



# Règlement sportif

## 2017

Edition : 18 février 2017

Organisation générale: **DG SPORT SPRL** – Avenue du Stade, 27 – B - 4910 Theux

Tel +32 (0) 87 53 90 13 – Fax +32 (0) 87 53 90 01 – [info@europeanclassicseries.eu](mailto:info@europeanclassicseries.eu) –

<http://www.europeanclassicseries.eu>

**Bien que des traductions de ces règlements existent, seule la version en langue française fait foi**

Les passages en **GRAS** sont nouveaux ou modifiés pour 2017.

## Table des matières

<b>REGLEMENT SPORTIF</b> .....	<b>5</b>
1 CONDITIONS GENERALES.....	5
2 CALENDRIER .....	5
3 REGLEMENT PARTICULIER (RP).....	5
4 ENGAGEMENTS.....	5
4.1 Coureurs.....	<i>Erreur ! Le signet n'est pas défini.</i>
4.2 Procédure d'inscription.....	7
4.3 Droit d'engagement.....	7
4.3.1 Nombre de coureurs.....	7
4.3.2 Date de clôture .....	7
4.3.3 Désistement.....	7
5 LICENCE.....	7
6 JURY.....	7
7 ORGANISATION DES MANIFESTATIONS.....	8
7.1 Point pour le championnat.....	8
7.2 Classement final du championnat.....	8
8 ESSAIS – QUALIFICATIONS .....	8
9 MODIFICATION DES EQUIPAGES .....	9
10 GRILLE DE DÉPART .....	9
11 BRIEFING .....	9
12 PROCÉDURE DE DÉPART .....	9
13 ARRET AUX STANDS .....	10
14 RAVITAILLEMENTS ET CHANGEMENTS DE PILOTE.....	10
15 ENTRAINEMENTS ET COURSE.....	11
15.1 Arrêt en piste.....	11
15.2 Conduite après une chute .....	12
15.3 Conduite en course.....	12
15.4 Sanctions pendant la course.....	12
15.5 Procédure de Stop & go .....	12
15.6 Neutralisation de la course.....	13
15.7 Arrêt de la course.....	13
15.8 Arrivée.....	14
15.9 Classement .....	14
15.10 Chronométrage.....	14
15.11 Abandon.....	14
15.12 Réclamations.....	15
15.13 Application du règlement .....	15
15.14 Abandon de recours.....	15
15.15 Annulation d'une épreuve.....	15
15.16 Responsabilités.....	15
16 DRAPEAUX ET FEUX.....	15
16.1.1 Drapeaux et feux utilisés pour donner des informations .....	15
16.1.1.1 Drapeau national.....	15
16.1.1.2 Drapeau vert.....	15
16.1.1.3 Feu vert .....	16
16.1.1.4 Drapeau jaune à bandes rouges.....	16

16.1.1.5	Drapeau blanc avec croix diagonale rouge .....	16
16.1.1.6	Drapeau blanc avec croix diagonale rouge + drapeau jaune à bandes rouges.....	16
16.1.1.7	Drapeau bleu.....	16
16.1.1.8	Drapeau à damiers noir/blanc.....	16
16.1.1.9	Drapeau à damiers et drapeau bleu.....	16
16.1.1.10	Feux bleus clignotants.....	16
16.1.2	Drapeaux et feux transmettant des informations et des instructions.....	16
16.1.2.1	Drapeau jaune .....	16
16.1.2.2	Drapeau blanc.....	17
16.1.2.3	Drapeau rouge et feux rouges .....	17
16.1.2.4	Drapeau noir.....	17
16.1.2.5	Drapeau noir avec rond orange (Ø 40 cm) .....	17
16.1.3	<b>Signalisation par panneau</b> .....	17
16.1.3.1	Panneau blanc avec lettres « SC » en noir .....	18
17	<b>INTERPRETATION DU REGLEMENT</b> .....	18

# Règlement Sportif

---

## 1 Conditions générales

Le présent règlement a pour but de définir les modalités selon lesquelles DG Sport SPRL organise une série de courses intitulée European Classic Series (ECS), comptant pour la Vintage Endurance Cup. Cette série se déroule sous les auspices de la FIM Europe.

Les courses des ECS se dérouleront suivant les points développés dans le présent règlement. Les épreuves sont établies conformément au présent règlement auquel tous les concurrents se soumettent du seul fait de leur engagement.

DG Sport SPRL et les partenaires des ECS se réservent le droit d'exploiter tous les résultats et certaines photos à des fins publicitaires. Le coureur s'engage de son côté à respecter tous les accords publicitaires conclus dans le cadre du championnat et autorise DG Sport SPRL et les partenaires du championnat à exploiter ses résultats et son image à des fins publicitaires.

Lors de l'inscription, chaque coureur reconnaîtra être libre de tout engagement ou obligation avec des tiers lui permettant de respecter totalement les termes du présent règlement.

Aucune marque, société ou association (non partenaire des ECS) ne peut utiliser le logo ou les résultats à des fins publicitaires ou commerciales sans l'accord des organisateurs.

## 2 Calendrier

Dates	Circuit	Endurance	EMN
6 & 7 mai 2017	Donington Park (UK)	4h	76/1
30 juin & 1 <sup>er</sup> juillet 2017	Circuit de Spa-Francorchamps (BE)	4h	76/2
2 & 3 septembre 2017	Autodromo Enzo & Dino Ferrari Imola (IT)	4h	76/3
27 & 28 octobre 2017	Motorland Aragon (ES)	4h	76/4

## 3 Règlement particulier (RP)

Le règlement particulier (RP) comprendra toutes les informations complémentaires, ainsi que les détails relatifs à la manifestation en question :

- les classes participantes à l'épreuve ;
- le nombre de coureurs acceptés pour chaque essai et course ;
- le timing (contrôle administratif & technique, qualifications et courses) ;
- les spécificités concernant l'accès au paddock et au circuit ;
- l'adresse et le téléphone du secrétariat et du circuit ;
- les officiels.

Le RP sera envoyé au team manager trois semaines avant l'épreuve. Celui-ci devra s'assurer que chaque pilote ou membre du team ait pris connaissance du RP.

## 4 Engagements

Chaque pilote doit au préalable soumettre une demande d'engagement au secrétariat des European Classic Series.

### 4.1 Statuts des pilotes

#### 4.1.1 Pilotes Gold

- les pilotes ayant terminé dans les cinq premiers d'un championnat national depuis 2000 inclus ;
- les pilotes ayant marqué des points dans un championnat continental depuis 2000 inclus ;
- les pilotes ayant marqué des points dans un championnat du monde depuis 2000 inclus.

Ne sont pas concernés par les règles de formation des équipages : les pilotes de rallye, de motocross, de 50cc ou ayant participé à des compétitions de motos anciennes.

#### 4.1.2 **Pilotes Silver**

Les pilotes ayant remporté une manche des European Classic Series depuis 2013.

#### 4.1.3 **Pilotes Bronze**

Les pilotes ne rentrant pas dans les catégories Silver et Gold.

Chaque pilote devra, lors de son inscription, fournir son palmares complet, sans omission.

## 4.2 **Equipages**

Les critères de sélection des équipages admis aux European Classic Series sont stricts. Afin de conserver l'esprit amateur de la manifestation, les équipages devront être composés selon les règles émises ci-dessous.

A partir de la saison 2016, deux catégories sont créées pour le classement général des European Classic Series : une catégorie « Legend » et une catégorie « Classic ». Pour chaque catégorie les combinaisons suivantes sont possibles :

#### 4.2.1 **Legend**

- Gold-Silver
- Gold-Bronze
- Silver-Silver
- Gold-Silver-Silver
- Gold-Silver-Bronze
- Gold-Bronze-Bronze
- Silver-Silver-Silver
- Silver-Silver-Bronze

#### 4.2.2 **Classic**

- Silver-Bronze
- Bronze-Bronze
- Silver-Bronze-Bronze
- Bronze-Bronze-Bronze

La combinaison Gold – Gold n'est pas autorisée.

En outre, un pilote âgé de moins de 30 ans devra obligatoirement concourir avec au moins un pilote âgé de plus de **45** ans dans le même team.

Il est entendu que l'organisateur de l'épreuve se réserve le droit de refuser toute candidature présentant un caractère particulier même si ce dernier répond aux critères de sélection afin de préserver l'esprit des European Classic Series sans devoir motiver sa décision.

Lors de son engagement, chaque coureur devra s'engager à respecter le présent règlement.

En cas de non-respect des règles précitées, le ou les pilotes concernés seront exclus de l'épreuve sans remboursement des droits d'inscription.

#### 4.3 Procédure d'inscription

Tout concurrent souhaitant participer aux European Classic Series devra compléter le formulaire d'inscription officiel disponible sur notre site [www.europeanclassicseries.eu](http://www.europeanclassicseries.eu).

#### 4.4 Droit d'engagement

Le droit d'inscription devra être viré sur le compte bancaire mentionné sur le bulletin d'inscription pour chaque épreuve et cela au minimum 3 semaines avant la date de la manifestation. L'inscription sera validée dès réception du paiement. Passé ce délai, les droits d'engagement seront majorés de 200 €. La location du box est comprise dans les droits d'inscription.

Une demande ne sera considérée comme retenue qu'après confirmation de l'organisateur. Par ailleurs, ce dernier se réserve le droit de refuser une demande d'engagement même si elle a été introduite dans les délais.

Une licence sera demandée en **caution lors de l'enlèvement du transpondeur. Une caution de 50€ sera également demandée pour les brassards. La caution sera intégralement remboursée si les brassards sont restitués en bon état.**

Tout équipage engagé, ne prenant pas part aux essais sans raison valable, ne sera pas remboursé et ne récupérera pas sa caution.

##### 4.4.1 Nombre de coureurs

Les inscriptions seront clôturées lorsque le nombre maximum pour les entraînements sera atteint.

##### 4.4.2 Date de clôture

Date de clôture des engagements : 3 semaines avant l'épreuve.

##### 4.4.3 Désistement

En cas de désistement, le team doit informer l'organisateur par écrit. Les droits d'inscription ne seront pas remboursés pour les teams s'inscrivant à l'intégralité du championnat.

Pour les teams s'inscrivant séparément à chaque course, les frais d'inscription seront remboursés. Toutefois, une charge pour frais administratifs de :

- 250 € sera retenue si le team annule 2 mois avant l'événement
- 500 € sera retenue si le team annule 1 mois avant l'événement
- 750 € sera retenue si le team annule 15 jours avant l'événement.

Il n'y aura pas de remboursement pour les teams annulant dans les 2 semaines précédant l'événement.

## 5 Licence

Les pilotes doivent être titulaires d'une licence de leur fédération nationale accompagnée d'une autorisation de sortie émise par leur fédération nationale.

## 6 Jury

Le jury est composé de :

- le coordinateur de la section Vintage de la FIM Europe (président du jury) ;
- le directeur de course ;
- un délégué de DG Sport ;
- un délégué de la FMN.

Tous les membres disposent du droit de vote et, en cas d'égalité, le vote du président compte double. Le jury intervient sous requête du directeur de course.

## 7 Organisation des manifestations

### 7.1 Point pour le championnat

Pour chaque course, les points seront attribués selon l'échelle suivante:

1 <sup>er</sup>	25 points
2 <sup>e</sup>	20 points
3 <sup>e</sup>	16 points
4 <sup>e</sup>	13 points
5 <sup>e</sup>	11 points
6 <sup>e</sup>	10 points
7 <sup>e</sup>	9 points
8 <sup>e</sup>	8 points
9 <sup>e</sup>	7 points
10 <sup>e</sup>	6 points
11 <sup>e</sup>	5 points
12 <sup>e</sup>	4 points
13 <sup>e</sup>	3 points
14 <sup>e</sup>	2 points
15 <sup>e</sup>	1 point

### 7.2 Classement final du championnat

Pour le classement final du championnat, toutes les manches seront prises en compte. Pour chaque course, il y aura un classement et un podium scratch. Les trois premiers teams de chaque classe recevront également une coupe sur le podium.

En cas d'ex-aequo, le résultat de la dernière manche sera pris en compte.

## 8 Essais – Qualifications

Chaque pilote devra obligatoirement participer aux séances d'essais dans la série correspondant à son groupe. Pour obtenir le droit de prendre part à la course, chaque pilote devra décrocher un temps minimum de qualification dans au moins une séance de sa série. Ce temps minimum équivaut à 130 % de la moyenne des trois meilleurs temps de la série et dans sa classe. Par temps de pluie et sur décision de la direction de course, le temps minimum pourra être porté à 150% de la moyenne des trois meilleurs temps de la série.

Si un pilote participe dans un team composé de deux pilotes et qu'il ne parvient pas à réaliser le temps minimum de qualification dans sa série, il pourra exceptionnellement rouler dans la troisième séance pour se qualifier (toutefois, ce sera le temps obtenu durant la première séance qui sera utilisé pour composer la grille de départ). Les teams composés de deux pilotes qualifiés ne pourront prendre part à cette troisième session.

Durant les essais de nuit, chaque pilote doit accomplir au moins un tour chronométré. Les essais de nuit n'entrent pas en ligne de compte pour les qualifications.

La participation au warm-up n'est pas obligatoire.



## 9 Modification des équipages

Les modifications d'équipage sont autorisées entre pilotes qualifiés jusqu'à une heure après la fin de la dernière séance d'essais chronométrés et, dans tous les cas, avant le warm-up. Passé ce délai, plus aucune modification ne sera acceptée. Toute infraction à cette règle sera passible d'un stop & go.

## 10 Grille de départ

Au terme de la dernière séance d'essais qualificatifs, une réunion du jury permettra d'établir la grille de départ. Celle-ci comprendra les équipages retenus pour la course basée sur la moyenne des meilleurs temps réalisés par les coureurs de l'équipe lors des essais qualificatifs.

Pour les teams composés de deux pilotes, la moyenne sera calculée sur les temps des deux premières sessions.

Les machines ne disposant pas d'un démarreur autonome seront placées en fin de grille.

## 11 Briefing

Les pilotes devront obligatoirement assister au briefing.

Le lieu et l'horaire de ce briefing doivent être mentionnés dans le RP et doit se tenir au plus tard 2 heures avant le départ de la course.

Un contrôle et un relevé de présence seront faits à l'entrée du briefing. Le résultat de ce contrôle est remis au directeur d'épreuve immédiatement après la sortie de tous les coureurs. A la fin du briefing, chaque équipe devra communiquer à la direction de course l'identité du coureur qui prendra le départ de la course.

Chaque coureur absent en partie ou en totalité au briefing se verra infliger une pénalisation de une minute sur le temps de course.

## 12 Procédure de départ

La procédure de départ applicable est du type dit « Le Mans » ou en épi. En cas d'interruption de la course et si un départ doit être redonné, la procédure devra à chaque fois être répétée. La procédure de départ est la suivante :

12.1 Les pilotes doivent quitter les stands 20 minutes avant l'heure prévue du départ et se placer en épi sur la ligne de départ. Ils ont 3 minutes pour quitter la voie des stands, après quoi celle-ci est fermée. Dans aucun cas, il ne sera permis de pousser la moto jusqu'à la grille de départ. Si un pilote arrive trop tard, il démarrera la course de la voie des stands. Aucune autre pénalité ne sera appliquée dans ce cas.

12.2 Sur la grille, les motos doivent être échelonnées en biais selon un angle de 45 ° sur le côté de la piste, derrière la ligne de départ. Elles doivent être distantes de 2 mètres. Chaque moto sera tenue par un mécanicien. Les motos ne disposant pas de démarreur autonome (démarrage « à la poussette ») se placeront à la fin de la grille.

12.3 5 minutes avant le départ du tour de chauffe, le panneau « 5 minutes » sera montré sur la ligne de départ, les pilotes devront se placer de l'autre côté de la piste, face à leur machine.

3 minutes avant le départ du tour de chauffe, le panneau « 3 minutes » sera montré. A partir de cet instant, toute intervention mécanique sur les machines est interdite. Seules deux personnes par coureur peuvent rester sur la grille. Si le coureur désire encore faire des réglages, il doit pousser sa machine vers la voie des stands. Travailler sur une machine sur la grille après que le panneau « 3 minutes » a été présenté sera sanctionné par une minute de pénalité.

1 minute avant le départ du tour de chauffe, seuls les mécaniciens chargés de tenir la motocyclette pourront rester sur la grille. Présentation du panneau « 1 minute ».

Drapeau vert agité pour le départ du tour de chauffe, les pilotes s'élancent pour un tour de chauffe, après

quoi les pilotes placeront à nouveau et selon les mêmes modalités leur machine sur l'emplacement qui leur a été attribué sur la grille ;

- 12.4 Au centre de la ligne de départ, un commissaire avec drapeau rouge attend l'arrivée des coureurs sur la grille ; il reste en place jusqu'à ce que le directeur de course commence la procédure de départ et que le commissaire positionné en fin de grille indique que la grille est correcte au moyen d'un drapeau vert.

Un deuxième commissaire avec drapeaux vert et rouge se trouve à la fin de grille :

- au moyen du drapeau vert, il indique que la grille est en ordre ;
- au moyen du drapeau rouge, il arrête un coureur qui arrive en retard, après la voiture de direction de course, et veille à ce que ce coureur puisse partir d'une position d'arrêt à la fin de la grille ou, après le départ, qu'il se rende aux stands ;

- 12.5 1 minute avant l'heure du départ, le panneau "1 minute" sera présenté sur la grille. Les pilotes devront se placer de l'autre côté de la piste en face de leur moto. La piste sera alors complètement évacuée à l'exception des pilotes, des officiels et d'un mécanicien par machine.

A l'heure prévue pour le départ, le drapeau national sera abaissé par le directeur de course placé sur la grille ;

- 12.6 Les pilotes ne peuvent recourir à l'assistance de leur mécanicien pour démarrer leur machine. Un pilote n'ayant pas pu faire démarrer sa machine pourra se faire aider par son mécanicien après que le directeur de course ait agité le drapeau vert, après le départ de tous les autres concurrents.

- 12.7 Toute infraction à la procédure de départ sera sanctionnée par un **ride through**.

## 13 Arrêt aux stands

Toutes les interventions mécaniques ainsi que les changements de pilote doivent obligatoirement se dérouler devant le stand respectif de chaque équipage. A tout arrêt au stand, pour quelque raison que ce soit, le moteur doit être arrêté.

La vitesse dans la piste de décélération est strictement limitée à 60 km/h. Des contrôles seront effectués et des pénalités d'une minute seront infligées à ceux qui ne respecteraient pas cette vitesse.

Durant les qualifications, les excès de vitesse dans la piste de décélération seront sanctionnés par l'annulation du meilleur temps réalisé pendant ces qualifications. Durant la course, tout excès sera sanctionné d'une minute de pénalité.

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

## 14 Ravitaillements et changements de pilote

L'utilisation de jerricans, entonnoirs ou tout autre système utilisant des contenants ouverts est formellement interdite pour les ravitaillements en carburant.

Le nombre d'intervenants sur la motocyclette est libre. Certaines règles de sécurité seront toutefois d'application :

Le pilote est dans l'obligation de descendre de sa machine avant le ravitaillement.

La motocyclette devra impérativement être béquillée et son moteur coupé durant la totalité de l'intervention.

Durant le ravitaillement en carburant, aucune autre intervention ne pourra être effectuée sur la moto. Le ravitaillement en carburant doit être la dernière intervention pratiquée lors de l'arrêt au stand. Si une autre opération devait survenir après le plein d'essence, la machine devra obligatoirement être rentrée dans le stand.

Dans tous les cas, une personne par équipage sera affectée à la sécurité incendie c'est-à-dire qu'elle devra être munie d'un extincteur efficace contre les feux de carburant. Aucun ravitaillement ne pourra s'effectuer sans la présence de cette personne.

La motocyclette devra également être impérativement béquillée lors du changement de pilote. **Il n'est pas obligatoire d'éteindre le moteur s'il s'agit d'un simple changement de pilote.**

Les personnes affectées au ravitaillement de carburant, y compris celle chargée de la sécurité incendie, et toute personne se trouvant à moins d'un mètre de la motocyclette devront obligatoirement porter des vêtements résistants au feu, un casque intégral dont la visière sera fermée durant le ravitaillement (qu'il s'effectue durant les essais ou durant la course) ou une cagoule en coton et une paire de lunettes de protection. Cette règle est également d'application durant les essais libres et les séances qualificatives.

Le commissaire de stand doit impérativement être présent lors du ravitaillement en carburant. Il appartient à chaque équipe de requérir la présence du commissaire de stand avant d'effectuer le ravitaillement.

Seule la gravité est autorisée pour acheminer le carburant vers le réservoir de la moto. Lorsque la personne chargée du ravitaillement lâche la poignée d'ouverture du bidon, l'écoulement d'essence doit cesser automatiquement.

Le ravitaillement ne pourra être réalisé qu'au moyen d'un bidon à remplissage rapide dont la mise à l'air s'effectue soit à l'aide d'un dispositif commandé, soit lors de la pression exercée par le préposé au ravitaillement avec le bidon contre l'orifice de remplissage. Si le réservoir de carburant de la moto est équipé de deux bouchons, un de ces deux-ci doit être rendu inopérant.

Le remplacement de réservoir est permis à condition que le système de déclenchement et de rattachement soit vérifié et approuvé au cours du contrôle technique.

Pour remplir les bidons, les préposés devront également porter leur équipement de sécurité.

Le transport du carburant doit être effectué dans des contenants métalliques étanches.

Le stockage de carburant dans le stand est interdit. Il est formellement interdit de fumer dans, devant ou derrière les stands.

**Toute infraction à cet article sera sanctionnée par un ride through.**

## 15 Entraînements et course

### 15.1 Arrêt en piste

En cas d'arrêt sur la piste, un pilote ne peut en aucun cas s'éloigner de sa machine sous peine de mise hors course.

En cas de panne il est formellement interdit au pilote de pousser sa motocyclette à contre sens de la course.

Aucune intervention extérieure ne pourra être acceptée, le pilote en panne devra se débrouiller avec les moyens du bord.

Les itinéraires à emprunter en cas de panne seront définis lors du briefing. En empruntant ces itinéraires, un pilote ne pourra en aucun cas bénéficier d'une aide extérieure et devra se conformer aux instructions des commissaires. Si, pour une raison quelconque, un pilote choisit d'emprunter un autre itinéraire que ceux définis lors du briefing, il sera mis hors course. Le pilote qui décide de pousser sa moto le long du parcours établi ne pourra retirer aucune des protections prévues pour monter en piste (gants, casque, etc).

En cas de panne devant les stands, le pilote pourra, sous la protection d'un commissaire, emprunter la voie des stands à contre-sens en poussant sa machine, moteur arrêté, jusqu'à son stand. Dès l'entrée dans la zone des stands, deux mécaniciens pourront prendre la motocyclette en charge, le pilote devant rester à leurs côtés.

Si l'équipe le souhaite, elle peut demander une assistance pour que le pilote et le motorcycle soient ramenés dans un véhicule de l'organisation. Dans ce cas, ils seront déposés le plus près possible de la voie d'entrée des stands, de l'entrée des stands ou devant le local des contrôles techniques (à préciser dans les RP). Depuis ce lieu, deux personnes de l'équipe pourront ramener le motorcycle au stand, sous le contrôle d'un officiel.

Son tour de piste sera comptabilisé dans son décompte de la course.

Si suite à un problème collectif plusieurs équipes souhaitent bénéficier de cette aide, la prise en charge des équipes sera faite suivant l'ordre de la grille de départ.

Le nombre de véhicules disponible sur les circuits doit être indiqué clairement dans les Règlements Particuliers.

Aucune autre assistance que celle de l'organisation ne sera admise.

#### 15.2 Conduite après une chute

En cas de ou suite à une chute, si un coureur doit être évacué vers le centre médical, il pourra, après accord du médecin de la course, rejoindre sa machine. Il doit à tout moment être accompagné par un officiel.

#### 15.3 Conduite en course

Les pilotes ne peuvent pas rester en piste plus de 45 minutes consécutives, pit stop inclus. Ils ne peuvent rester en piste durant plus de deux heures et quarante minutes au total.

Sanction appliquée en cas de dépassement du temps de piste de 45 minutes consécutives :

- temps de piste supérieur à 45 minutes mais inférieur à une heure, pit stop **non** inclus : STOP &GO ;
- temps de piste supérieur à une heure, pit stop **non** inclus : 5 minutes de pénalité
- temps de piste supérieur à 75 minutes, pit stop **non** inclus : drapeau noir
- temps de piste total supérieur à 160 minutes, pit stop **non** inclus : 10 minutes de pénalité

Chaque pilote devra se conformer strictement aux injonctions de la direction de course. Si celle-ci montre le drapeau noir, le pilote devra immédiatement rentrer dans la voie des stands. En cas de drapeau noir avec un rond orange, ce sera l'arrêt immédiat.

Dans le cas où un pilote effectue un double relais, celui-ci doit rentrer au stand, descendre de sa moto, remonter sur la moto et reprendre la piste.

#### 15.4 Sanctions pendant la course

Si des sanctions sont infligées à un coureur pendant la course, elles seront communiquées rapidement au responsable de l'équipe en question.

#### 15.5 Procédure de Stop & go

Pendant la course, le coureur sera prié de s'arrêter dans la zone de pénalité dans la voie des stands. S'arrêter à tout autre endroit dans la voie des stands n'est pas autorisé. Il doit arrêter sa machine complètement et rester à l'arrêt pendant 30 secondes. Il peut ensuite reprendre la course.

Le coureur doit respecter la limitation de vitesse (60 km/h), depuis le début de la voie des stands, jusqu'à la sortie. En cas d'infraction de cette limitation de vitesse, la procédure "Stop & Go" sera répétée ; dans le cas d'une seconde infraction de cette limitation de vitesse, le drapeau noir sera présenté au coureur.

Dans le cas d'un nouveau départ, la règle susmentionnée est également d'application.

Dans le cas d'une course interrompue avant que la pénalité ne soit appliquée, et s'il y a une deuxième partie, le coureur pénalisé pour un départ anticipé sera tenu de d'effectuer son "Stop & Go" après le départ de la deuxième partie de la course.

Dans le cas où un coureur n'a pas encore effectué sa pénalité pour départ anticipé, infligée lors de la première partie de la course et qu'il a également anticipé le départ de la deuxième partie de la course, il se

verra présenter le drapeau noir.

Une fois que l'équipe a été avertie de la pénalité, un panneau avec le mot "STOP" et le numéro du coureur sera présenté à la ligne de départ.

Si le panneau "STOP" a été présenté 5 fois au coureur concerné et qu'il ne s'arrête toujours pas, le drapeau noir lui sera alors présenté à son 6ème passage.

Si plus d'un coureur sont pénalisés, le panneau "STOP" sera présenté à un autre coureur pénalisé lors des tours suivants. L'ordre des arrêts sera basé sur les temps des qualifications, le coureur le plus rapide s'arrêtant en premier.

Si un coureur encourt une pénalité de "Stop & Go", l'équipe peut alors avoir un mécanicien présent dans la zone de pénalité pour assister son coureur, sous la direction des commissaires, afin de redémarrer sa machine si elle cale. Le mécanicien ne doit pas interférer dans la procédure "Stop & Go", laquelle est sous le contrôle de la direction de course.

Dans le cas où un coureur manque de répondre aux instructions d'effectuer un "Stop & Go", et qu'il y a plus d'un coureur pénalisé, aucun coureur suivant ne sera prié de s'arrêter, jusqu'à ce que le coureur précédent se soit arrêté ou que le drapeau noir lui ait été présenté.

Il est strictement interdit au coureur qui effectue une procédure "Stop & Go" de s'arrêter dans la voie des stands sous peine d'exclusion. Si tel est le cas, et ce pour autant qu'il se soit initialement arrêté avant la cinquième présentation du panneau "STOP", il doit reprendre la piste et effectuer la procédure "Stop & Go" après avoir parcouru un tour du circuit.

Dans le cas où un coureur pénalisé n'a pu effectuer la procédure "Stop & Go" avant la fin de la course, une pénalité de 1 minute sera ajoutée à son temps de course.

#### 15.6 Neutralisation de la course

En cas d'intempéries ou d'événements exceptionnels (pluie, brouillard...) la direction de course peut à tout moment neutraliser la course en faisant monter en piste le safety car. Dans ce cas, un véhicule spécialement balisé, portant visiblement les mots « Safety Car » sur le côté et à l'arrière, muni de gyrophares clignotants oranges sur le tout, emprunte la piste. Dès ce moment, les drapeaux jaunes seront agités et les panneaux SC seront présentés aux postes de commissaires.

Les pilotes se placeront en file indienne derrière le safety car, sans se dépasser. Pour rappel, il est strictement interdit de dépasser un safety car. Le pilote qui dépasse lorsque la safety car est en piste, se verra affligé une pénalité d'une minute.

Durant la neutralisation, les machines peuvent s'arrêter au stand.

Les coureurs, une fois l'arrêt au stand accompli, devront venir se positionner en file indienne à la sortie de la voie des stands et ne pourront rejoindre la piste que lorsque le feu vert situé à cet endroit sera allumé. Il sera allumé pendant une durée de 10 secondes, 10 secondes après que le safety car soit passé au niveau du feu rouge. Ensuite, la sortie de la voie des stands sera à nouveau fermée (feu rouge). Les coureurs qui n'ont pas quitté la voie des stands devront attendre le prochain passage.

Le safety car rentrera au poste d'où il est sorti lorsque le Directeur de course annoncera que les conditions de sécurité en piste sont rétablies. Le safety car devra tout d'abord boucler un tour complet du circuit, gyrophares clignotants oranges éteints, les dépassements restant toujours interdits jusqu'au moment où il quitte la piste. Dès qu'il aura quitté la piste, tous les drapeaux jaunes et panneaux SC seront retirés simultanément le long de la piste, la sortie de la voie des stands sera de nouveau ouverte en permanence, 10 secondes après qu'un coureur ait passé la sortie de la voie des stands.

Le temps écoulé en régime de neutralisation est considéré comme temps de course.

#### 15.7 Arrêt de la course

En cas d'arrêt de la course au moyen du drapeau rouge, l'ensemble des machines devra prendre place en

parc fermé. L'emplacement de celui-ci sera défini lors du briefing.

Si la décision de donner un nouveau départ devait être prise, le directeur de course annoncera le plus rapidement possible la nouvelle heure de départ.

Il sera loisible à la direction de course de relancer la course derrière safety car ou en appliquant une nouvelle procédure de départ (tour de reconnaissance, tour de chauffe, placement en grille, etc...).

Si la course est arrêtée moins de trois tours après son lancement, toutes les équipes pourront repartir, y compris les machines accidentées, après approbation d'un contrôleur technique.

Si la course est arrêtée après plus de trois tours mais moins de deux tiers du temps, toutes les machines ayant pris le départ et n'ayant pas abandonné seront autorisées à repartir.

Après un placement en parc fermé (sauf pour les machines dont l'état ne permet pas un tel déplacement), la direction de course tiendra les concurrents informés de la procédure à appliquer par la suite.

S'il s'avère impossible de donner un nouveau départ, les résultats seront pris en considération.

Si les deux tiers de la durée initiale de la course ont été disputés, la course sera considérée comme une course complète.

#### 15.8 Arrivée

Lorsque le coureur de tête arrive au terme du temps prévu pour la course, on lui présentera le drapeau à damier à la ligne d'arrivée, au niveau de la piste. Le drapeau à damier continuera à être présenté aux coureurs suivants.

Trois minutes après la présentation du drapeau à damiers, aucun coureur ne pourra quitter la voie des stands pour emprunter la piste. A cet effet, le feu rouge sera allumé à la sortie de la voie des stands ou un commissaire présentera également un drapeau rouge.

#### 15.9 Classement

Le classement sera établi en fonction du nombre de tours accomplis et du temps de passage.

Pour être classée, une équipe doit :

- avoir franchi la ligne d'arrivée sous le drapeau à damiers sur la piste (et non dans la voie des stands). Le coureur doit être en contact avec sa machine ;
- avoir franchi la ligne d'arrivée après le vainqueur dans le temps limite fixé par le RP ;
- avoir couvert au moins 75% de la distance parcourue par l'équipe vainqueur de la classe correspondante.

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

#### 15.10 Chronométrage

Le Chronométrage s'effectue à l'aide d'un système électronique d'enregistrement des passages des coureurs basé sur l'utilisation de « transpondeurs ».

Il est de la responsabilité du coureur d'entrer en piste tant lors des essais que pour la course avec une motocyclette équipée d'un « transpondeur » loué sur place auprès du collègue de chronométrage.

L'échange ou le prêt de « transpondeurs » entre coureurs sont interdits.

#### 15.11 Abandon

Chaque concurrent qui décide d'abandonner est tenu de le signaler le plus rapidement possible à la direction de course.

## 15.12 Réclamations

Toute réclamation devra être faite par écrit et remise au directeur de course **au plus tard** 30 minutes après l'arrivée du premier concurrent, conformément aux règles édictées par le Règlement sportif et technique des European Classic Series. La caution à joindre à la demande de réclamation est fixée à 130€ selon les normes FIM Europe. Si la partie qui présente une réclamation est la partie gagnante, la caution lui sera remboursée.

## 15.13 Application du règlement

Chaque équipage est censé connaître le présent règlement et s'engage à l'appliquer tout au long de la durée de la manifestation. En cas de litige ou de points absents de ce règlement, seul le jury sera apte à trancher.

## 15.14 Abandon de recours

Les pilotes et les équipages, par le fait de leur engagement à cette épreuve, renoncent à tout droit de recours contre l'organisateur et ses collaborateurs pour tout dommage auquel ils pourraient être exposés, pour tout acte ou omission de l'organisateur et ses préposés.

## 15.15 Annulation d'une épreuve

Si une épreuve des European Classic Series devait être annulée pour une quelconque raison, les organisateurs ne pourront en être tenus responsables et, de ce fait, les concurrents ne pourront réclamer aucune indemnité. Sauf cas de force majeure, les concurrents seront avertis préalablement de la suppression de la course et les droits d'inscription seront remboursés.

## 15.16 Responsabilités

L'organisateur décline toute responsabilité en cas de dommages qui surviendraient à une motocyclette, à ses accessoires et à tout matériel que ce soit par accident, incendie, vol ou toute autre cause.

# 16 Drapeaux et feux

Les commissaires et autres officiels présentent des drapeaux ou feux pour donner des informations et/ou transmettre des instructions aux coureurs pendant les essais et les courses.

Tous les drapeaux sont présentés agités.

### 16.1.1 Drapeaux et feux utilisés pour donner des informations

#### 16.1.1.1 **Drapeau national**

Peut être utilisé, agité, pour donner le départ de la course.

#### 16.1.1.2 **Drapeau vert**

*Signification* : la piste est dégagée.

- Ce drapeau doit être présenté agité à chaque poste de commissaires aux drapeaux, pendant le premier tour de chaque séance d'essais et du warm-up, pendant le tour de reconnaissance et pendant les tours de chauffe.
- Ce drapeau doit être présenté agité au poste de commissaire aux drapeaux situé immédiatement après l'accident ayant nécessité l'utilisation d'un ou de plusieurs drapeaux jaunes.
- Ce drapeau doit être agité par le starter pour signaler le départ des tours de chauffe.
- Lorsque la sortie de la voie des stands est ouverte, ce drapeau doit être agité à la sortie de la voie des stands.

### **16.1.1.3 Feu vert**

Ce feu doit être allumé à la sortie de la voie des stands pour signaler le départ des séances d'essais et du warm up, le départ du tour de reconnaissance et le départ des tours de chauffe.

### **16.1.1.4 Drapeau jaune à bandes rouges**

*Signification* : l'adhérence dans cette section de la piste peut être modifiée pour une raison autre que la pluie.

Ce drapeau doit être présenté agité au poste de commissaire aux drapeaux.

### **16.1.1.5 Drapeau blanc avec croix diagonale rouge**

*Signification* : gouttes de pluie sur cette partie du circuit.

Ce drapeau doit être présenté agité au poste de commissaire aux drapeaux.

### **16.1.1.6 Drapeau blanc avec croix diagonale rouge + drapeau jaune à bandes rouges**

*Signification* : pluie sur cette partie du circuit.

Ces drapeaux doivent être présentés ensemble agités au poste de commissaire aux drapeaux.

### **16.1.1.7 Drapeau bleu**

*Signification* : présenté agité au poste de commissaires aux drapeaux, ce drapeau indique à un coureur qu'il est sur le point de se faire dépasser.

Pendant les essais, le coureur concerné doit garder sa ligne et ralentir progressivement pour permettre au coureur plus rapide de le dépasser.

Pendant la course, le coureur concerné va se faire prendre un tour. Il doit permettre au(x) coureur(s) plus rapide(s) de le dépasser à la première occasion.

En tout temps, ce drapeau doit être agité au coureur quittant la voie des stands si du trafic s'approche sur la piste.

### **16.1.1.8 Drapeau à damiers noir/blanc**

Ce drapeau doit être agité à la ligne d'arrivée au niveau de la piste pour indiquer la fin de la course ou de la séance d'essais.

### **16.1.1.9 Drapeau à damiers et drapeau bleu**

Ce drapeau à damiers noir/blanc doit être agité avec le drapeau bleu présenté, lui, immobile à la ligne d'arrivée au niveau de la piste lorsqu'un(des) coureur(s) précède(nt) de près le coureur de tête, avant la ligne d'arrivée, lors du dernier tour (voir 10.6 – Arrivée).

### **16.1.1.10 Feux bleus clignotants**

Ils doivent être allumés à la sortie de la voie des stands en tout temps pendant les essais et la course.

## **16.1.2 Drapeaux et feux transmettant des informations et des instructions**

### **16.1.2.1 Drapeau jaune**

Un seul drapeau jaune agité au poste de commissaire aux drapeaux indique qu'il y a un danger plus avant, sur le bord de la piste.

Deux drapeaux jaunes agités au poste de commissaire aux drapeaux indiquent qu'il y a un danger obstruant totalement ou partiellement la piste.



- Les coureurs doivent ralentir et être prêts à s'arrêter. Il est interdit de dépasser jusqu'à l'endroit où un drapeau vert est agité.
- Si immédiatement après avoir doublé, le coureur réalise qu'il a commis une infraction, il doit lever la main et laisser passer le(s) coureur(s) qu'il vient de doubler. Dans ce cas, aucune sanction ne lui sera infligée.
- Lors du tour de l'inspection finale, ce drapeau doit être agité à l'endroit exact où le commissaire de drapeau sera posté pendant les essais et les courses.

#### 16.1.2.2 Drapeau blanc

*Signification* : un véhicule d'intervention est sur la piste.

- Agité au poste de commissaire aux drapeaux, ce drapeau indique que le coureur va rencontrer le véhicule dans la section présente de la piste.
- Le dépassement entre coureurs est interdit pendant la présentation du drapeau blanc. Le dépassement du véhicule d'intervention est autorisé.
- Dès qu'un tel véhicule s'arrête sur la piste, les drapeaux blancs doivent être maintenus et les drapeaux jaunes doivent également être présentés.

#### 16.1.2.3 Drapeau rouge et feux rouges

Lorsque la course ou les essais sont interrompus, le drapeau rouge doit être agité à chaque poste de commissaire aux drapeaux et les feux rouges autour de la piste doivent être allumés. Les coureurs doivent retourner lentement aux stands.

Lorsque la sortie de la voie des stands est fermée, ce drapeau doit être présenté **agité** à la sortie de la voie des stands et le feu doit être allumé. Les coureurs ne sont pas autorisés à quitter la voie des stands.

A la fin de chaque séance d'essai ou warm-up, les feux rouges seront allumés sur la ligne de départ.

Le drapeau rouge doit être présenté immobile sur la grille à la fin du tour de reconnaissance et à la fin des tours de chauffe.

Le drapeau rouge peut également être utilisé pour fermer la piste.

#### 16.1.2.4 Drapeau noir

Ce drapeau est utilisé pour transmettre des instructions à un coureur uniquement et il est présenté agité à chaque poste de commissaire aux drapeaux avec le numéro du coureur. Le coureur doit s'arrêter aux stands à la fin du tour en cours et ne peut pas repartir.

Ce drapeau devra être présenté seulement après que l'équipe du coureur a été notifiée.

#### 16.1.2.5 Drapeau noir avec rond orange (Ø 40 cm)

Ce drapeau est utilisé pour transmettre des instructions à un coureur uniquement et il est présenté immobile à chaque poste de commissaire aux drapeaux avec le numéro du coureur.

Ce drapeau informe le coureur que sa moto a des ennuis mécaniques susceptibles de constituer un danger pour lui-même ou pour les autres coureurs, et qu'il doit immédiatement quitter la piste.

### 16.1.3 Signalisation par panneau

#### **16.1.3.1 Panneau blanc avec lettres « SC » en noir**

Présenté aux postes de commissaire aux drapeaux combinés avec les drapeaux jaunes: la course est neutralisée.

Les coureurs doivent ralentir et être prêts à rattraper un safety car.

Il est interdit à un coureur de dépasser un autre coureur pendant la présentation de ce drapeau.

Il est autorisé de dépasser le véhicule d'intervention.

Il est interdit de dépasser le safety car. Les coureurs doivent rouler en file indienne derrière lui.

Le pilote qui dépasse lorsque la safety car est en piste, se verra affligé une pénalité d'une minute.

## **17 Interprétation du règlement**

En cas de contestation au sujet de l'interprétation du règlement sportif et technique des European Classic Series **les règlements FIM du Championnat du Monde d'Endurance seront suivis.**

Seul le texte en langue française fera foi.