée d'un « **Stop & Go** de 30 secondes.

ARTICLE 9 PROCÉDURE DE DÉPART

Elle est de type « **Le Mans** ».

Rappel de la procédure :

Tour de reconnaissance,

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 de la Direction de course. Il leur sera appliqué un « Stop & Go » de 30 secondes pour non-participation au tour de formation.**

Mise en épi, le pilote sur la machine, moteur arrêté,
Sur ordre du directeur de course, au drapeau vert, les concurrents s'élanceront pour effectuer un ou deux tours de chauffe (suivant la décision de la direction de course),
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 du directeur de course et reprennent leur place sur la grille de départ.**

Les pilotes qui rencontrent un problème lors du, ou des, tours de chauffe peuvent retourner dans la voie des stands pour réparer et prendre le départ à la sortie des stands.

À l'issue du ou des deux tours de chauffe, il sera présenté le drapeau rouge, et tous les participants devront se remettre à leur place.

Mise en épi, le pilote en face de leur machine avec le coup circuit au poignet, machine moteur arrêté.
Présentation : « Panneau 3 minutes », « Panneau 1 minute » et « Panneau 30 secondes »

Départ au drapeau national, par le Directeur de Course, les pilotes courront vers leur moto, mettent seul le moteur en marche.

Au moyen du drapeau jaune, le Directeur de Course autorisera ensuite le démarrage à la poussette pour lequel le pilote pourra être aidé d'un mécanicien, ainsi que pour le retour aux stands pour réparation, seulement lors du départ.

La sortie des stands sera ouverte après le passage du dernier concurrent.

L'accompagnateur qui tiendra la machine devra être licencié LAP au minimum.

ARTICLE 10 COURSE / RELAIS

Une pendule visible par tous, équipe le circuit (heure officielle).

Temps de conduite : **Chaque relais (jeunes et seniors) est limité à 29 minutes et 59s maximum.**
Référence : jour calendaire, exemple : 4 relais le samedi et 4 relais le dimanche

De 11 à 13 ans inclus : 4 relais // jour (maximum de 30mn) séparés chacun par une heure de repos.
De 14 à 15 ans inclus : 5 relais // jour (maximum de 30mn) séparés chacun par une heure de repos.
Il sera appliqué un « Stop & Go » pour dépassement du temps de conduite pour toutes infractions constatées par le Jury de l'épreuve.

Le doublement du temps de conduite est autorisé sous les conditions suivantes :

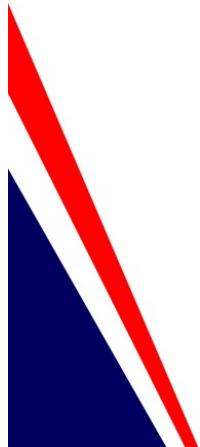
Le pilote doublant son relais doit rentrer dans la voie des stands **avant 29 min et 59 secondes**.

Il se positionne à la zone de ravitaillement afin de simuler un ravitaillement. Le pilote doublant son relais **descend de la moto en activant le coupe-circuit et pausant les deux pieds à terre à côté de la moto.** Une fois ces actions effectuées, il est autorisé à reprendre place sur la moto pour reprendre la piste.

À la fin de ce relais, **le pilote ayant effectué le double relais sera contraint à une pause de 25 minutes avant de reprendre un relais.**

Le non-respect de cette procédure sera sanctionné d'un « Stop and Go ».

PROCEDURE DU DOUBLE RELAIS



01

Le pilote entre dans la voie des stands et arrête complètement la moto.
Le pilote doit obligatoirement rentrer dans la zone de ravitaillement.



02

Le pilote doit descendre intégralement de la moto, cela signifie les deux pieds au sol.



03

Une fois les deux pieds au sol, le pilote peut remonter sur la moto.



04

Le pilote relance la machine (mise en route moteur) et repart.



Si le pilote ne respecte pas ces étapes (ex. : ne descend pas ou ne coupe pas le moteur), le double relais est considéré comme non valide, et peut entraîner une pénalité.

ARTICLE 11 RAVITAILLEMENT / CARBURANT

Tout le personnel concerné par le ravitaillement, y compris la personne responsable de l'extincteur, doit porter une combinaison (coton) de protection contre le feu, doit se protéger les mains et les pieds avec des gants et des chaussures fermées, se protéger les yeux et la tête avec une cagoule ignifugée, un masque ou un casque. Ces consignes sont applicables durant les essais et la course ainsi que pour le transvasement du carburant. La présence d'une personne équipée et équipée elle aussi, avec un extincteur est obligatoire.

Les opérations de ravitaillement doivent intervenir après toutes les opérations de maintenance. Le pilote ne pourra pas rester sur la machine durant les opérations de ravitaillement en carburant.

Il est OBLIGATOIRE de mettre des tapis « environnementaux » sous la machine pour toute intervention de manière à protéger les sols à l'intérieur et à l'extérieur des stands.

En cas de non-respect de cette règle, il sera appliqué une pénalité.

PROCEDURE RAVITAILLEMENT



01

Le pilote entre dans la voie des stands et arrête complètement la moto.
Le pilote doit obligatoirement rentrer dans la zone de ravitaillement.
Une fois la moto éteinte, le mécano bâquille la moto lorsque le pilote est descendu.



02

Les actions mécaniques simples peuvent être effectuées (ex. : changement de roue, nettoyage de la bulle)



03

Ravitaillement essence (**toujours en dernier**)
• Seul le ravitaillleur (fonction qui peut être assurée par le pilote entièrement équipé ou par un membre désigné équipé avec des EPI ignifugés) reste en action, toutes les autres personnes, sauf le pompier sont en retrait.
• Le casque du pompier et du ravitaillleur devront être détachés.
• Aucun autre contact ou outil ne doit être en contact avec la moto
• Ravitaillement par système homologué uniquement
• Pompier et extincteur : obligatoires
• Dès que le ravitaillement est terminé : fermeture sécurisée du bouchon rapide, moto prête à repartir



04

Toute manipulation d'essence doit ce faire équipé et pompier à côté.



Le pilote du relais suivant prend place sur la moto uniquement après la fin du ravitaillement et la fermeture en sécurité du réservoir de la moto.



MATÉRIEL NÉCESSAIRE DANS LE BOX

01

Une affiche avec le numéro de la moto

02

Un extincteur (6 kg pour les modèles à poudre de type A.B.C et 2 kg pour les modèles de type CO₂)

03

Doit être à disposition pour le Ravitaillleur et le Pompier :
• Combinaison en coton (style combinaison de travaille),
• Cagoule,
• Gants : style pompier ou cuir,
• Casque,
• Chaussures fermées

04

Tapis environnemental dans le box (**moquette interdite**)

05

Toutes les rallonges doivent être déroulées dans leur intégralités.

06

Un casque type vélo ou casquette coqué est fortement conseillé pour les mécaniciens



CARBURANT :

Le stockage du carburant dans les stands sera limité à 60 litres maximum et uniquement dans des « contenants », ce stockage devra se faire dans des conditions optimales de sécurité.

Enfin sur décision de la Direction de Course ou du Jury des contrôles des carburants autorisés (ceux du commerce) seront effectués et les contrevenants seront sanctionnés (l'exclusion pourra être prononcée).

Ravitaillement interdit sur la piste, mais autorisé dans la zone prévue devant le stand affecté à la machine, moteur arrêté, extincteur obligatoire dans tous les stands (fourni par le Team).

Chaque machine doit ravitailler à son stand sous peine de sanctions pouvant aller jusqu'à la mise hors course.

ARTICLE 12 PROCÉDURE DE « STOP & GO »

Le temps d'arrêt pour une procédure est fixé à **30 secondes**.

Suivant l'importance de l'infraction, plusieurs procédures de « stop and go » consécutives pourront être appliquées.

Si une pénalité « Stop and Go » est infligée à un Team, un panneau Jaune ou un panneau portant l'inscription « **STOP and GO** » accompagné du numéro de la machine sera présenté au pilote. Celui-ci aura cinq tours maximums pour s'arrêter à l'endroit défini par la direction de course.

Si le pilote ne s'arrête pas au bout de cinq tours, **le pilote sera exclu de la course**.

Toutefois la machine pourra continuer la course avec les autres pilotes.

Dans le cas où la fin de la course interviendrait avant l'application de la procédure, le ou les équipages concernés se verront infliger une pénalité d'un tour par procédure.

ARTICLE 13 ARRÊTS

Sur la piste : En cas de panne sur la piste, le pilote devra placer sa machine en dehors de la piste de sorte qu'elle ne présente aucun danger pour les autres concurrents. Il pourra effectuer, dans ces conditions et sans aide extérieure, de petites réparations puis reprendre la piste sous le couvert des commissaires de piste.

Aucune personne autre qu'un officiel ne peut s'approcher de la machine sous peine de mise hors course.

Tout ravitaillement ou intervention d'assistance est strictement interdit sur la piste, en dehors des stands.

Si la réparation ne peut être effectuée sur place, **le pilote poussera sa machine dans le sens de la course en dehors de la piste et pourra revenir au stand par les raccourcis qui lui seront indiqués par les commissaires**.

Tout pilote qui s'éloigne de plus de 10 mètres de sa machine entraîne l'abandon de celle-ci, donc de l'équipage, exception faite en cas d'évacuation sanitaire.

Dans le cas où le pilote serait blessé et déclaré inapte par le médecin de l'épreuve, **seul un autre pilote du team, équipé pour la course, pourra reprendre la machine après autorisation de la Direction de Course.**

Aux stands : pour toute intervention sur la machine, y compris le changement de pilote, le moteur doit être arrêté. La circulation se fait à vitesse réduite, l'accès à la piste.

Si un pilote revient en poussant sa moto, le pilote peut recevoir de l'aide de deux mécaniciens à partir du point indiqué lors du briefing.

ARTICLE 14 ARRÊT DE COURSE / NOUVEAU DÉPART / NEUTRALISATION

Si pour une raison grave, la direction de course doit interrompre la course, cela se fait sur présentation du drapeau rouge EXCLUSIVEMENT. Les machines rejoignent, à vitesse réduite, l'endroit défini lors du briefing. A ce moment, les machines arrêtées en stand doivent également rejoindre, la zone précédemment définie. Les machines non roulantes au moment de l'arrêt de course restent en stand mais toute intervention sur ces machines doit cesser immédiatement jusqu'au moment du nouveau départ.

14.1. Procédure de nouveau départ

Le nouveau départ aura lieu, **au plus tôt 30 minutes après que les teams en auront été informés**. Le pilote ou le mécanicien de chaque Team est autorisé à récupérer la machine dans la zone définit.

Celui-ci sera **ouvert 5 minutes avant l'ouverture de la sortie du couloir des stands**. Les teams seront autorisés à faire le complément d'essence ou le changement de pneus devant leur stand respectif à l'exception de toute autre intervention. La procédure de départ pourra être identique à un départ normal.

Toutefois lors de conditions particulières, la direction de course pourra avec l'accord du jury, décider d'une procédure de départ lancé derrière le Safety-car.

Dans ce cas, les pilotes prendront place derrière le Safety-car **dans l'ordre du classement intermédiaire, les uns derrière les autres. Ils ne pourront pas se dépasser**. Le Safety-car effectuera plusieurs tours complets et s'effacera avant la ligne de départ.

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

14.2. Neutralisation :

Si pour toute cause que ce soit, la course devait être neutralisée :

- La direction de course et les commissaires présenteront un panneau portant l'inscription : **S C** (safety-car)
- Les commissaires de pistes présenteront simultanément un drapeau jaune agité.
- Un véhicule de sécurité gyrophare allumé entrera en piste afin de retenir les machines à vitesse réduite jusqu'à la fin de l'intervention.
- La sortie des stands sera fermée.

A partir de l'entrée en piste de ce véhicule, les pilotes sont sous le régime du drapeau jaune. Tout dépassement est interdit. Ils devront se présenter en file indienne devant le poste de chronométrage.

Durant cette procédure, les arrêts aux stands sont autorisés.

La sortie des stands s'effectuera de la manière suivante :

Le commissaire à la sortie des stands ouvrira celle-ci **15 secondes après le passage du safety-car et ce pendant 15 secondes** pour permettre aux concurrents dans les stands de reprendre la piste.

Au dernier tour du safety-car, l'ouverture de la sortie des stands s'effectuera au passage de la dernière moto.

Les tours réalisés durant cette procédure sont comptabilisés au même titre que ceux de la course. Le temps de roulage du Safety-car est comptabilisés dans le temps du relais.

A la fin de l'intervention, le véhicule éteindra son gyrophare et fera un dernier tour.

ARTICLE 15 ARRIVÉE

Au terme de la course, le drapeau à damier sera abaissé au passage du pilote de tête sur la ligne d'arrivée. Pour être classé, le pilote et sa machine devront avoir franchi la ligne d'arrivée après le vainqueur, dans les 5 minutes qui suivent le signal de fin de course.

Si un (des) coureur(s) précède(nt) de près, avant la ligne d'arrivée, le coureur de tête lors du dernier tour, le Directeur de course présentera simultanément au(x) coureur(s) de tête, le drapeau à damiers et le drapeau bleu.

Ceci signifie que la course est terminée pour le coureur de tête tandis que le(s) coureur(s) qui précède(nt) de près le coureur de tête doit (vent) terminer le dernier tour et recevoir le drapeau à damiers.

Dès le moment où le drapeau à damier est abaissé, la sortie des stands sera fermée.

ARTICLE 16 VÉRIFICATIONS FINALES

À l'issue de la course, toutes les machines devront être mises en parc fermé. Des contrôles de conformités pourront être effectués aléatoirement sur 10 équipages sur décision de la direction de course et du jury. En cas de non-conformité de sa machine à l'arrivée de la course, le pilote sera sanctionné.

Durée du parc fermé : 30 minutes après l'affichage des résultats.

ARTICLE 17 RÉCLAMATIONS

Elles devront être présentées, par écrit, au Directeur de course, accompagnées d'une caution de **300 €**, dans les délais prévus au titre III du Code Sportif National. Cette caution ne sera remboursée que si le bien-fondé de la réclamation est reconnu.

En outre, pour toute réclamation portant sur une machine et nécessitant un démontage moteur, il sera demandé une caution de **100 €** pour un moteur 2 temps et **200 €** pour un moteur 4 temps.

Rappel : dans le cas d'un démontage, le Team est contraint de procéder à ce démontage sous le contrôle des Commissaires Technique.

Cette caution sera remboursée si la machine démontée s'avère non conforme ou versée au concurrent contraint au démontage si la conformité est reconnue.

Le Directeur de course peut faire démonter toute machine de son choix à l'arrivée. Un pilote contraint de démonter ne peut prétendre à une indemnité quelconque (sauf disposition réglementaire particulière).

ARTICLE 18 SANCTIONS

Des sanctions (amendes, « Stop and Go », déclassement voire exclusion), pourront être infligées, par les officiels, aux pilotes, si eux-mêmes ou leurs accompagnateurs ne respectent pas les règles de sécurité, de bruit et de comportement dans les enceintes sportives (piste, stands, paddock et les abords), sans préjuger des sanctions complémentaires demandées par le jury auprès des instances disciplinaires.

Tout comportement jugé dangereux dans la voie des stands sera pénalisé d'un STOP and GO de 30 secondes.

ARTICLE 19 LITIGES

En cas de litige, il sera tranché par le Jury conformément au Code Sportif National, au présent règlement. Dans le cas où aucun texte ne s'applique, le jury est souverain pour trancher un litige.

ARTICLE 20 ASSURANCES

Les organisateurs de chaque épreuve ont contracté une police d'assurance garantissant leur responsabilité civile en cas d'accident survenu pendant la manifestation, conformément à l'article R 331-30 et A 331-32 du Code du Sport.

ARTICLE 21 OFFICIELS

Les officiels seront ceux désignés par la Fédération Française de Motocyclisme, par le Moto Club organisateur. Le Directeur de Course, les Directeurs de Courses Adjoints, les membres du Jury et les Commissaires Techniques devront avoir satisfait à un séminaire fédéral, en cours de validité.

ARTICLE 22 PRESCRIPTIONS GÉNÉRALES

Tous les cas non prévus au présent règlement seront tranchés par le Jury de l'épreuve, conformément aux dispositions du Code Sportif National de la FFM, de ses annexes et des règles générales pour les épreuves de vitesse.

ARTICLE 23 CLASSEMENT DE LA COURSE / REMISE DE PRIX

Un classement scratch et un classement par catégorie seront établis à l'issue de la course. Le classement de la course sera établi en fonction du nombre de tours accomplis (75%) et de l'ordre de passage sur la ligne d'arrivée.

Récompenses :

Des coupes ou récompenses seront remises par l'organisateur, à l'issue de cette épreuve, aux pilotes et responsable de Team des trois premiers Teams de chaque catégorie dès lors que celles-ci seront composées d'au moins cinq Teams engagés dans l'épreuve.

ARTICLE 24 RESPONSABILITÉS

Il est rappelé aux Teams que leurs matériels et leurs accompagnateurs 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. Il est rappelé que le respect d'autrui est une valeur primordiale du Championnat de ligue « La Tasse d'Or Séries ».

Pour cela, nous vous demandons :

- 1 De ne pas provoquer de désordres susceptibles de gêner les riverains ou autres personnes dans le paddock
- 2 De ne pas faire rouler de machine, quel que soit le gabarit de celle-ci, en échappement libre
- 3 De ne pas faire de Burn ou de rupture dans les paddocks et sur la piste
- 4 De ne pas faire de test de vitesse ou de freinage dans les paddocks ou sur la voie publique
- 5 De tenir les chiens en laisse
- 6 De repartir avec ces pneus usagés et bidons d'huiles
- 7 D'utiliser les bacs de tris mis à disposition par le circuit
- 8 Pas de papier au sol et autres

Des sanctions allant jusqu'à l'exclusion du Championnat, ou toutes autres sanctions prévues par le code sportif, pourront être prises par le Jury de l'épreuve.

(Art 19 du règlement du Championnat de France d'endurance moto 25 Power).

ARTICLE 25 CONTROLE ANTI-DOPAGE ET ALCOOLEMIE

Des contrôles anti-dopage et alcoolémie pourront être effectués au cours de la manifestation. Si ceux-ci s'avéraient positifs, les contrevenants se verraient immédiatement exclus de la manifestation.

ARTICLE 26 VOIE DE DÉCÉLÉRATION, MUR DE CHRONOMÉTRAGE

L'accès à la voie de décélération et au mur de chronométrage est interdit aux enfants de moins de 14 ans, même accompagnés d'un adulte, sauf enfants Pilote licenciés FFM.

Conformément à l'article 28 des règles générales des courses nationales de vitesse, l'accès au mur de chronométrage est exclusivement réservé aux personnes munies des passes PILOTE, CHEF DE STAND et CHRONOMÉTREUR.

Toutefois, il sera toléré, uniquement durant la procédure de départ ainsi que 5 minutes avant l'arrivée, la présence des équipes au complet (dont les membres seront dûment munis de leurs passes) derrière le mur. Chacun reprenant sa place selon les consignes des officiels.

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

ARTICLE 27 STANDS

Le numéro de chaque Team devra être apposé, côté piste et côté paddock (espace derrière les stands) bien lisiblement.

Chaque équipe doit posséder dans son stand, à portée de la main, un extincteur.

Celui-ci devra être d'une capacité minimale de 6 kg pour les appareils à poudre de type A.B.C. ou polyvalente, et de 2 kg minimum pour les extincteurs de type CO (neige ou mousse carbonique) efficace sur les feux d'hydrocarbures (PAS D'EXTINCTEUR A EAU).

Des tapis environnementaux devront être mis en place : un à l'intérieur du stand et un à l'extérieur du stand. Ce dernier devra être scotcher.

INTERDICTION ABSOLUE

- De fumer dans, derrière et devant les stands,
- D'amener un animal même attaché dans les stands
- De stocker de l'essence (seul un derrick ou système de remplissage de 60 litres au maximum sera autorisé). Le stock d'essence devra être mis dans le lieu protégé spécialement prévu à cet effet, à l'abri de tout risque d'incendie et proche d'un extincteur
- D'utiliser barbecue, gazinière, matériel électrique produisant un arc électrique (perceuse, compresseur, meuleuse, poste à souder...). Tous ces matériels peuvent être utilisés derrière les stands, loin des stocks d'essence (minimum 5 mètres),
- De manipuler du carburant moins de 3 mètres d'un téléphone portable ou de couvertures chauffantes branchées. Ces dernières ne pourront en aucun cas se trouver branchées à moins de 3 mètres du derrick, et ce, à moins de 50 cm du sol,
- De vidanger sur le sol (prévoir un bac plat de 8 litres et en cas de salissure, le stand devra être nettoyé le plus vite possible),
- De remonter la voie des stands à contre-sens sur la moto, moteur en marche durant les essais et la course,
- D'utiliser tout appareil électrique filaire.
- De consommer de l'alcool au-delà des limites légales ou toute substance psychotrope.
- De refuser tout contrôle alcoolémique demandé par la Direction de Course.

ARTICLE 1 VÉRIFICATIONS TECHNIQUES

Les machines conformes aux prescriptions de ART 1 ci-dessus et au règlement technique général, ci-après, devront être présentées avec plaques et numéros de course. **Le contrôle de l'équipement des pilotes s'effectue au box aux heures indiqués lors du contrôle administratif.**

Les pilotes devront présenter (Règlement général Championnat de France d'Endurance Moto25 Power) :

- Leur casque homologuer (ECE 22-05 (Jusqu'au 30/12/2026) ou ECE 22-06), de type intégral d'une seule pièce, de moins de 5 ans
- Leurs gants et bottes en cuir.
- Leur combinaison en cuir une pièce ou deux pièces si raccordé par une fermeture éclair au milieu.
- Leur protection dorsale homologuée par la norme EN1621-2
- Une protection pectorale de norme 1621-3
- Leurs tapis environnementaux **uniquement**. Un tapis dans le stand et à un à l'extérieur sont obligatoires.
- Jerricans normés hydrocarbures 20 l maximum ou tonnelet de 60 L.

Les machines de toutes les catégories devront obligatoirement être équipées d'un compte tour en état de marche et étalonné.

Les moteurs et les boîtiers d'allumage électronique pourront être plombés par le commissaire technique. Les machines pourront être passées sur un banc de puissance à la demande de la Direction de Course ou du Jury (à l'issue des essais, du warm-up, de la course).

ARTICLE 2 MODIFICATIONS OBLIGATOIRES

- 1 Démontage des béquilles, rétroviseurs, clignotants, pédales, sauf phare et feu AR.
- 2 Embouts de guidons fermés.
- 3 Les repose-pieds devront être repliables avec ressorts de rappel ou réalisés dans un matériau facilement cassable.
- 4 Tous les reniflards (essence, huile, eau, électrolyte) devront aboutir dans un ou plusieurs récupérateurs.
- 5 Tous les bouchons de remplissage ou de vidange devront être freinés.
- 6 Avertisseur sonore démonté ou neutralisé.
- 7 Pour toutes les modifications et dispositions non comprises dans ce paragraphe se reporter aux spécifications techniques du règlement du championnat de France endurance moto 25 power.

RAPPEL : les tuyaux d'échappement et silencieux doivent être conformes aux normes de bruit en vigueur, soit 95 dB.

ARTICLE 3 MOTEUR

Deux moteurs de même cylindré et de même puissance sont autorisés.

Le changement de toutes les pièces du moteur est autorisé pendant l'épreuve, sauf les demi-carters.

Le second moteur sera plombé par le commissaire technique et gardé par celui-ci. **Ce dernier pourra être récupérer par le team après 12h et 1 minute de course et après constations du Technique que le moteur n'est pas réparable.**

En cas de changement de cylindre, le cylindre usagé devra être remis au commissaire technique qui le conservera jusqu'à la fin de l'épreuve.

TOUTE MODIFICATION NON stipulée dans les paragraphes précédents est réputée interdite.

ARTICLE 4 COUPE CIRCUIT

Montage d'un bracelet coupe-circuit obligatoire pour toutes les machines, relié au poignet par un cordon rouge (spirale) afin de faciliter le contrôle à la sortie des stands.

ARTICLE 5 CAMÉRA EMBARQUÉE

L'utilisation d'une caméra embarquée pourra être autorisée sous réserve de la validation de son installation par les Contrôleurs Techniques et par le règlement particulier de l'épreuve.

Il est interdit de fixer une caméra sur et dans les casques ou sur le pilote. (Caméra confisqué en cas de non-respect)

ARTICLE 6 FEU ARRIERE ROUGE

Toutes les motos, doivent avoir un feu rouge fonctionnel monté à l'arrière de la machine.

Ce feu doit être allumé dès lors que la piste est déclarée wet. La direction de l'éclairage arrière doit être parallèle à l'axe de la machine (dans le sens de la marche) et être clairement visible de l'arrière d'au moins 15° à gauche et à droite de l'axe de la machine. Le feu arrière doit être monté le plus proche possible de l'extrémité arrière de la machine (dosseret de selle).

En cas de litige sur la position de montage et/ou de visibilité, la décision du responsable Technique est prépondérante. Le responsable technique peut refuser tout système d'éclairage non satisfaisant à la sécurité. Le feu rouge doit être composé de 6 leds d'une puissance de 0,8 à 1,8 watt par led. L'alimentation doit être continue, ce feu arrière de sécurité ne doit pas être clignotant sur la piste.

L'alimentation du feu arrière de sécurité doit être séparée de celle de la moto. Le feu STOP doit être déconnecté.

L'interrupteur de commande du feu arrière doit être installé au plus proche du guidon.