

Règlement Motocyclette des 8 heures Moto Rétro de CHAUMONT 2018

Le club de chaumont enduro 52 ne présente aucun conflit d'intérêt et propose à titre d'exemples techniques des marques de produits, références mécaniques ou accessoires sans aucune commission, ni rétribution des producteurs ou facturiers et sans influence sur le club.

La courtoisie, le respect des consignes de la direction de course et du présent règlement s'imposent aux pilotes et à son écurie. La direction de course se réserve le droit d'exclure de l'épreuve tout pilote ou membre d'une écurie ne respectant pas ce code sportif. Voire de faire appel aux autorités de police en cas de situation dite inadaptée au bon déroulement de l'épreuve.

Les litiges sont discutés dans le respect de la convivialité et en l'absence de toute belligérance ou violence de toutes natures, y compris verbale. La direction de course a foi de raison en cas de litige tant que celui-ci n'a pas été prouvé non fondé et reconnu comme tel par la direction de course. Un rapport circonstancié peut être produit par la direction de course et sera cosigné par les 2 parties en cas de litige et ce à la demande d'une seule ou des deux parties. Ce rapport contient les décisions de la direction de course.

Article 1^{er} : EPREUVE

Le chaumont enduro 52 organise le 29 SEPTEMBRE 2018 à chaumont (site de la vendue) une épreuve d'endurance de 8 heures : de 14 h à 22 h se déroulant sur un circuit d'une largeur minimale de 5 mètres. Cette manifestation ayant pour dénomination les «**8 heures Moto Rétro de CHAUMONT**» est inscrite au calendrier F.F.M en catégorie Nationale. Cette épreuve est organisée conformément aux textes et décisions de la F.F.M et qui serviront éventuellement à trancher des litiges pouvant survenir pendant sa durée.

La longueur du circuit est de 3 km. Un maximum de 60 machines engagées. Un paddock coureurs est situé le long du circuit et fermé au public.

Article 2 : CARACTERISTIQUE DE LA MOTOCYCLETTE

Toutes catégories confondues en motocyclette : « La moto doit être une machine routière de marque européenne, monocylindre d'une cylindrée comprise entre 100 et 175 cm cube et produite jusqu'en 1970 inclus. Ne sont pas acceptées les modèles de marques asiatiques, américaines ou hors Europe ni de dénomination dite **tout-terrain** »

Règlement motocyclette a caractère obligatoire : RAPPEL : Il ne sera accepté aucune machine ne correspondant pas à ce règlement

Les leviers de frein et embrayage doivent être munis de boules de 19 mm aux extrémités. Le guidon est obligatoirement bouchonné à ses extrémités.

La fourche est d'origine.

Les repose pieds sont repliables.

La bougie dispose d'un antiparasitage.

La moto est équipée de pneu dans le style d'origine (taille, forme).

Les gardes boues sont de série, disposés à leurs places d'origine, non modifiés et ni coupés.

En fonction des conditions météorologiques, le Directeur de Course pourra décider de leur dépose au cours de la course et de leur repose.

Chaque moto doit être pourvue de chaque côté et à l'arrière de plaques **FOND BLANC, NUMEROS NOIRS** lisibles. La plaque arrière est éclairée. Les plaques Enduro ne sont pas autorisées, ce qui signifie que les phares sont du type d'origine avec une ampoule d'origine (feux à leds interdits)

Durant la nuit ou à la demande express du Directeur de Course, l'éclairage de feux de croisement devient obligatoire (ampoule jaune ou blanche). Un feu rouge de vélo à piles est obligatoire, pour une raison de sécurité, en cas de panne de nuit ou d'obscurité appuyée sur le circuit.

Les poignées d'accélération ne sont pas à tirage rapide et conserve le style d'origine.

L'échappement est à son emplacement d'origine, non rehaussé et ne doit pas être réalisé en en tuyau flexible.

La batterie garde son emplacement d'origine (batterie automobile interdite)

Une adjonction de confort pour la selle d'origine est acceptée (mousse, selle dite biplace du modèle d'origine).

L'allumage électronique est **STRICTEMENT** interdit. Les plateaux d'allumage seront vérifiés et marqués. Et peuvent être contrôlés par le Directeur de Course pendant l'épreuve à tout moment. **Le régulateur de tension pour CZ et MZ sont conseillés d'être mécaniques**

La moto doit être accompagnée de sa carte grise. A défaut les concurrents doivent présenter un document attestant l'antériorité de la machine à 1970 ou pouvoir la justifier au Directeur de course qui en appréciera la validité. Un seul allumage par machine est autorisé.

Article 3 : MODIFICATIONS AUTORISEES

Un dispositif permettant de rendre plus étanche le système d'allumage et la carburation (pâte à joint, déflecteurs solidement fixés)

Le filtre à air peut être modifié afin d'être plus performant et occuper une place différente à celle d'origine

Les rapports secondaires peuvent être modifiés

Les pneus à profil Trail ou Trial sont autorisés. Les pneus cross sont strictement interdits, y compris pneus à clous ou chaînés. Pour exemple :

- Roue de 16 : pneu METZELER Enduro 1 : 300 / 16
- Roue de 18 : BARUM M9, METZELER Enduro A : 300/18 ou 325/18
- Roue de 19 : PIRELLI MT 50 : 100/90-19
- Roue de 16 – 17 – 18 ou 19 : MICHELIN T 61, CONTINENTAL Twin Duro TKC 80

Le guidon d'origine ou non doit rester dans les mesures initiales, soit 8 cm de hauteur et 73 cm de largeur

Il est désormais possible de monter un guidon Aluminium avec retrait de la barre centrale

Type de guidon autorisé pour exemple : Renthal type minicross ou équivalent utilisés sur les motos 80 cm cube motocross

La potence et les pontets de guidon sont d'origine et à leur emplacement initial

Mousse de protection de guidon obligatoire

Article 4 : LES PILOTES

L'équipage se compose de 2 (deux) ou 3 (trois) pilotes pour toutes les catégories. Ils sont titulaires du permis de conduire conformément à la législation en vigueur ou à défaut du certificat d'aptitude à la pratique du sport motocycliste (CASM) et sont également titulaires d'une licence :

- Nationale (N.C.O)
- LJA

- Licence « *Une épreuve* » : la licence « une épreuve » est à télécharger sur le site de la FFM (cochez endurance). Voir mémo joint pour obtenir la licence.

L'identité des pilotes pourra être contrôlée à chaque instant par la direction de course ou ses commissaires sportifs. Chaque pilote ne pouvant concourir uniquement que dans son écurie d'inscription

Il est conseillé de porter un brassard réfléchissant ou éclairé pour les heures de nuit ou d'obscurité prononcée : 1621 – 2 (la norme 1621 – 1 n'est plus valable depuis le 1^{er} janvier 2015)

Pendant les essais et l'épreuve : PROTECTION DORSALE et PECTORALE OBLIGATOIRE et homologuée CEE. Port du casque obligatoire de type cross ou enduro seulement aux normes ECE 2205 ou SNELL N 2010. Port obligatoire d'un maillot à manches longues, de bottes de moto et de gants adéquats. Sont prohibés tous les ajouts d'accessoires contendants à la tenue du pilote

Article 5 : LES ECURIES

Chaque écurie présentant une ou plusieurs machines doit être autonome. Elle doit prévoir son assistance, sa source d'énergie (éclairage et production d'électricité pour l'outillage), son stand et toutes les installations lui étant nécessaires au déroulement de l'épreuve sur les 2 journées. Et l'évacuation de ses débris mécaniques et rendre l'emplacement propre et écologique

Chaque écurie doit posséder et doit présenter à tout contrôle : un extincteur en état de fonctionnement et à jour dans sa validité de péremption.

Chaque écurie doit installer un panneau annonçant clairement son numéro de course

Chaque écurie est libre du choix de ses sponsors et de son affichage. Toutefois il ne peut être autorisé un sponsoring amoral, religieux ou de nature discriminatoire, politique, raciste ou incitant à la haine

Chaque écurie désigne un chef de stand qui sera la manager responsable identifié auprès des organisateurs. Celui-ci peut être un des pilotes mais doit être présent dès sollicitation de la direction de course et est reconnu comme le seul interlocuteur en cas de litiges ou de non respect du règlement de toutes natures

Les pilotes sont accompagnés, en sus du mécano, d'une personne devant être à la disposition de l'organisateur pendant toute la durée de l'épreuve.

Les véhicules de l'écurie installés sur le parc coureur ne peuvent en aucun cas sortir avant la fin d'une course ou des essais officiels. Toute dérogation est à l'appréciation de la direction de course.

Article 6 : RAVITAILLEMENT – REPARATIONS – ECHANGES DE PILOTES

L'accès et la sortie du stand se font aux endroits prévus à cet effet et uniquement à ceux-ci. Il est strictement interdit de modifier les accès.

Le ravitaillement au stand se fait moteur arrêté. Le pilote ne pouvant pas rester assis sur sa machine, il se tient debout à côté (raison de sécurité en cas d'incendie lors du remplissage du réservoir). Avant la mise en marche du moteur, le réservoir doit être exempt de toutes flaques ou débordement du carburant. Si tel est le cas, le réservoir sera asséché avant la remise en route du moteur. Le bouchon du réservoir est obligatoire et doit présenter toute la garantie d'une étanchéité éprouvée. Le contrôle technique sera exigeant sur ce point.

Les réparations ou interventions sur la machine se font dans les limites du stand balisé. La moto en panne doit être poussée dans le sens de la course par le pilote et en aucun cas ne peut couper la piste sans autorisation des commissaires. Toutefois le pilote, seul, peut (sans aide extérieur) et avec un outillage succinct, réparer sa moto sur le bord de la piste à condition que cela ne représente aucun danger pour les autres concurrents et avec l'aval des commissaires qui donnent leur accord. En cas de refus du commissaire, le pilote se plie aimablement aux injonctions de celui-ci.

La direction de course peut, en fonction de la situation de course, autoriser qu'un pilote en difficulté se fasse assister par une personne porteuse d'un badge identifiant son écurie ou une fonction autorisée.

Un pilote accidenté sur le trajet du circuit peut être remplacé par son copilote à l'endroit de l'accident après autorisation de la direction de course ou d'un commissaire. La priorité de la direction de course ou du commissaire demeure la sécurité d'un pilote accidenté et de sa pris en charge médicalisée ou non. Un pilote est déclaré momentanément inapte par la direction de course ne peut reprendre la compétition qu'avec l'accord de la direction de course après concertation avec le chef de stand ou les autorités médicales intervenues qui conseillent la direction de course.

Au cours de l'épreuve, toutes réparations ou échanges de pièces sont autorisés sauf le changement du moteur ou du cadre dont les numéros de série sont relevés lors du contrôle technique. Des pièces internes du moteur peuvent être changées à condition qu'elles respectent les contraintes d'origine et ne modifient pas les côtes du constructeur.

Tout carburant avec un additif hors vente à la consommation autorisée est interdit. Aucune machine ne peut être pourvue d'une carburation ou échappement à turbine comprimant ou accélérant. Est interdit également l'emploi d'éther ou autre adjuvant explosif dans le carburant (trinitrine pour exemple)

Toute machine présentant un danger pour les autres concurrents ou le public sera stoppée et ne peut reprendre la course qu'après autorisation de la direction de course. Une machine en panne ou présentant un danger ne peut reprendre la piste que lorsque les réparations sont effectuées. Il en est de même pour tout échappement détérioré.

Aucun échappement libre n'est toléré. Celui-ci doit être solidaire de la machine et ne peut être fixé en dehors de ses points d'encrage initiaux (pas d'échappement cassé)

Article 7 : DEROULEMENT DE L'EPREUVE

SAMEDI 29 SEPTEMBRE 2018

De 09 h à 11 h	Vérification des machines Contrôle équipement des pilotes Délivrance des licences
De 11h30 à 12h30	Essais libres
13 h 30	Mise en place des machines sur la grille de départ
14 heures 00	Départ de la course, style 24 heures du Mans et moteur en marche En cas de départ manqué, le départ à la poussette est autorisé lorsque l'ensemble des concurrents a quitté l'aire de départ et au signal vert de la direction de course
22 heures 00	Fin de l'épreuve. L'arrivée étant donnée par le directeur de course

Article 8 : CLASSEMENT ET REMISE DE TROPHEES

Le classement final est fait sur la totalisation du nombre de tours de circuits effectués. Les dix premiers peuvent avoir leur machine saisie à l'arrivée pour contrôle selon l'avis de la direction de course.

En cas d'arrivée de plusieurs équipages dans un même nombre de tours, le premier équipage qui franchi la ligne d'arrivée est classé 1^{ier} et ainsi de suite.

L'équipage classé 1^{ier} au scratch 100 – 125 – 175 et mobylette recevra un challenge.

Le challenge est remis en jeu l'année suivante. Si un équipage gagne 3 années consécutives, le challenge lui est acquis définitivement.

Les équipages mixtes sont classés parmi les équipages dits masculins.

Chaque équipage recevra sur le podium une coupe ou lots.

Article 9 : RECLAMATIONS

Les réclamations doivent être formulées et remises au directeur de course dans la demi-heure suivant la proclamation des résultats et accompagnées d'un montant de 80 euros.

Si la réclamation n'est pas fondée, la somme va à l'équipage incriminée. Si elle est fondée, la somme est restituée à l'équipage plaignant.

Article 10 : PROCEDURES D'ENGAGEMENT, LICENCES ET CONTRAINTES

Les engagements sont limités à 60 équipages et se font uniquement sur motott.fr.

Les demandes d'engagements sont considérées définitives que si elles sont réglées.

Droits d'engagement : 90 euros par équipage

- Un chèque libellé à l'ordre de chaumont enduro 52 de 50 euros (caution de réclamation non justifiée et discipline)

Pour des raisons de commodité et/ou de convivialité, si des équipages souhaitent avoir leurs stands côte à côte, il est impératif de l'ajouter dans les commentaires sur motott.fr.

Les numéros de course peuvent être choisis par chaque équipage mais ne peuvent être supérieurs à 2 chiffres.

Les engagés ne se présentant pas au départ ne peuvent prétendre au remboursement des droits d'engagement ou des sommes versées. Un équipage qui ne peut se rendre au départ de la course peut saisir le directeur de course pour lui en expliquer les raisons.

En raison d'un nombre limité d'équipage et en cas de surnombre de demandes d'inscription, la direction de course tranche en faveur des motos.

Article 11 : PENALISATIONS

Cylindrée excédant la cylindrée déclarée	Exclusion de la course
Ravitaillement moteur en marche	5 tours de pénalités
Si récidive au ravitaillement	Exclusion de la course
Ravitaillement en dehors des stands	5 tours de pénalités
Si récidive à un ravitaillement hors stands	Exclusion de la course
Plaques sales, illisibles ou non éclairées	Non pointé
Départ à la poussette avant le signal	5 tours de pénalité
Réparations importantes en dehors des stands	5 tours de pénalité et si récidive : exclusion
Non respect du signal d'arrêt pour appréciation d'un danger par la direction de course	5 tours de pénalité et si récidive : exclusion
Pilotage par une autre personne que les pilotes désignés	Exclusion de la course
Intervention pendant la course et rendant la machine hors de ce règlement	Exclusion de la course
Dépose garde-boues avant autorisation	5 tours de pénalité et remise des garde-boues au stand = poussette de la machine avec moteur éteint jusqu'au stand
Pilotage dangereux ou antisportif	10 tours de pénalité et exclusion en cas de récidive. Le pilote sanctionné sera refusé à l'année suivante par le club sur les 8 heures 2018.
Attitude inappropriée des pilotes, du mécanicien, du chef de stand d'un équipage à l'encontre de la direction de course	Exclusion immédiate
Absence de la personne mise à disposition de moto-club FMR	5 tours de pénalité. En cas d'abandon de l'équipage cette personne doit rester à la disposition du club jusqu'à la fin de l'épreuve. En cas de non-respect, l'équipage sera exclu d'emblée l'année suivante
Attitude non respectueuse des ordres des commissaires	5 tours de pénalité

Nota : les pilotes et le chef de stand sont tenus responsables de l'attitude des personnes présentes dans leurs stands. Des pénalités peuvent être attribuées à un équipage dont l'attitude porterait préjudice au stand voisin si celui-ci en exprime le constat et cela à l'appréciation de la direction de course.

Article 12 : ASSURANCES

Les assurances obligatoires à ce genre d'épreuve sont garanties par les assureurs AXA
frédéric roussel 20 avenue du général leclerc 5200 chaumont

Article 13 : FEUX DE CAMP

Le site de la manifestation étant un terrain communal, il est soumis à la réglementation en vigueur qui précise l'interdiction d'allumer des feux de camp. Excepté barbecue (extincteur obligatoire)

Article 14 : OFFICIELS

Directeur de course : PASCAL PIROLLEY

Commissaire Technique : FERRAND jean-sebastien

organisateur technique : francis FELS

Commissaire sportif : jean-georges FERRAND

raphael ROBINOT

christophe ROBINOT

responsable pointage : henry HANIZELIM

Le présent règlement a été institué dans un intérêt commun et partagé. Les 8 heures de CHAUMONT étant un loisir et un sport qui ne peuvent se pratiquer qu'avec une discipline librement consentie.

Article 15 : CONTACTS CHAUMONT ENDURO 52

Adresse mail : francis.fels@wanadoo.fr

La secrétaire en charge du dossier du chaumont enduro 52

patricia pirolley

Le Président du chaumont enduro 52

francis fels

Règlement Mobylette des 8 heures Moto Rétro de chaumont 2018

Le club de chaumont enduro 52 ne présente aucun conflit d'intérêt et propose à titre d'exemples techniques des marques de produits, références mécaniques ou accessoires sans aucune commission, ni rétribution des producteurs ou facturiers et sans influence sur le club.

La courtoisie, le respect des consignes de la direction de course et du présent règlement s'imposent aux pilotes et à son écurie. La direction de course se réserve le droit d'exclure de l'épreuve tout pilote ou membre d'une écurie ne respectant pas ce code sportif. Voire de faire appel aux autorités de police en cas de situation dite inadaptée au bon déroulement de l'épreuve.

Les litiges sont discutés dans le respect de la convivialité et en l'absence de toute belligérance ou violence de toutes natures, y compris verbale. La direction de course a foi de raison en cas de litige tant que celui-ci n'a pas été prouvé non fondé et reconnu comme tel par la direction de course. Un rapport circonstancié peut être produit par la direction de course et sera cosigné par les 2 parties en cas de litige et ce à la demande d'une seule ou des deux parties. Ce rapport contient les décisions de la direction de course.

Article 1^{ier} : EPREUVE

Le Moto-Club de chaumont enduro 52 organise le 29 septembre 2018 à chaumont(52) au lieu-dit « *La vendue* » une épreuve d'endurance de 8 heures : de 14 h à 22 h le samedi 29 septembre 2018 et se déroule sur un circuit d'une largeur minimale de 5 mètres. Cette manifestation ayant pour dénomination les « **8 heures Moto Rétro de CHAUMONT** » est inscrite au calendrier F.F.M en catégorie Nationale. Cette épreuve est organisée conformément aux textes et décisions de la F.F.M et qui serviront éventuellement à trancher des litiges pouvant survenir pendant sa durée.

La longueur du circuit est de 3 km. Un maximum de 60 machines engagées. Un paddock coureurs est situé le long du circuit et fermé au public.

Article 2 : CARACTERISTIQUE DE LA MOBYLETTE

La mobylette doit être de type de route de 49,9 cm cube d'avant **1975** en 2 Temps de marque européenne et monocylindre. Sans boîte de vitesses. Pas de type « trail ». Boîte de vitesses à relais acceptée

Les renforts de cadre sont interdits.

La transmission doit être primaire entre le moteur et le plateau courroie

Les pédales doivent rester dans leur configuration d'origine

Le guidon d'origine ou non doit rester dans les mesures initiales

La potence et les pontets de guidon sont d'origine et à leur emplacement initial

Mousse de protection de guidon obligatoire et embouts de guidon bouchonnés

Antiparasite obligatoire. Les kits allumage sont interdits et pas de poignée à tirage rapide
Un phare et feu arrière sont opérationnels Chaque mobylette doit être pourvue de chaque côté et à l'arrière de plaques **FOND JAUNE, NUMEROS NOIRS** lisibles et de 20 cm de diamètre. La plaque arrière est éclairée, même en cas de coupure du moteur (pour la sécurité de chacun). Les plaques Enduro ne sont pas autorisées, ce qui signifie que les phares sont du type d'origine.

Article 3 : MODIFICATIONS AUTORISEES

Un dispositif permettant de rendre plus étanche le système d'allumage et la carburation (pâte à joint, déflecteurs solidement fixés) est autorisé.

Le filtre à air peut être modifié afin d'être plus performant et occuper une place différente à celle d'origine

Les pneus à profil Trail ou Trial sont autorisés. Les pneus cross sont strictement interdits, y compris pneus à clous ou chaînés. Pour exemple :

- Pneu MICHELIN T 50 et Hutchinson trial TT

Article 4 : LES PILOTES

- L'équipage se compose de 2 (deux) ou 3 (trois) pilotes

- Licence « *Une épreuve* » : la licence « une épreuve » est à télécharger sur le site de la FFM (cochez endurance). Voir mémo pour obtenir la licence FFM

L'identité des pilotes pourra être contrôlée à chaque instant par la direction de course ou ses commissaires sportifs. Chaque pilote ne pouvant concourir uniquement que dans son écurie d'inscription

Il est conseillé de porter un brassard réfléchissant ou éclairé pour les heures de nuit ou d'obscurité prononcée

Pendant les essais et l'épreuve : PROTECTION DORSALE et PECTORALE OBLIGATOIRE et homologuée CEE. Port du casque obligatoire de type cross ou enduro seulement aux normes ECE 2205 ou SNELL N 2010. Port obligatoire d'un maillot à manches longues, de bottes de moto et de gants adéquats. Sont prohibés tous les ajouts d'accessoires contendants à la tenue du pilote

Article 5 : LES ECURIES

Chaque écurie présentant une ou plusieurs machines doit être autonome. Elle doit prévoir son assistance, sa source d'énergie (éclairage et production d'électricité pour l'outillage), son stand et toutes les installations lui étant nécessaires au déroulement de l'épreuve sur les 2 journées. Et l'évacuation de ses débris mécaniques et rendre l'emplacement propre et écologique.

Chaque écurie doit posséder et doit présenter à tout contrôle : un extincteur en état de fonctionnement et à jour dans sa validité de péremption.

Chaque écurie doit installer un panneau annonçant clairement son numéro de course

Chaque écurie est libre du choix de ses sponsors et de son affichage. Toutefois il ne peut être autorisé un sponsoring amoral, religieux ou de nature discriminatoire, politique, raciste ou incitant à la haine.

Chaque écurie désigne un chef de stand qui sera la manager responsable identifié auprès des organisateurs. Celui-ci peut être un des pilotes mais doit être présent dès sollicitation de la direction de course et est reconnu comme le seul interlocuteur en cas de litiges ou de non respect du règlement de toutes natures

Les pilotes sont accompagnés, en sus du mécano, d'une personne devant être à la disposition de l'organisateur pendant toute la durée de l'épreuve.

Les véhicules de l'écurie installés sur le parc coureur ne peuvent en aucun cas sortir avant la fin d'une course ou des essais officiels. Toute dérogation est à l'appréciation de la direction de course.

Article 6 : RAVITAILLEMENT – REPARATIONS – ECHANGES DE PILOTES

L'accès et la sortie du stand se font aux endroits prévus à cet effet et uniquement à ceux-ci. Il est strictement interdit de modifier les accès.

Le ravitaillement au stand se fait moteur arrêté. Le pilote ne pouvant pas rester assis sur sa machine, il se tient debout à côté (raison de sécurité en cas d'incendie lors du remplissage du réservoir). Avant la mise en marche du moteur, le réservoir doit être exempt de toutes flaques ou débordement du carburant. Si tel est le cas, le réservoir sera asséché avant la remise en route du moteur. Le bouchon du réservoir est obligatoire et doit présenter toute la garantie d'une étanchéité éprouvée. Le contrôle technique sera exigeant sur ce point.

Les réparations ou interventions sur la machine se font dans les limites du stand balisé. La mobylette en panne doit être poussée dans le sens de la course par le pilote et en aucun cas ne peut couper la piste sans autorisation des commissaires. Toutefois le pilote, seul, peut (sans aide extérieur) et avec un outillage succinct, réparer sa mobylette sur le bord de la piste à condition que cela ne représente aucun danger pour les autres concurrents et avec l'aval des commissaires qui donnent leur accord. En cas de refus du commissaire, le pilote se plie aimablement aux injonctions de celui-ci.

La direction de course peut, en fonction de la situation de course, autoriser qu'un pilote en difficulté se fasse assister par une personne porteuse d'un badge identifiant son écurie ou une fonction autorisée.

Un pilote accidenté sur le trajet du circuit peut être remplacé par son copilote à l'endroit de l'accident après autorisation de la direction de course ou d'un commissaire. La priorité de la direction de course ou du commissaire demeure la sécurité d'un pilote accidenté et de sa prise en charge médicalisée ou non. Un pilote est déclaré momentanément inapte par la direction de course ne peut reprendre la compétition qu'avec l'accord de la direction de course après concertation avec le chef de stand ou les autorités médicales intervenues qui conseillent la direction de course.

Au détours de l'épreuve, toutes réparations ou échanges de pièces sont autorisés sauf le changement du moteur ou du cadre dont les numéros de série sont relevés lors du contrôle technique. Des pièces internes du moteur peuvent être changées à condition qu'elles respectent les contraintes d'origine et ne modifient pas les côtes du constructeur.

Tout carburant avec un additif hors vente à la consommation autorisée est interdit. Aucune machine ne peut être pourvue d'une carburation ou échappement à turbine comprimant ou accélérant. Est interdit également l'emploi d'éther ou autre adjuvant explosif dans le carburant (trinitrine pour exemple).

Toute machine présentant un danger pour les autres concurrents ou le public sera stoppée et ne peut reprendre la course qu'après autorisation de la direction de course. Une machine en panne ou présentant un danger ne peut reprendre la piste que lorsque les réparations sont effectuées. Il en est de même pour tout échappement détérioré.

Aucun échappement libre n'est toléré. Celui-ci doit être solidaire de la machine et ne peut être fixé en dehors de ses points d'encrage initiaux (pas d'échappement cassé)

Article 7 : DEROULEMENT DE L'EPREUVE

SAMEDI 29 septembre 2018

De 09 h à 11 h	Vérification des machines Contrôle équipement des pilotes Délivrance des licences
De 11h30 à 12h30	Essais libres
13 h 30	Mise en place des machines sur la grille de départ
14 heures	Départ de la course, style 24 heures du Mans et moteur en marche En cas de départ manqué, le départ à la poussette est autorisé lorsque l'ensemble des concurrents a quitté l'aire de départ et au signal vert de la direction de course
22 heures	Fin de l'épreuve. L'arrivée étant donnée par le directeur de course

Article 8 : CLASSEMENT ET REMISE DE TROPHEES

Le classement final est fait sur la totalisation du nombre de tours de circuits effectués . les nombres de tours de tous les équipages seront publiés. Les dix premiers peuvent avoir leurs machines saisies à l'arrivée pour contrôles selon l'avis de la direction de course.

En cas d'arrivée de plusieurs équipages dans un même nombre de tours, le premier équipage qui franchi la ligne d'arrivée est classé 1^{ier} et ainsi de suite.

L'équipage classé 1^{ier} au scratch mobylette recevra un challenge

Les challenges sont remis en jeu l'année suivante. Si un équipage gagne 3 années consécutives, le challenge lui est acquis définitivement.

Les équipages mixtes sont classés parmi les équipages dit masculins.

Chaque équipage recevra sur le podium une coupe ou lots.

Article 9 : RECLAMATIONS

Les réclamations doivent être formulées et remises au directeur de course dans la demi-heure suivant la proclamation des résultats et accompagnées d'un montant de 50 euros.

Si la réclamation n'est pas fondée, la somme va à l'équipage incriminée. Si elle est fondée, la somme est restituée à l'équipage plaignant

Article 10 : PROCEDURES D'ENGAGEMENT, LICENCES ET CONTRAINTES

Les engagements sont limités à 60 équipages et se font uniquement sur le site motott.fr . Les demandes d'engagement seront considérées comme définitives que si elles ont réglées.

Droits d'engagement :

- **90 euros par équipage**
- **1 chèque de 50 euros (caution en cas de réclamation non justifiée et de discipline) à l'ordre de chaumont enduro 52**

Pour des raisons de commodité et/ou de convivialité, si des équipages souhaitent avoir leurs stands côte à côte, il est impératif de l'ajouter dans les commentaires sur motott.fr

Les numéros de course peuvent être choisis par chaque équipage mais ne peuvent être supérieurs à 2 chiffres.

Les engagés ne se présentant pas au départ ne peuvent prétendre au remboursement des droits d'engagement ou des sommes versées. Un équipage qui ne peut se rendre au départ de la course peut saisir le directeur de course pour lui en expliquer les raisons.

En raison d'un nombre limité d'équipage et en cas de surnombre de demandes d'inscription, la direction de course tranche en faveur des motos.

Article 11 : PENALISATIONS

Cylindrée excédant la cylindrée déclarée	Exclusion de la course
Ravitaillement moteur en marche	5 tours de pénalités
Si récidive au ravitaillement	Exclusion de la course
Ravitaillement en dehors des stands	5 tours de pénalités
Si récidive à un ravitaillement hors stands	Exclusion de la course
Plaques sales, illisibles ou non éclairées	Non pointé
Départ à la poussette avant le signal	5 tours de pénalité
Réparations importantes en dehors des stands	5 tours de pénalité et si récidive : exclusion
Non respect du signal d'arrêt pour appréciation d'un danger par la direction de course	5 tours de pénalité et si récidive : exclusion
Pilotage par une autre personne que les pilotes désignés	Exclusion de la course
Intervention pendant la course et rendant la machine hors de ce règlement	Exclusion de la course
Dépose garde-boues avant autorisation	5 tours de pénalité et remise des garde-boues au stand = poussette de la machine avec moteur éteint jusqu'au stand
Pilotage dangereux ou antisportif	10 tours de pénalité et exclusion en cas de récidive. Le pilote sanctionné sera refusé à l'année suivante par le chaumont enduro 52 sur les 8 heures 2018.
Attitude inappropriée des pilotes, du mécanicien, du chef de stand d'un équipage à l'encontre de la direction de course	Exclusion immédiate
Absence de la personne mise à disposition de moto-club CE 52	5 tours de pénalité. En cas d'abandon de l'équipage cette personne doit rester à la disposition du club jusqu'à la fin de l'épreuve. En cas de non-respect, l'équipage sera exclu d'emblée l'année suivante

Attitude non respectueuse des ordres des commissaires	5 tours de pénalité
---	---------------------

Nota : les pilotes et le chef de stand sont tenus responsables de l'attitude des personnes présentes dans leurs stands. Des pénalités peuvent être attribuées à un équipage dont l'attitude porterait préjudice au stand voisin si celui-ci en exprime le constat et cela à l'appréciation de la direction de course.

Article 12 : ASSURANCES

Les assurances obligatoires à ce genre d'épreuve sont garanties par « AXA , Frédéric Roussel 20 avenue du général Leclerc 52000 Chaumont

Article 13 : FEUX DE CAMP

Le site de la manifestation étant un terrain communal, il est soumis à la réglementation en vigueur qui précise l'interdiction d'allumer des feux de camp. Excepté barbecue (extincteur obligatoire)

Article 14 : OFFICIELS

Directeur de course : pascal pirolley
Commissaire Technique : Jean-Sébastien FERRAND
organisateur technique : Francis FELS
Commissaire sportif

- Jean-Georges FERRAND
- Raphaël ROBINOT
- Christophe ROBINOT

Responsable pointage : Henry HANIZELIN

Le présent règlement a été institué dans un intérêt commun et partagé. Les 8 heures de CHAUMONT étant un loisir et un sport qui ne peuvent se pratiquer qu'avec une discipline librement consentie.

Article 15 : CONTACTS CHAUMONT ENDURO 52

Adresse mail : frncis.fels@wanadoo.fr

Le secrétaire en charge du dossier
patricia pirolley

Le Président du chaumont enduro 52
Francis Fels