



LES 23H60



13, 14, 15 et 16 juillet 2023

REGLEMENT GENERAL de L'EPREUVE N° 26

Capacité : Zone Union Européenne ZUE

ART 1 : DEFINITION

L'A.S.C.O.P. Moto Le Mans : Le Mortier Charmant 72460 SILLE LE PHILIPPE Tél. : 06 47 735 734 et
Le MOB CLUB Montgesnois 6 rue des Piliers 72450 MONTFORT LE GESNOIS Tél : 06 88 85 52 46
organisent une épreuve d'endurance « **Moto 25 Power** », dénommée : « **Les 23H60** »*.
Cette 12^{ème} édition se déroulera sur le **Circuit International de Karting (C.I.K.) au Mans** du 13 au 16 juillet
2023 et aura une durée de 24 heures.

ART 1.1 - CATEGORIES

Les machines admises à participer à cette épreuve seront réparties en **3 catégories**

1 Machines open 2 temps et 4 temps mono ou bicylindre à boîte de vitesse ou variateur n'excédant pas **15cv** :

Plaques noires, numéros blancs

2 Machines open 2 temps et 4 temps mono ou bicylindre à boîte de vitesse ou variateur n'excédant pas **25cv** :

Plaques jaunes, numéros noirs

3 Machines électriques : Puissance 11 kW (équivalent 15 cv), Tension nominale 48 V (60 V max),
(sous réserve homologation FFM) Intensité 180 A (limité par un fusible plombé) .Double coupe circuit

Plaques vertes, numéros noirs

Les machines des catégories 1 et 2 devront obligatoirement être équipées d'un compte tour en état de marche et étalonné.

ART 1.2 - ATTRIBUTION DES NUMEROS :

Pour les Teams n'ayant participé à aucune épreuve de Championnat de France, un numéro leur sera attribué par l'organisateur à compter du **22 avril 2023** (toutefois les Teams pourront demander un N° qui leur sera attribué dans la mesure des possibilités...)

ART 2 : REGLEMENT TECHNIQUE ENDURANCE

Les moteurs et les boîtiers d'allumage électronique pourront être plombés par le commissaire technique.
Le fusible des machines électriques sera plombé systématiquement.

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).

A) MODIFICATIONS OBLIGATOIRES

- Démontage des béquilles, rétroviseurs, clignotants, pédales, sauf phare et feu AR.
- Embouts de guidons fermés.
- Les repose-pieds devront être repliables avec ressorts de rappel ou réalisés dans un matériau facilement cassable.
- Tous les reniflards (essence, huile, eau, électrolyte) devront aboutir dans un ou plusieurs récupérateurs.
- Tous les bouchons de remplissage ou de vidange devront être freinés.
- Avertisseur sonore démonté ou neutralisé.
- Pour toutes les modifications et dispositions non comprises dans ce paragraphe se reporter à l'article 3 du Règlement Technique Général Moto 25 Power (voir sur le site de la F.F.M.).

* Marque Déposée 1

B) CARBURANT :

Le stockage du carburant dans les stands sera limité à 40 litres maximum et uniquement dans des « contenants » (jerrican en matière homologuée par la FFM ou fût métallique), 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 (SP 98) 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.

RAVITAILLEMENT

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. Pas de tenue « estivale » ! Ces consignes sont applicables durant les essais et la course ainsi que pour le transvasement du carburant. La présence d'une personne 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.

Un chèque caution d'un montant de 500 € sera demandé à chaque Team pour garantir l'enlèvement de leurs protections et le nettoyage du sol des stands après la fin de l'épreuve. Ce chèque sera encaissé en cas de non-respect de cette procédure.

C) MOTEUR

Un seul moteur autorisé.

Le changement de toutes les pièces du moteur est autorisé pendant l'épreuve.

Un jeu de carter moteur nu pourra être présenté au contrôle technique. Ce jeu de carter sera identifié différemment de celui monté sur la machine et ne pourra être monté qu'en présence d'un commissaire technique.

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.

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

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

ART 3 : TRACE

Le circuit a une longueur de 1384 m et une largeur de 8,30 m.

ART 4 – PILOTES ET EQUIPAGE

Chaque équipage sera **composé de quatre à six pilotes** (**attention** : le temps de conduite (journalier) est en rapport avec l'âge du pilote ; art.15 des règles techniques de sécurité « RTS » FFM et art. 10 ci-dessous).

Chaque team est seul « décideur » du nombre de pilotes (4 à 6) à participer.

RAPPEL : cette épreuve est inscrite en ZUE.

Un pilote ne peut être inscrit que dans une seule équipe et ne peut pas être âgé de moins de 12 ans.

Les pilotes devront être titulaire d'une licence, FIM Europe, NJ3, NCO 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.

Une autorisation parentale est obligatoire pour les pilotes et les panneauteurs mineurs.

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.

ART 5 : ENGAGEMENT : bulletin officiel diffusé LE 26 MARS 2023, pour être retenu les Teams devront obligatoirement utiliser le document officiel.

Date limite des engagements le 1^{er} avril pour une diffusion de la liste officielle des engagés Le 9 avril.

Le bulletin d'engagement devra être retourné au secrétariat du MOB CLUB MONTGESNOIS uniquement par voie postale : à MOB CLUB MONTGESNOIS 6 rue des Piliers 72450 MONTFORT LE GESNOIS

Celui-ci devra être accompagné du droit d'engagement fixé à 1470 € : 3 chèques (voir ci-dessous) :

Engagement aux 23h60 2023 >>> 1470 euros

Ce droit d'engagement sera composé de 3 chèques à l'ordre de: « les 23H60 »

- ✓ **Un chèque de 470 €** encaissé lors de la diffusion de la liste Officielle des engagés (le 9 avril ; non remboursable après encaissement).
- ✓ **Un chèque de 1000 €** encaissé le 1^{er} juin (non remboursable).
- ✓ **Un chèque (caution) de 500 €** couvrant les garanties des emplacements mis à disposition, le support et le transpondeur les brassards pour les pilotes, etc. ...

ATTENTION

Les demandes d'engagement seront validées dans l'ordre chronologique d'arrivée des dossiers d'inscription (Bulletin officiel accompagné des 3 chèques)

RAPPEL : seul le cachet de la poste fait foi de la date d'envoi.

Le nombre d'engagés est limité à la capacité des stands (40) du circuit soit 40 machines (+ 4 en double dans les stands ayant une double zone de ravitaillement).

Rappel : La capacité du C.I.K. est de 49 motos en endurance !

La configuration des stands, 4 de concernés, peuvent néanmoins accueillir 2 machines.

Afin de répondre aux nombreuses demandes d'engagement si un Team veut engager 2 machines cela sera donc possible sous réserve qu'il accepte la 2^{ème} machine dans le même stand ; l'engagement de cette deuxième machine sera de 1070 € (470 et 600 €) et 500 € de caution.

Les engagements ne deviennent définitifs qu'après confirmation (diffusion de la liste officielle des engagés le 9 avril 2023) et encaissement des droits par l'organisateur.

ART 5.1 : FORFAIT // DESISTEMENT :

Team déclarant forfait : Avant le 17 mai : 470 € seront retenus (1^{er} chèque d'inscription) ; pour tout forfait et ce quelle que soit la raison.

Cette déclaration devra être faite par écrit (email) auprès de l'organisateur

A partir du 1^{er} juin 2023 : le solde de l'engagement (2^{ème} chèque) soit 1000 € (ou 600€) sera encaissé et non remboursable.

ART 6 : CHRONOMETRAGE - TRANSPONDEURS

Le chronométrage des machines se fera par système transpondeur. Les concurrents se verront remettre un support et un transpondeur qu'ils devront fixer sur leur machine.

Le transpondeur (et son support) sont sous l'entière responsabilité du concurrent, pendant toute la manifestation et jusqu'à sa restitution. En conséquence, la perte, le vol ou la détérioration de ce transpondeur est à la charge du concurrent. Il doit être restitué au plus tard une heure après la fin de la course.

La partie caution du transpondeur et de son support est de 250 €.

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

ART 7 : VERIFICATIONS - BRIEFING

Vérifications Administratives : les pilotes devront présenter :

Leur licence NCO, NPH, NJ3C, FIM Europe ou la licence LJA (licence 1 manifestation).

- ✓ Une pièce d'identité (afin de confirmer l'identité du participant)
- ✓ Les concurrents mineurs devront être obligatoirement accompagnés d'une personne représentant légal ou mandaté.

Les licences *1 manifestation* LJA doivent être prises et payées (75 €) en ligne sur le site de la FFM au plus tard le 4 juillet...

PAS D'ENCAISSEMENT DES LICENCES 1 MANIFESTATION SUR LE CIRCUIT

Obligation de la saisie et du paiement en ligne sur le site de la FFM avant l'épreuve.

Vérifications Techniques : les machines conformes aux prescriptions des articles 2 et 3 du présent règlement devront être présentées avec plaques et numéros de course.

En même temps que la machine, les pilotes devront présenter :

- Leur casque homologué, de type intégral, d'une seule pièce et avec jugulaire.
- Leurs gants et bottes ou chaussures montantes en cuir.
- Leur combinaison en cuir. (le brassard rétro-réfléchissant) Doublures Nylon interdites.
- Leur protection dorsale homologuée par la norme EN1621-2 (ou -4)
- Leurs tapis environnementaux. Un tapis dans le stand et à l'extérieur sont obligatoires.
- Jerricans normés hydrocarbures ou un fût métallique de 20 à 30 l maximum.

Briefing ; La présence du Team Manager au briefing est obligatoire (signature de chaque responsable)

ART 8 : ESSAIS QUALIFICATIFS

Pour être qualifiés :

Tous les pilotes devront être en dessous de 130 %, de la moyenne des 3 meilleurs temps des essais qualificatifs.

Chaque Team devra déterminer le pilote 1-2-3-4-5-6 et ne sera plus interchangeable après le contrôle administratif pour les essais et la course.

Ceux-ci déterminent la place sur la grille de départ, ils se dérouleront ;

Le vendredi 14 juillet de 19h à 20h30.

Chaque pilote composant le team aura une séance de 12 minutes d'essais qualificatifs obligatoires

Chaque team devra déterminer le pilote 1-2-3-4-5-6

Une séance d'essais de nuit sera obligatoire le vendredi 14 juillet de 22h15 à 23h30.

ART 9 : DEPART

Procédure de départ en conformité à l'art 9 du règlement du Championnat de France d'endurance Moto 25 Power.

La grille de départ sera établie après les essais qualificatifs et affichée dès les séances d'essais terminées.

Chaque équipage désignera le pilote qui prendra le départ.

Un tour de reconnaissance sera effectué par toutes les machines qui viendront se placer sur la grille de départ, type Championnat de France vitesse (ligne de trois machines décalées), moteur en marche et pilote sur la machine. Sur ordre du directeur de course les pilotes s'élanceront ligne par ligne pour effectuer un ou deux tours de chauffe (décision de la direction de course).

Après le ou les tours de chauffe, les machines reviendront se placer sur la grille de départ ligne par ligne machines en marche et pilote sur la machine, sous les ordres du directeur de course jusqu'au baisser du drapeau national.

Si une machine ne peut rester en marche sur la grille de départ, elle ira se placer en fond de grille et son départ « à la poussette » sera différé de cinq secondes après le baisser du drapeau tricolore.

Le Team dont le pilote aura pris le « départ à la poussette » à sa place sur la grille au moment du baisser du drapeau tricolore, sera sanctionné d'un tour de pénalité.

ART 10 : COURSE, RELAIS

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

*****Temps de conduite : Chaque relais (jeunes et seniors) est limité à 30 minutes maximum !**

Référence : jour calendaire, exemple : 4 relais le samedi et 4 relais le dimanche

DE 12 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.

Le dépassement du temps de conduite donnera lieu à des sanctions.

Le doublement du temps de conduite est strictement interdit.

La durée de la course est de 24 Heures

Procédure « Stop and 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 portant l'inscription « STOP and GO » accompagné du numéro de la machine sera présenté au pilote. Celui-ci aura cinq tours maximum 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**.

ARRETS

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...

Arrêt de la course : mesures particulières, Art 10 du règlement du Championnat de France d'endurance moto 25 Power.

Procédure nouveau départ :

Le nouveau départ aura lieu, au plus tôt 15 minutes après que les teams en aient été informés. Le pilote ou le mécanicien de chaque team est autorisé à récupérer la machine en parc fermé. 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 information. 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 un tour complet 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.

Neutralisation :

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

- La direction de course et les chefs de poste 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 dernier concurrent derrière le safety-car et ce pendant 10 secondes pour permettre aux concurrents dans les stands de reprendre la piste.

Les tours réalisés durant cette procédure sont comptabilisés au même titre que ceux de la course.

A la fin de l'intervention, le véhicule éteindra son gyrophare en passant devant le poste de chronométrage et sortira de la piste à la fin du tour à **hauteur du parc médical ; les motos devront respecter le régime de drapeau jaune et ne devront pas se dépasser avant le passage sur la boucle de chronométrage >>> ligne d'arrivée (passerelle).**

ART 11 : ARRIVEE

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 10 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.

ART 12 : CLASSEMENT DE LA COURSE

Un classement scratch et un classement par catégorie seront établis à l'issue de la course.

***Dans le cas d'une catégorie composée de moins de six machines, celle-ci ne sera pas retenue au classement scratch.

Le classement de la course sera établi en fonction du nombre de tours accomplis et de l'ordre de passage sur la ligne d'arrivée.

*** Pour être classé, un équipage doit :

- Avoir franchi la ligne d'arrivée (sur la piste) dans les dix minutes qui suivent l'arrivée du premier.
- Avoir couvert au moins 66% du nombre de tours parcourus par le vainqueur de sa catégorie.

Récompenses

Des coupes ou récompenses seront remises par l'organisateur, à l'issue de cette épreuve, aux trois premiers Teams du classement scratch ainsi qu'aux trois premiers Teams de chaque catégorie dès lors que celles-ci seront composées d'au moins cinq Teams engagés dans l'épreuve.

ART 13 : VERIFICATIONS FINALES

A la fin de la course, toutes les machines seront placées en parc fermé.

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

ART 14 : RECLAMATIONS

Elles devront être présentées, par écrit, au Directeur de course, accompagnées d'une caution de **400 €**, 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 **200 €** pour un moteur 2 temps et **300 €** 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 et d'un membre du Jury.

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).

ART 15 : 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.

Le non-respect de la réglementation de l'article 2 (alinéa B) sur le carburant entraînera la mise hors course immédiate.

ART 16 : OFFICIELS

Les officiels seront désignés par l'ASCOP Moto Le Mans et le Mob Club Montgesnois.

ART 17 : 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.

ART 18 : RESPONSABILITES

Il est rappelé aux Teams que leurs matériels sont placés sous leur entière responsabilité durant toute la manifestation. Ils doivent notamment en assurer la surveillance constante et ne pourront en aucun cas invoquer la responsabilité civile du club organisateur en cas de vol ou de dégradation.

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

ART 19 : LAISSEZ – PASSER

Les laissez-passer fournis par les organisateurs 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.
- **4 laissez-passer pour les panneauteurs** seules les personnes en possession de ce laissez-passer auront accès à l'espace de panneautage.

***** Tout contrevenant à cette mesure verra son Team sanctionné d'une pénalité de 10 tours.**

- **4 laissez-passer pour les mécaniciens.**

* **Seules les personnes en possession de ce 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, panneauteurs et pilotes.

ART 20 : 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 !

ART 21 : STANDS ET SUPPORT PADDOCK

Un véhicule ou un barnum pourra stationner à l'arrière ou être installé au support paddock afin d'entreposer différents matériaux.

Un chèque de caution de 500 euros sera demandé (lors de la demande d'engagement) à chaque Team couvrant la propreté du stand, support paddock et du paddock mais également le transpondeur et son support. Ce chèque sera encaissé en cas de non respect de cette procédure (exemple : les tapis de sol devront être déposés dans les conteneurs prévus à cet effet).

ART 22 : UTILISATION DE LA MARQUE *et interdiction préfectorale :

Les 23h60 de l'ASCOP Moto Le Mans est une marque déposée auprès de l'INPI.

Son utilisation doit faire l'objet d'une convention établie entre l'ASCOP Moto Le Mans (propriétaire de la marque, représenté par son Président) et le demandeur.

L'utilisation abusive et non autorisée de la marque entraînera des poursuites.

L'utilisation, dont le remplissage de piscines, spas et autres bassins est strictement interdit sur l'ensemble du site (directives préfectorales).

Tout contrevenant pourra se voir poursuivi par l'A.C.O. gestionnaire des installations.

REGLEMENT TECHNIQUE GENERAL

ART 1 - Généralités

Articles 1, 1.1, 1.2 et 1.3 du règlement technique général pour les machines « Moto 25 Power »

ART 2 - Règles Techniques

Article 2 du règlement technique général pour toutes les catégories.

ART 3 - Règles Techniques générales lors des épreuves d'endurance

Article 3 du règlement technique général pour les épreuves de course sur route vitesse et endurance.

ART 3.1 - Eclairage

Les éclairages avant et arrière en état de fonctionner sont obligatoires pendant la nuit.

Les horaires d'allumage et d'extinction seront déterminés par le directeur de course.

- a) La puissance de l'éclairage avant devra être comprise entre 20 watts mini et 55 watts maxi.
(En cas d'éclairage additionnel, la somme des deux éclairages ne devra pas excéder 55 watts)
- b) Deux éclairages arrière de couleur rouge devront être montés. Leur puissance devra être de 5 watts maxi chacun. L'un d'eux devra fonctionner même moteur arrêté.

La couleur de l'éclairage avant ne devra avoir aucun rapport avec la couleur des drapeaux des commissaires de piste.

Les plaques de numéro devront être visibles de jour comme de nuit (il est conseillé d'apposer des numéros réfléchissants)

ART 4 - Equipements obligatoires des participants :

Se référer au tableau de l'annuaire FFM 2023 (www.ffmoto.org).

★ Tous les pilotes devront s'équiper d'un brassard dont la couleur correspondra à l'ordre des pilotes définis par chaque Team, celui-ci sera fourni par l'organisateur et devra être restitué à la fin de l'épreuve. Le brassard devra être sur le bras droit du pilote.

ART 5 - Règlement spécifique catégorie 1 et 2

Article 5 du règlement technique général pour les machines « Moto 25 Power »

ART 5 (bis) – Règlement spécifique catégorie 3 (machines électriques)

Se référer au règlement technique fédéral.

ART 6 - Télémétrie

Article 6 du règlement technique général pour les machines « Moto 25 Power »

ART 7 - Transpondeur

Article 7 du règlement technique général pour les machines « Moto 25 Power »

ART 8 – Caméra embarquée

Le port d'une caméra embarquée est formellement interdit sur le pilote.

Avertissement : L'ASCOP MOTO LE MANS et LE MOB CLUB MONTGESNOIS du fait de la situation sanitaire à la date de la manifestation pourront prendre des mesures *contraignantes afin de respecter les directives qui leur seront demandées.*