CHALLENGE VIP RACE

Règlement Particulier – V1.0 – 01/11/2026

Moto Club	**: VITESSE PERFORMANCE**
N° Moto Club	**: C2998**
Date	**: 06/06/2027**
Lieu	**: Circuit de Haute Saintonge**
N° d'Épreuve FFM	**: 347**
Organisateur Technique	**: M. PINARDON Loic**
Adresse	**: 452 Chemin du Port des Places 33 140 CADAUJAC**
Email	**: vp@vitesse-performance.com**
Téléphone	**: 06 44 05 06 99**

VISA DU MOTO-CLUB	VISA DE LA LIGUE	VISA DE LA FFM
DATE : 11/01/2026	DATE :	DATE : NUMÉRO :

ARTICLE 1 - OBJET

Le présent règlement a pour objet de définir les modalités selon lesquelles le Moto-Club VITESSE PERFORMANCE VP sous l'égide et avec l'accord de la FFM organise un Challenge de Vitesse : le « **Challenge VIP Race** ». La manifestation se déroulera conformément au Code sportif de la FFM, aux Règles Techniques et de Sécurité de la discipline pratiquée et de façon générale à l'ensemble des textes réglementaires applicables à ce type de manifestation.

ARTICLE 2 - ASSURANCE

VITESSE PERFORMANCE a souscrit une assurance conforme aux dispositions de l'article R331-30 du Code du sport. Cette dernière est jointe aux dossiers adressés à l'administration préfectorale et fédérale.

ARTICLE 3 – OFFICIELS

OFFICIELS	NOM	N° LICENCE FFM
Directeur de Course	M. AUPY Bernard	046538
Directeur de Course Adjoint	M. COSTA Nicolas	278851
Directeur de Course Adjoint	Mme BELLOC Audrey	450112
Directeur de Course Adjoint	Mme DUBOIS Mailys	450793
Délégué FFM / Président Jury	M. LECOMTE Eric	039453
Commissaire Technique	M. BARREAU Alain	234237
Responsable Technique	M. BARREAU Jeremy	214981
Organisateur Technique	M. PINARDON Loic	180573
Chronométreur	M. GUEGUEN Christian	
Responsable Circuit	M. BELTOISE Julien	
Officiel ONS	M. ADMIRAL Daniel	325839

L'organisateur technique se chargera du recrutement des Commissaires Sportifs et de Piste licenciés FFM en nombre suffisant ainsi que d'un médecin urgentiste licencié FFM et de deux ambulances + 4 secouristes.

ARTICLE 4 - CONCURRENTS

Pourront disputer le Challenge ViP Race, les coureurs âgés de 16 ans minimum détenteurs d'une licence NCO - IVM - LUE délivrée par la FFM et valable pour l'année en cours. La participation pourra également se faire ponctuellement avec une licence « une manifestation » type LJA aux conditions de la FFM.

L'organisateur se réserve le droit d'examiner et de refuser toute candidature présentant un caractère particulier afin de préserver l'esprit du Challenge.

ARTICLE 5 - ÉPREUVES

Le Challenge ViP Race se déroule sur le Circuit de Vitesse Homologué du Circuit de Haute Saintonge. Il a pour objectif de permettre l'accès à la compétition aux pilotes amateurs de tous niveaux - Novices à Experts. Tout concurrent ayant reçu une confirmation d'engagement sera assuré de participer à l'ensemble de son épreuve sans disqualification de temps. Catégories et machines retenues sans limite d'âge :

- **ViP Race BLEUE :** >= 300cc 2 a 4 cylindres tous types de motos *(niveau Moyen et Confirme)*
- **ViP Race NOIRE :** >= 500cc 2 a 4 cylindres tous types de motos *(niveau Expert)*
- **Endurance ViP :** >= 500cc 2 a 4 cylindres tous types de motos *(niveau Moyen a Expert)*

ARTICLE 6 - ENGAGEMENT

Chaque demande doit être accompagnée du montant total des engagements. Le nombre d'engagé est limité.

- **ViP Race NOIRE + BLEUE 2 FINALES de 18 Tours + 1 essai chrono de 15min = 260.00 € / PILOTE**
- **Endurance ViP 4 heures = 702.00 € / TEAM**

==> Tarif Réduit pour un double engagement Endurance + Course Simple : ***-10.00 €***

► **Engagement par courrier** paiement par chèque à l'ordre de VITESSE PERFORMANCE :
VIP Race et Endurance VIP : www.vitesse-performance.com/engagement_cheque_challenge.php
Possibilité de payer en 2 fois (50% de la somme totale par chèque) 1er chèque encaissé à réception et le 2ème chèque encaissé 10 jours avant le Challenge.

► **Engagement en ligne** paiement par CB : www.vitesse-performance.com/challengeviprace.php

Les priorités seront déterminées par la date de réception des demandes d'engagements valides dûment complétées et accompagnées du chèque correspondant à l'engagement pour les inscriptions par chèque.

Si les catégories sont complètes les engagements reçus seront mis en liste d'attente. En cas de désistement les places devenues disponibles seront proposées aux pilotes figurant sur cette liste dans l'ordre de réception de leur demande d'engagement.

Les chèques d'engagement seront mis en banque à réception ; en cas de paiement en deux fois, le 2ème chèque sera encaissé 10 jours avant le Challenge.

En cas de paiement revenu impayé :

Un e-mail sera adressé au pilote qui disposera alors d'un délai de 3 jours à réception de celui-ci pour régulariser sa situation. Cette régularisation peut intervenir uniquement par chèque avec majoration du droit d'engagement du montant des frais bancaires liés à cet impayé. En l'absence de régularisation pendant ce délai, le pilote sera redevable à VITESSE PERFORMANCE du droit d'engagement majoré des frais bancaires générés par l'impayé. Il sera par ailleurs automatiquement désengagé de l'épreuve.

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

Pilote souhaitant déclarer forfait :

Déclaration obligatoire faite par écrit, e-mail ou courrier. Tout forfait pour l'épreuve de vitesse entraînera une pénalité de **150.00 €** de droit administratif et de **340.00 €** pour l'épreuve d'endurance.

Pour tout forfait 15 jours avant le début de l'épreuve les droits d'engagement ne seront ni remboursés ni reportés.

ARTICLE 7 – DÉROULEMENT

7.1 Vérifications

► **Contrôle Administratif :** Samedi 5 juin 10h-12h / 14h-17h

Chaque pilote devra obligatoirement se présenter aux opérations de vérifications administratives avec sa licence en cours de validité, son CASM ou permis de conduire pour les licences une manifestation.

► **Contrôle Technique :** Samedi 5 juin 10h-12h / 14h-17h

Les pilotes devront présenter leur équipement complet :

- Ø Casque intégral uniquement, répondant à la norme ECE 22/06

> ⚠ **À partir du 1er janvier 2027, les casques répondant aux normes ECE 22-05 ne sont plus admis pour les compétitions FFM (ils restent admis pour les roulages).**

- Ø Combinaison cuir 1 pièce et doublure en nylon interdite sauf port d'un sous-vêtement en coton, nomex ou soie
- Ø Protection dorsale obligatoire homologuée FFM norme minimum EN 1621-2 + Gilet airbag homologué EN 1621-4 cf. liste officielle FFM (possibilité d'avoir un Gilet airbag avec Dorsale intégrée, l'ensemble doit être homologué FFM) + Pectorale EN 1621-3
- Ø Gants en cuir et Bottes en cuir ou matériaux synthétiques homologués

Les pilotes ne pourront prendre la piste qu'à l'issue de ces contrôles, toute tentative de s'y soustraire sera sanctionnée par le jury de l'épreuve. Au cas où ceux-ci ne seraient pas respectés, le pilote concerné ne pourra prendre la piste qu'après s'être remis en conformité. Aucune réclamation ne sera admise à ce sujet.

7.2 Horaires

Les horaires détaillés de la manifestation seront affichés sur place sur le tableau officiel d'affichage et mis en ligne sur le site de VITESSE PERFORMANCE : www.vitesse-performance.com/challengeviprace.php

7.3 Pré-grille

Avant chaque départ de finale, le passage par la pré-grille est obligatoire **15 min avant** pour le réglage des transpondeurs sous peine de déclassement. Les groupes électrogènes sont autorisés sur la pré-grille. La séance chronométrée n'est pas soumise à cette règle cependant si le pilote n'effectue pas un tour chrono au minimum il partira depuis la voie des stands sous conditions (cf article 7.4). Chaque pilote peut être vérifié avant chaque départ par le commissaire technique et éventuellement le chronométreur.

7.4 Essai Chronométré

Un essai chronométré d'une durée de 15 minutes déterminera la place des pilotes sur la grille de départ de chaque catégorie. Un reclassement pourra être effectué en fonction du résultat des essais chronos.

Pour la 2ème Finale, un pilote ayant participé à l'essai chronométré, mais n'ayant pu prendre le départ de la première finale, pourra néanmoins prendre le départ de la deuxième finale à sa place définie par la grille de départ. Le changement de machine est interdit si la deuxième machine n'a pas été contrôlée et stickée par le contrôle technique.

Les machines non conformes après un contrôle sonomètre à la fin des essais chronométrés et/ou après la 1ère finale partiront en fond de grille de départ à la course finale 1 et/ou finale 2 de leur série.

Simulation de départ : les essais de départ arrêtés sont autorisés après le drapeau à damiers, uniquement sur la piste et lorsqu'il n'y a pas de danger à le faire. L'unique partie autorisée du circuit sera signalée lors du briefing, l'endroit sera matérialisé par 2 panneaux « Essais de départ ».

7.5 Courses Finales

En cas de pluie, les courses peuvent être réduites sur décision du directeur de course mais 2 Tours de chauffe seront obligatoires. Pour être classé, un pilote doit avoir accompli **75% de la distance à couvrir** et regagner l'arrivée avec sa machine dans les 3 minutes suivant la présentation du drapeau à damier (il peut pousser sa machine). La procédure de départ pour toutes les courses et en cas d'arrêt de course sera la procédure Simplifiée telle que définie par l'article 3.2 des règles générales pour les épreuves de vitesse : sortie de la voie des stands pour le tour de formation ou tour de reconnaissance, arrêt sur la grille pour le départ du tour de chauffe, mise en grille pour le départ.

La grille de départ de la finale 2 est similaire à la grille de départ de la finale 1.

7.6 Classement

- Classement Scratch (Général)
- Classement 1000 cc – Superbike (4 temps / 4 cylindres ≤ 1000 cc / 2 cylindres ≤ 1200 cc)
- Classement 600 cc – Supersport (4 temps / 4 cylindres ≤ 636 cc / 3 cylindres ≤ 820 cc / 2 cylindres ≤ 955 cc)
- Classement Bicylindre selon les types et le nombre de motos inscrites
- Classement Licencié VITESSE PERFORMANCE - VP
- Classement Féminin
- Classement Spécial Modèle de Moto selon le nombre de motos inscrites
- Classement Sénior (+50ans/pilote)

7.7 Arrêt de course / Nouveau Départ

Tels que définis à l'article 6 des règles générales pour les épreuves de vitesse.

ARTICLE 8 - BRIEFING

Un briefing obligatoire pour tous les pilotes sera organisé par le Directeur de Course et/ou son Adjoint. Confirmation des horaires par mail et/ou sur le tableau d'affichage officiel de la manifestation :

- **ViP Race Bleue** Samedi 5 juin 18h00
- **ViP Race Noire** Samedi 5 juin 18h00
- **Endurance ViP** Samedi 5 juin 18h30
- **Retardataires toutes catégories** Dimanche 6 juin 08h15

Toute absence à celui-ci sera passible d'une pénalité. Un émargement sera prévu afin de valider la présence de chaque pilote.

ARTICLE 9 - PODIUM

À l'issue de la finale un podium sera organisé, une coupe sera remise aux trois premiers (cf classement). Il sera attribué à chaque finale les points suivants qui seront cumulés pour obtenir le classement final :

1er 25 Pts	**4ème** 13 Pts	**7ème** 09 Pts	**10ème** 06 Pts	**13ème** 03 Pts
2ème 20 Pts	**5ème** 11 Pts	**8ème** 08 Pts	**11ème** 05 Pts	**14ème** 02 Pts
3ème 16 Pts	**6ème** 10 Pts	**9ème** 07 Pts	**12ème** 04 Pts	**15ème** 01 Pt

Pole position : +1 pt **Meilleur tour en course :** +1 pt (si précisé sur la feuille de résultat)

ARTICLE 10 – VÉRIFICATIONS TECHNIQUES

Un pilote présentant une machine au contrôle technique devra veiller à ce qu'elle soit en conformité avec le règlement technique sinon il ne pourra concourir, ni prétendre au remboursement du droit d'engagement.

Plusieurs machines par pilote pourront être présentées aux contrôles techniques pour chaque catégorie.

Le pilote sera classé en fonction de la cylindrée de la machine utilisée. Il doit prévenir avant la course le changement de machine.

Lors du contrôle les machines doivent être en tous points conformes au règlement sans exception. En cas de non-conformité à l'arrivée le pilote sera sanctionné pour la ou les courses. Le changement de machine de différente cylindrée est autorisé dans les catégories regroupant plusieurs cylindrées.

Les vérifications préliminaires sont des vérifications de sécurité, la conformité de la machine avec les règles techniques reste sous la responsabilité du pilote.

ARTICLE 11 – APPLICATION DU RÈGLEMENT ET RÉCLAMATIONS

Essai Chronométré : le meilleur temps du pilote sera retiré pour tout dépassement sous drapeau Jaune.

En Course : une pénalité de 30s sera appliquée.

Pour tout non-respect des règles, dépassement sous drapeau, vitesse excessive dans les stands et paddock :

- Avertissement du Jury
- Pénalité de temps et/ou de points
- Déclassement

Tout coureur qui effectuera un **départ anticipé**, et quelle qu'en soit la raison, se verra sanctionner d'une pénalité de **10 secondes**.

Tous les cas non prévus au présent Règlement seront tranchés par le Jury de l'épreuve, conformément aux dispositions des règles générales CNV, du Code Sportif National de la FFM et de ses Annexes, et des règles générales CCR. Il est rappelé que tout ce qui n'est pas expressément autorisé et précisé dans ce règlement et dans les règlements précités est strictement interdit.

En s'engageant, les pilotes déclarent connaître parfaitement le Règlement Particulier et Technique plus les compléments au Règlement, et prennent l'engagement de s'y confirmer ainsi qu'aux décisions des officiels.

L'ensemble des éléments détériorés par le pilote ou sa machine lui sera facturé par le circuit (cf. tarifs circuit sur demande) de même que tout extincteur utilisé ou non rendu.

Les réclamations doivent être déposées conformément à l'article 8 des règles générales pour les épreuves de circuits de vitesse.

ARTICLE 12 – CHRONOMÉTRAGE

Le chronométrage des machines s'effectue par système transpondeur. Lors de chaque épreuve, les concurrents se verront remettre un transpondeur qu'ils devront restituer à l'issue de la manifestation.

Une caution CB de **300.00 €** - par empreinte bancaire CB ou par chèque - sera réclamée pour garantir le retour de celui-ci dans son état de délivrance en bon état de fonctionnement. Il doit être restitué à la fin de sa dernière finale. En cas d'oubli le pilote doit le renvoyer dans les 3 jours au Chronométreur. En cas de non restitution, la caution sera encaissée.

ARTICLE 13 – LAISSEZ-PASSER

Les laissez-passer pilotes ou mécaniciens fournis par l'organisateur VIP ne sont ni vendables, ni cessibles à titre gracieux. Toute fraude entraînera la confiscation immédiate et définitive des laissez-passer incriminés, avec sanctions disciplinaires encourues par le pilote qui les a reçus lors de l'administratif.

LAISSEZ PASSER MÉCANICIEN : Paddock + Pit lane (+ Circuit si autorisation du Directeur de Course)
LAISSEZ PASSER PILOTE : Paddock + Pit lane + Circuit

Distribution des bracelets à l'administratif :

- **Course de Vitesse** = 1 laissez-passer Pilote moto pour 2 laissez-passer Mécanicien
- **Endurance** = 1 laissez-passer Pilote moto pour 3 laissez-passer Mécanicien

Attention : La voie des Stands (Pit Lane) est FORMELLEMENT INTERDITE aux mineurs de moins de 16 ans et aux animaux + tee-shirt minimum obligatoire.

ARTICLE 14 – PADDOCK ET INSTALLATION

Afin d'assurer la sécurité de tous, l'utilisation de deux roues motorisés (scooter, mini moto etc.) dans l'enceinte du circuit et le déplacement des machines de courses et des voitures devra se faire à l'allure du piéton au pas. Les seuls véhicules 4 roues autorisés dans les zones de paddocks sont les véhicules munis d'une autorisation spécifique fournie lors du contrôle administratif.

Deux autorisations seront délivrées par pilotes, les autres véhicules devront se garer sur les parkings visiteurs. Pour les 2 roues motorisés le **port du casque est obligatoire** en toute circonstance dès que le moteur est allumé.

Le paddock n'est pas une aire de jeux, l'utilisation par des enfants de trottinettes, vélos, mini motos, etc. est strictement interdit. Les enfants en bas âge doivent impérativement être accompagnés d'un adulte. Les animaux sont interdits dans l'enceinte Pit Lane et box et dans le paddock ils doivent être tenus en laisse.

Le pilote est responsable de ses accompagnateurs.

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

L'installation sur les parkings ne se fait pas librement. À leur arrivée chaque équipe se verra affecter un emplacement sur un des paddocks/parkings du circuit. Chacun doit garder son emplacement propre, en utilisant des poubelles et des bacs à huile mis à disposition. Ces parcs ne peuvent être utilisés à des fins publicitaires, commerciales ou de relations publiques, sans accord préalable de l'organisateur.

Il est interdit de percer des trous dans le sol afin de fixer le matériel et d'installer du matériel ou des véhicules en dehors de la zone réservée à l'équipe.

Réservation www.vitesse-performance.com

Dimanche 6 juin	VERSION 1.0
Ces horaires ne sont qu'une indication, modification possible cf. tableau d'affichage Officiel	

PRÉ-GRILLE DES FINALES 15 min avant l'horaire prévu

MATIN :

09:00 - 09:15	Essai Chrono VIP RACE NOIRE	
09:20 - 09:35	Essai Chrono VIP RACE BLEUE + Endurance VIP Pilote BLANC	
09:40 - 09:55	Essai Chrono Endurance VIP Pilote ORANGE	
10:00 - 10:25	VIP RACE NOIRE FINALE 1	18 Tours
10:40 - 11:05	VIP RACE BLEUE FINALE 1	18 Tours
11:20 - 11:35	Essai Chrono Endurance VIP Pilote JAUNE	
11:40 - 12:05	VIP RACE NOIRE FINALE 2	18 Tours
12:15 - 12:35	VIP RACE BLEUE FINALE 2	18 Tours

Podium VIP Race 12h40

PRÉ-GRILLE ENDURANCE 15 min avant l'horaire prévu

APRÈS-MIDI :

ENDURANCE VIP 4 heures

12:40 - 13:40	Mise en place du Matériel
13:40 - 14:00	Procédure de Départ Type le Mans (tours de chauffe inclus)
14:00 - 18:00	Endurance VIP 4 heures

Podium Endurance VIP 18h15

Vérifications Obligatoires :
Administratif BOX 5 / Technique BOX 1

ViP Race BLEUE + NOIRE Endurance ViP 4 heures	Samedi 5 juin	10h-12h / 14h-17h
Retardataires	Dimanche 6 juin	07h45

Briefing Obligatoire :
Voie des Stands ou Box

ViP Race BLEUE + NOIRE	Samedi 5 juin	18h00
Endurance ViP 4 heures	Samedi 5 juin	18h30
Retardataires	Dimanche 6 juin	08h15

RÉSULTATS + LIVE www.vitesse-performance.com

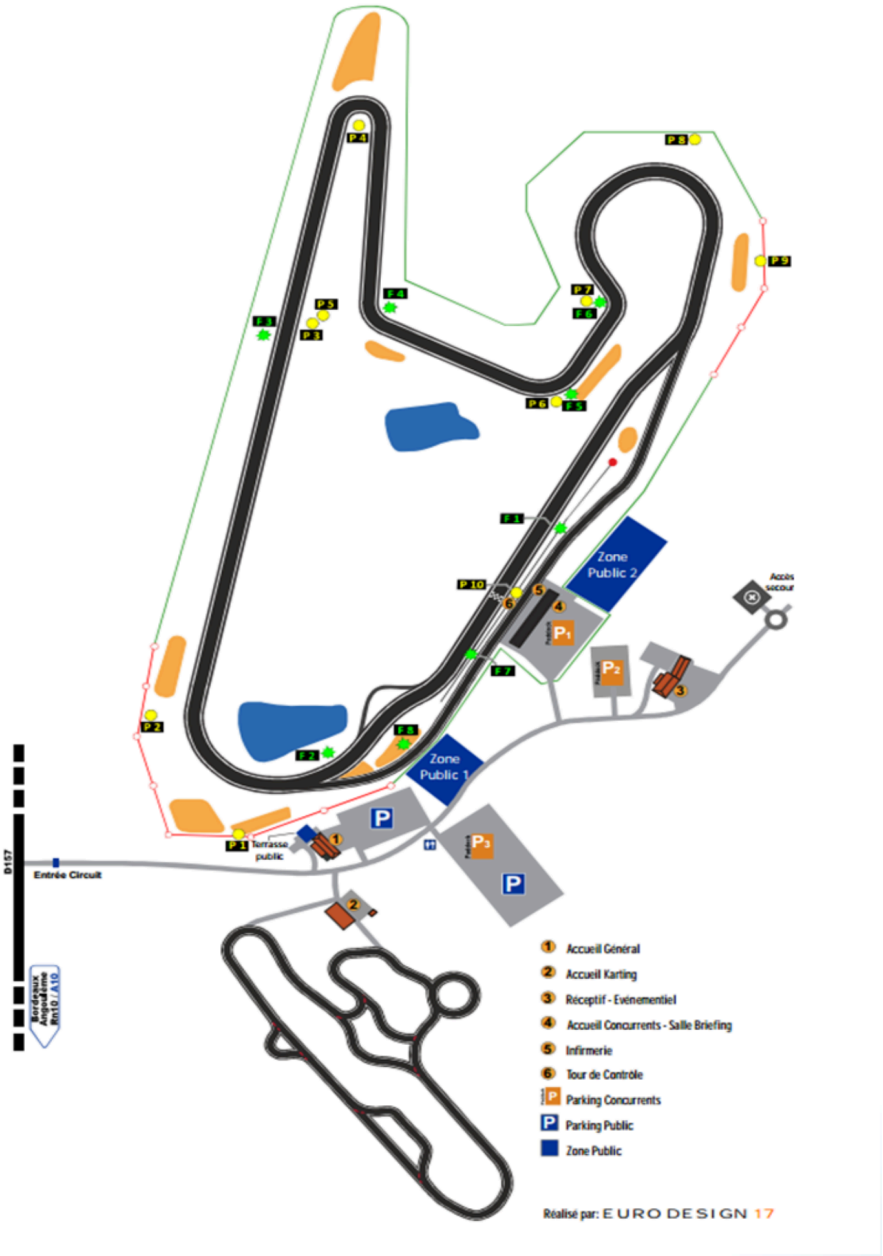
ANNEXE 1 – PLAN DE SÉCURITÉ & ZONES SPECTATEURS

31 août 2017 JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE Texte 4 sur 99
ANNEXE II - PLAN DÉTAILLÉ DES ZONES RÉSERVÉES AUX SPECTATEURS (A)

31 août 2017 JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE Texte 4 sur 99

ANNEXE II

PLAN DÉTAILLÉ DES ZONES RÉSERVÉES AUX SPECTATEURS (A)

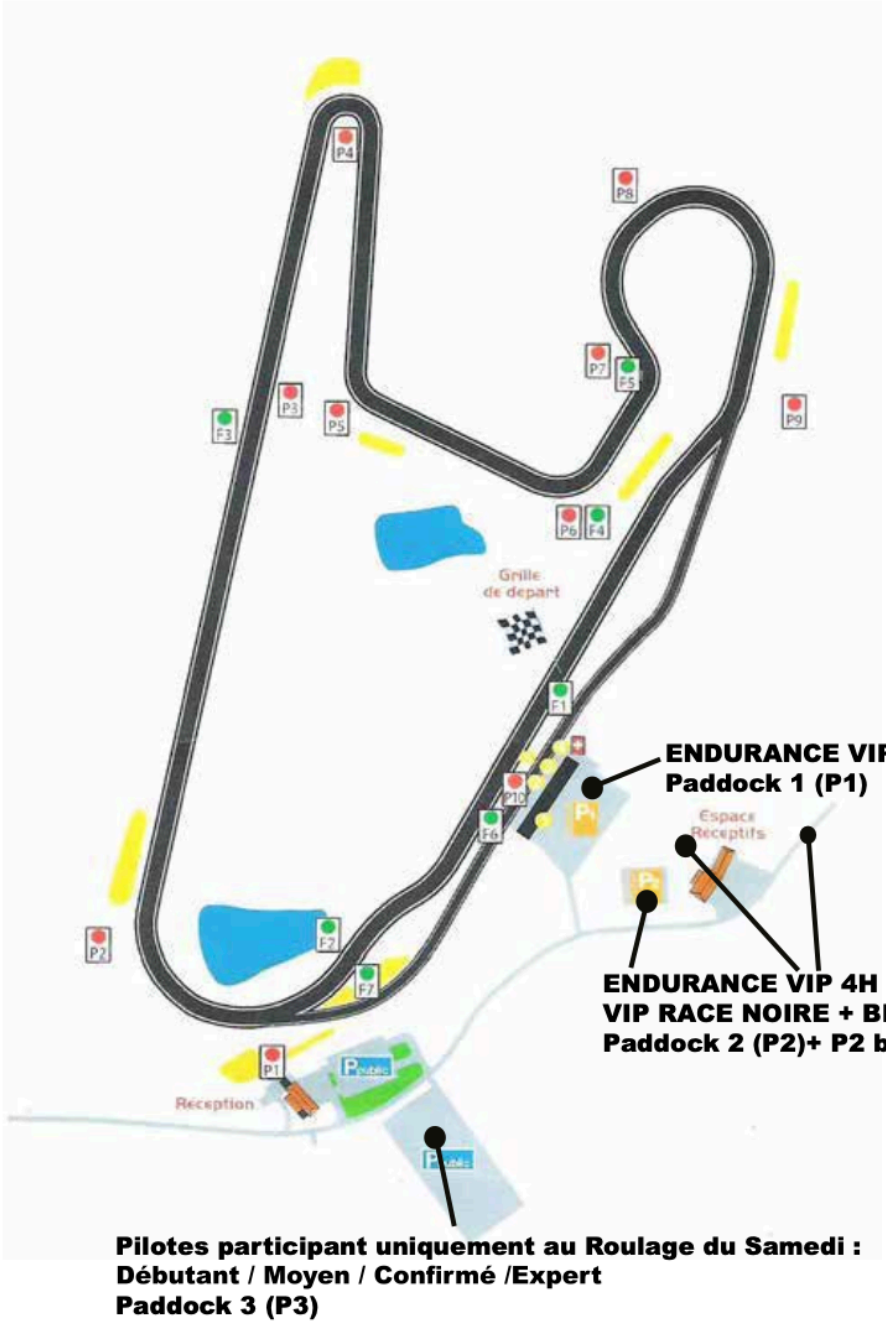


ANNEXE 2 – PLACEMENT PARTICIPANTS

ENDURANCE VIP 4 heures ➜ Paddock 1 (P1)

VIP RACE NOIRE + BLEUE ➜ Paddock 2 (P2) + Paddock 2 BIS

Parking Spectateurs ➜ Paddock 3 (P3)



RÈGLES TECHNIQUES

ARTICLE 15 - DÉFINITION

Le Motocycle doit être fabriqué en série, faire l'objet d'une construction suivie et être vendu dans le commerce. Il doit avoir obtenu l'agrément du Service des Mines dans sa configuration d'origine. Les machines doivent être accompagnées de la carte grise, de la feuille des mines ou du certificat de conformité U.E à l'exception des machines de courses type « compétition-client ». Les immatriculations WW sont admises à condition que l'on soit en mesure de présenter la feuille des mines correspondant à la machine.

Les véhicules faisant l'objet d'une procédure RSV pourront participer aux épreuves du Challenge. Pour autant que son propriétaire fournisse une facture émanant d'un professionnel de la moto certifiant que le machine ne présente pas de danger. Les pilotes roulant sur des machines faisant l'objet d'un prêt importateur ou concessionnaire devront être en possession d'une attestation officielle de prêt de ce dernier. Ce document permettra l'identification de la machine, y figureront en plus de l'identité du bénéficiaire de ce prêt, l'appellation commerciale, le type mine et le numéro de châssis.

Pour des raisons de sécurité, le contrôle technique avant l'épreuve est obligatoire. Les Commissaires Techniques peuvent, à tout moment de la manifestation, effectuer des contrôles sur les motocycles. Toute partie ou pièce des machines utilisées pourra subir un ou plusieurs marquages d'identification par les Commissaires Techniques.

ARTICLE 16 – ÉQUIPEMENT DU PILOTE

Les équipements des pilotes sont conformes à l'Article N° 15 des Règles Générales des Contrôles Techniques relevant des Circuits de Vitesse et des Courses de Côte.

Le port de l'airbag et de la pectorale est obligatoire.

Le port du casque intégral avec visière est obligatoire. Aucune adjonction d'appendice non homologué n'est autorisée sur les casques. Les autocollants autres que ceux d'origine sont interdits sur les casques. À tout moment de la manifestation, les Commissaires Techniques pourront, s'ils le jugent nécessaire, retirer toutes marques d'approbation sur les casques, et/ou saisir temporairement une pièce de l'équipement qu'ils jugeraient non conforme ou dangereuse. Un rapport sera immédiatement adressé au Directeur de Course pour l'en informer. Les équipements saisis seront restitués en fin d'épreuve.

ARTICLE 17 – SPÉCIFICATIONS GÉNÉRALES DES MACHINES

Les machines doivent être propres et toutes les marques des épreuves précédentes doivent être retirées.

17.1 Pneumatiques

Toutes les marques de pneumatiques sont autorisées. Les pneus pluie sont autorisés. Les couvertures chauffantes branchées à un groupe électrogène sont autorisées en pré-grille.

17.2 Système d'échappement / niveau sonore

Les systèmes d'échappements et silencieux peuvent être changés ou modifiés. Les bords de sortie des silencieux doivent être arrondis ou protégés.

ATTENTION : nouveau niveau sonore maximum autorisé

Type d'épreuves	Niveau maximal autorisé	Méthode de mesure
Vitesse hors circuits de karting	**109 dB/A**	Méthode dynamique

17.3 Système de refroidissement

Le liquide de refroidissement doit être remplacé par de l'eau pure ou de l'eau mélangée à de l'alcool éthylique.

17.4 Freins

Les motos doivent être équipées au minimum, d'un frein à commandes indépendantes, pour chacune des deux roues. Les vis de fixation des étriers avant doivent être freinées par un fil métallique de sécurité, sauf pour les épreuves d'Endurance nécessitant des changements de roues. Le freinage des vis raccords de freins de type banjo n'est pas obligatoire.

17.5 Protection Carters/Protège Pignon/Couronne

Des roulettes de protection peuvent être installées. Une protection du pignon de sortie de boîte est obligatoire. Une protection type « dent de requin » fixée sous le bras oscillant, empêchant le pied ou la main d'atteindre la couronne arrière est obligatoire. Elle devra être fixée solidement et en matériau de type nylon ou téflon ou matériaux composites ayant des bords arrondis et une épaisseur minimum de 5mm. Les protections carters moteurs sont obligatoires et sécurisés par un fil métallique.

17.6 Bidons récupérateurs

Les reniflards des réservoirs d'essence, d'eau, d'huile ainsi que le carter moteur devront tous aboutir dans un ou plusieurs récupérateurs d'une capacité de 125 cc minimum chacun et d'une capacité totale de 0,5 litre minimum fixés correctement. Tous les bouchons de remplissage + vidange + niveau + filtres à huile devront être obligatoirement arrêtés par un fil métallique de sécurité.

17.7 Guidons

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

17.8 Leviers

Une protection du levier de frein avant est obligatoire.

17.9 Repose-pieds

Ils peuvent être du type rabattable mais équipés d'un dispositif de retour à la position normale automatique et une protection intégrale d'un rayon sphérique plein de 8 mm au moins doit se trouver à l'extrémité du repose-pied. Les repose-pieds métalliques fixes doivent comporter à leurs extrémités un embout de type nylon ou téflon.

17.10 Carénages / Sabot moteur

Les carénages d'origines sont autorisés, le carénage inférieur doit être construit pour recueillir, en cas de casse moteur, au moins la moitié de la totalité de l'huile et du liquide de refroidissement moteur. Si le carénage inférieur comporte 2 trous alors ils doivent rester obstrués en condition de piste sèche et piste mouillée (nouvelle réglementation).

17.11 Caméra embarquée

L'utilisation d'une caméra embarquée est autorisée sous réserve de la validation de son installation par les contrôleurs techniques.

17.12 Feu Arrière

La présence d'un feu rouge à l'arrière est obligatoire en cas de pluie seulement.

17.13 Mousse de Réservoir

Tous les réservoirs de carburant doivent être complètement remplis de produit ignifugé (structure à cellules ouvertes, par exemple : Explosafe®).

ARTICLE 18 – ÉQUIPEMENT À RETIRER

Devront être retirés obligatoirement :	Pourront être scotchés :
1. Les béquilles centrales et latérales 2. Les rétroviseurs 3. Les crochets pour le casque et les bagages	1. Le phare 2. Le feu rouge arrière (scotch type : « scotch américain »)

ARTICLE 19 – PLAQUES NUMÉROS

Les machines devront être équipées de plaques avec des numéros visibles et clairement identifiables. Les plaques devront être posées devant, au centre du carénage ou de chaque côté, et en bas de carénage. En cas de litige concernant la lisibilité des numéros, la décision du Commissaire Technique fera foi.

ENDURANCE VIP 4 heures

COMPLÉMENT AU RÈGLEMENT

ARTICLE 20 - ÉPREUVE

L'Endurance ViP durera 4 heures. Le nombre maximum d'équipages retenus pour cette épreuve est de 36, soit au plus 72 machines comprenant 2 pilotes minimum et 3 maximum. La manifestation se déroulera conformément au Code sportif de la FFM, aux règles générales et techniques de la Commission Nationale de Vitesse (CNV) et de ce règlement particulier. Dans le cas où aucun texte ne s'applique, le Jury est souverain pour trancher un litige.

ARTICLE 21 – CONDITIONS

Les motos admises à l'épreuve devront avoir un moteur 2 temps ou 4 temps d'une cylindrée supérieure ou égale à 500cc (2 à 4 cylindres). Toute moto pourra être refusée suite aux contrôles techniques si elle ne respecte pas les règlements et les critères de sécurité. Chaque équipage pourra se présenter avec 1 ou 2 machines (de cylindrées différentes) mais avec obligatoirement 2 pilotes minimum (brassards jaune et orange). Un 3ème pilote (brassard blanc) peut être inscrit sur demande, chaque pilote effectuera un essai chronométré de 15min. **Les équipages se présentant avec 2 machines se verront appliquer une pénalité de 4min lors de la course.** Les couvertures chauffantes sont autorisées selon les conditions définies à l'article 8.

ARTICLE 22 – CATÉGORIES ET CLASSEMENT

Les Catégories de l'Endurance sont :

- Classement Scratch (Général)
- Classement 1000 cc – Superbike (4 temps / 4 cylindres ≤ 1000 cc / 2 cylindres ≤ 1200 cc)
- Classement 600 cc – Supersport (4 temps / 4 cylindres ≤ 636 cc / 3 cylindres ≤ 820 cc / 2 cylindres ≤ 955 cc)
- Classement Équipe Mixte (au moins un des pilotes est une femme)
- Classement Équipe Féminine
- Classement Bicylindre selon les types et le nombre de motos inscrites
- Classement Licencié VITESSE PERFORMANCE - VP
- Classement Sénior (+50ans)

Les équipages qui participent avec 2 motos de cylindrées différentes (1000cc et 600cc par exemple) auront un classement qui se fera dans la catégorie générale et de la plus haute cylindrée.

ARTICLE 23 – RÈGLES DE SÉCURITÉ

23.1 Préalable et sanctions

Il est rappelé que les pilotes sont responsables de leur entourage pour le respect des règles de sécurité dans les paddocks et dans les stands, et de façon générale durant la journée de compétition. Tout comportement ou débordement contraire à ces règles et au bon déroulement de l'épreuve pourra se voir sanctionné d'un « Stop and Go » de 30 secondes appliquées pendant la course. Toutefois le jury aura la possibilité d'augmenter cette peine jusqu'à l'exclusion de l'épreuve pour les cas les plus graves.

23.2 Extincteur

Chaque équipe devra posséder un extincteur révisé depuis moins d'un an. Celui-ci devra être d'une capacité minimum de 6 kg pour les appareils à poudre de type A.B.C. ou polyvalente et de 2kg pour les extincteurs de type CO^2 (neige ou mousse carbonique) efficace sur les feux d'hydrocarbures. **Les extincteurs à eau sont interdits.**

23.3 Vitesse de circulation dans les stands

La vitesse de circulation dans la voie des stands pendant les essais et la course est limitée au maximum à **30 Km/h**. Un radar pourra être installé à tout moment. Tout dépassement sera sanctionné.

23.4 Signaux Officiels

Pendant les essais et la course, différentes indications seront données au moyen de drapeaux ou signaux. Les pilotes doivent connaître parfaitement ces règles telles qu'elles sont édictées à l'article 1 des Règles Générales pour les Épreuves de Vitesse. Les pilotes doivent y obéir instantanément sous peine de sanction.

23.5 Contrôle médical

Un médecin pourra examiner les concurrents avant le départ des épreuves, il devra se tenir à la disposition du Directeur de Course. Un concurrent refusant ce contrôle sera exclu de l'épreuve. Des contrôles d'alcoolémie seront effectués avec un éthylotest (norme UE).

23.6 Feu arrière

La présence d'un feu rouge à l'arrière est obligatoire en cas de pluie seulement.

23.7 Mousse de Réservoir

Tous les réservoirs de carburant doivent être complètement remplis de produit ignifugé (structure à cellules ouvertes, par exemple : Explosafe®).

23.8 Tapis de Sol

Tous les participants doivent installer un tapis de sol environnemental absorbant sous leur moto.

ARTICLE 24 - ÉQUIPAGE

Un Team manager devra être désigné par l'équipe sinon c'est le pilote Brassard Jaune qui sera responsable de son équipe et restera l'interlocuteur privilégié de l'organisation. Il doit faire respecter le règlement à son équipe. Il devra signaler par écrit le mode de fonctionnement de la course de ses pilotes - Standard (2 ou 3 pilotes / 1 moto) ou à l'américaine (2 ou 3 pilotes / 2 motos) - avant les essais chronos. Si un changement est demandé juste avant la course, ce sera sur accord de la direction de course et du jury. (Exemple, casse d'une moto donc impossible d'être à l'américaine).

Un pilote pourra être changé avant la course à condition d'avoir participé aux essais chronométrés et avec l'accord de l'organisation. Un pilote ne pourra être inscrit, au même instant sur une autre machine.

Les **Brassards Jaunes, Oranges et Blancs** (s'il y a un 3ème pilote) seront donnés à l'administratif contre une caution type carte identité ou permis ou licence FFM.

ARTICLE 25 - BRIEFING

Cf Article 8 du Règlement Particulier, le Team manager devra lui aussi être présent au briefing de l'endurance.

ARTICLE 26 – ESSAIS CHRONOMÉTRÉS

Seules les motos passées aux vérifications administratives et techniques et aux essais chronométrés pourront participer à la course. Chaque pilote bénéficiera d'un essai chronométré. La moyenne du meilleur temps des séances des Pilotes Jaunes, Oranges et Blancs de chaque Team sera prise en compte pour constituer la grille de départ. L'équipage ayant obtenu la meilleure moyenne sera en pole position. Pour être qualifié, chaque pilote doit avoir au moins effectué un tour chronométré.

ARTICLE 27 – BOX = STANDS = BARNUM

27.1 Sécurité

Les stands sont accessibles aux seules personnes munies d'un bracelet d'accès et sous l'entière responsabilité du chef d'équipe qui doit s'assurer que toutes les règles de sécurité sont respectées sous peine de sanctions. **Il est strictement interdit :**

- Ø De fumer dans les stands/box/barnum
- Ø D'apporter de l'alcool dans les stands/box/barnum
- Ø D'amener un animal même attaché dans les stands/box/barnum
- Ø De stocker de l'essence tout contenant confondu (derrick, jerrican, …) dans les stands/box/barnum
- Ø De vidanger sur le sol
- Ø De remonter la voie des stands à contre sens sur la moto, moteur en marche durant les essais et la course
- Ø De faire rentrer dans les stands/box/barnum un enfant de moins de 16 ans

La tenue vestimentaire des personnes accédant aux stands n'est pas réglementée (sauf interdiction torse nu et obligation chaussure fermée). Cependant nous invitons chacun à faire preuve de bon sens et à comprendre les risques inhérents à cette zone.

Afin de préserver l'environnement en cas d'intervention mécanique ou lorsque la moto est parquée à l'intérieur des stands, il est obligatoire de disposer un tapis sous la moto pour prévenir toute fuite accidentelle de liquide (essence, huile, …).

27.2 Installation

L'attribution des places des stands/Barnum sera faite par l'Organisation. L'installation débutera en fonction de l'horaire joint. La place ne devra pas dépasser 3x3m. Possibilité d'avoir un grand barnum pour 2 Team (6x3m). Le nombre de personnes autorisé dans les stands est de 8, dont 1 chef d'équipe et les 2 ou 3 pilotes.

Pour les équipages concourant avec 2 machines la moto ne prenant pas le départ devra être à l'intérieur du stand avant le début de la procédure de départ.

Aucune machine ne sera autorisée à rentrer dans les stands après le début de la procédure de départ.

Attention : lors de l'installation les machines sont déplacées moteur arrêté et les manipulations d'essence se font selon les règles applicables en course (cf. Article suivant 27.4).

27.3 Arrêt dans les stands

Tout concurrent désirant s'arrêter à son stand doit emprunter la piste de décélération dès son origine. Toute intervention mécanique ou changement de pilote doit obligatoirement s'effectuer devant le stand affecté à la machine. Si, lors d'un arrêt, le pilote dépasse la hauteur de son stand, sans toutefois dépasser le dernier stand, il pourra y revenir, à contre sens, moteur stoppé en poussant sa machine. À tout arrêt au stand pour quelques raisons que ce soit, le moteur doit être arrêté avant que le pilote ne descende de sa machine. Cette dernière doit être béquillée (avant ou après la descente du pilote).

Sont autorisées devant le stand, lors de l'arrêt, les opérations suivantes :

- Ø Changement de roues
- Ø Changement des plaquettes de frein ou des étriers
- Ø Complément d'eau ou d'huile
- Ø Tension et graissage de la chaîne

27.4 Ravitaillement (cf plan de ravitaillement ci-dessous)

Le ravitaillement en essence se fera obligatoirement par la méthode type « Acerbis » ou tout autre système de derrick dont l'écoulement du flux d'essence cesse automatiquement dès que l'opérateur relâche la commande de remplissage. Le derrick devra être fermé et parfaitement étanche hors la mise à l'air. Seule la gravité est autorisée pour le remplissage du réservoir. Les systèmes de ravitaillement qui ont une partie fixe (ex : contenant en hauteur, et remplissage du réservoir via un tuyau et un pistolet de type « station-service ») sont interdits.

Lors des ravitaillements, **le moteur doit être coupé et la machine béquillée**.

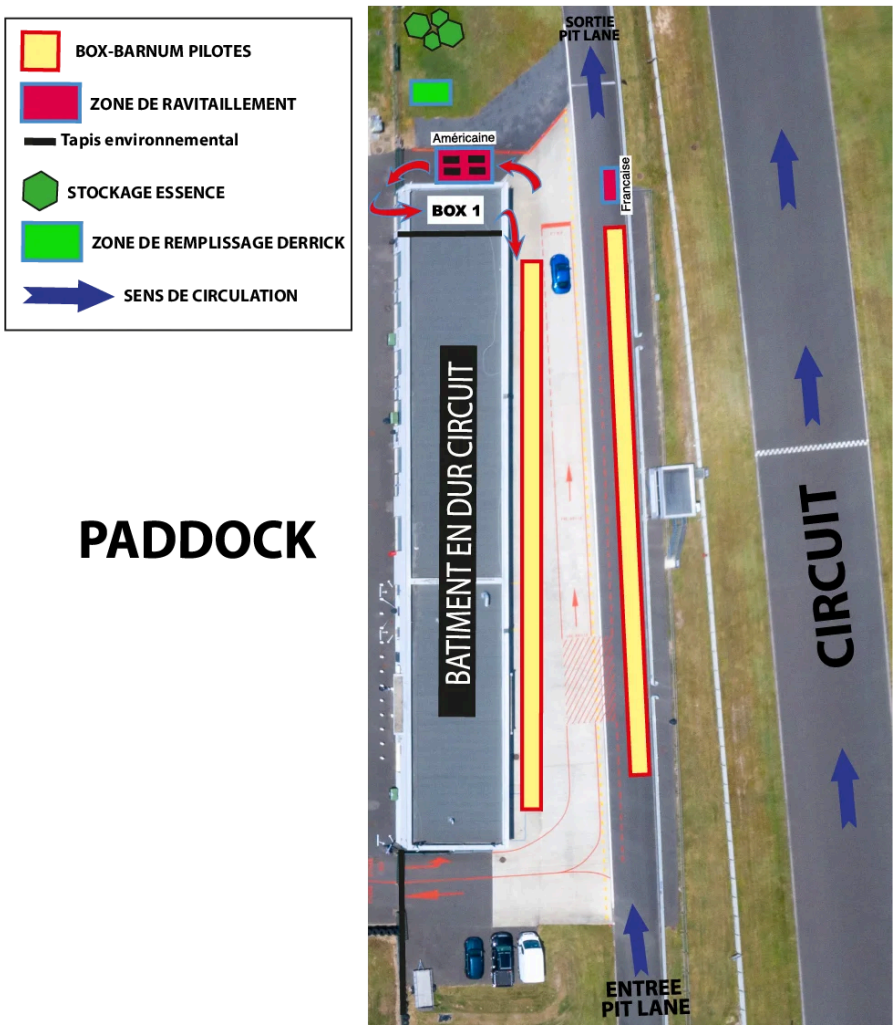
Deux intervenants seulement devront effectuer le ravitaillement :

- Ø Une personne dédiée au remplissage de l'essence.
- Ø Une personne dédiée au maniement de l'extincteur, située à l'arrière de la moto de telle façon à pouvoir vider le contenu de l'extincteur en cas de besoin directement sur le moteur en direction de l'extérieur des stands.

Ils doivent tous deux être équipés d'une **protection de la tête** (cagoule en coton ou casque intégral non attaché), de **lunettes** (ou d'une visière de casque fermée), de **gants et de chaussures en cuir**, et de **vêtements de protection anti feu** (ex : combinaison en coton).

Les opérations de ravitaillement doivent intervenir après toutes les interventions de maintenance (sauf cas particulier cf. Article 27.6). Le pilote ne pourra pas rester sur la machine durant les opérations de ravitaillement en carburant.

PLAN DE RAVITAILLEMENT



27.5 Stockage de l'essence + Remplissage des derricks

Le stock d'essence sera positionné dans le lieu protégé spécialement prévu à cet effet (= zone de stockage d'essence). Le remplissage des Derricks se fera uniquement dans la zone prévue à cet effet (= zone de remplissage) et sera fait par 2 ou 3 personnes, dont 1 pompier, équipées de façon sécurisée dans les mêmes conditions que le ravitaillement en lui-même. Le remplissage des derricks doit être effectué avec une pompe manuelle (à l'exclusion de toute pompe électrique). L'utilisation d'un ensemble jerrican/entonnoir est formellement interdit.

Lors des manipulations d'essence, les membres de l'équipe ne participant pas aux opérations doivent se tenir à plus d'un mètre de celles-ci.

27.6 Changement de pilote

Pour les équipages ayant une seule machine : le premier pilote peut arriver directement dans la zone de ravitaillement puis descend de la moto après avoir coupé le moteur. La moto doit être béquillée et sans pilote dessus pour effectuer le ravitaillement. Le deuxième y monte après cette opération ; il ne démarre le moteur qu'une fois installé sur la moto. Toute intervention mécanique se fera avant le ravitaillement sauf dans le cas où un élément défaillant ou un autre problème sur la moto est détecté lors du ravitaillement, alors il sera possible à l'équipe de ramener la moto, moteur éteint, jusqu'à leur box/barnum pour effectuer les réparations nécessaires.

Pour les équipages ayant 2 machines : lors du changement de machines, la moto peut être sortie des stands et béquillée 2 tours avant la sortie prévue de la moto en piste. L'équipe peut faire chauffer le moteur dans ce laps de temps en sachant que le moteur devra être impérativement coupé avant que la moto en piste ne s'engage dans la voie des stands. La moto rentrante sera positionnée à l'intérieur du barnum. Cependant le moteur aura été préalablement coupé sur la voie des stands avant que la moto ne s'engage sous le barnum. La moto sera alors béquillée. À ce moment seulement une personne peut retirer le transpondeur pour le placer sur la machine en attente devant le stand (le 2ème pilote peut être à ce moment déjà installé sur la moto béquillée prête à partir). Une fois que le transpondeur est fixé, la moto peut être débéquillée et démarrée par le pilote installé sur la machine. La machine sortante moteur éteint peut alors effectuer le ravitaillement en carburant dans la zone prévue à cet effet.

ARTICLE 28 - DÉPART

28.1 Constitution de la grille de départ

Chaque équipage devra obligatoirement confirmer sa participation à la course. Les équipages seront classés en faisant la moyenne du meilleur temps de chaque pilote.

28.2 Procédure type le Mans

SORTIE STANDS :

- **13H40 :** Panneau 5mn Klaxon
- **13H41 :** Panneau 3mn
- **13H43 :** Panneau 1mn – évacuation de la grille de départ
- **13H44 :** Panneau 30s
- **13H45 :** Drapeau National – les motos sont positionnées en épi le long de la ligne blanche côté stands, les pilotes de l'autre côté de la piste
- **14H00 :** Départ de la course – les pilotes traversent la piste et démarrent leur moto

ARTICLE 29 – DÉROULEMENT

29.1 Procédure "STOP AND GO"

Pendant la course, un pilote peut être sanctionné par une procédure de Stop and Go. L'information sera donnée au chef d'équipe dans les stands et au pilote sur la piste via un panneau « stop » accompagné du numéro de la machine. Le pilote dispose alors de 5 tours pour s'arrêter. S'il ne s'arrête pas, le drapeau noir lui sera alors présenté, et le pilote ne pourra pas repartir. L'emplacement de l'arrêt pour effectuer la pénalité sera précisé lors du briefing et le pilote doit respecter la limitation de vitesse dans la voie des stands. Une fois la pénalité terminée, le pilote ne pourra pas s'arrêter à son barnum et devra obligatoirement effectuer un tour complet avant de stopper à celui-ci. Dans le cas où un coureur pénalisé n'aurait pas pu effectuer la procédure de stop and go avant la fin de la course, une pénalité d'une minute sera ajoutée à son temps de course.

29.2 Arrêt sur la piste

Le pilote doit conserver son équipement lors de tout déplacement sur la piste.

Il ne peut pas revenir à son stand pour y chercher du secours, des pièces et des outils. Tout pilote recevant une aide quelconque de qui que ce soit sera mis hors course, (y compris des Commissaires de Piste) sauf si cette aide est donnée pour des raisons de sécurité.

Suite à une chute, un coureur évacué vers le Centre Médical pourra, après accord du médecin de la course, rejoindre sa machine. Il doit à tout moment être accompagné par un officiel. Il devra reprendre la piste à l'endroit où il l'a quitté. Le Jury reste seul juge de la légitimité de cette action.

En cas de panne sur le circuit pendant la course, les concurrents pourront utiliser, pour revenir à leurs stands, les itinéraires définis lors du briefing, en fonction de l'emplacement de la machine sur le circuit, au moment de la panne.

Les concurrents devront obéir aux consignes des Commissaires de Piste et ne recevoir aucune aide extérieure durant toute la durée de leur retour (sauf disposition particulière de la Direction de course).

Tout pilote retournant à son stand par d'autres voies que celles définies ci-dessous, sera immédiatement mis hors course, ainsi que son équipe. Le retour aux stands sera effectué sous le contrôle permanent d'un ou plusieurs Commissaires.

Le pilote en panne doit pousser sa machine jusqu'à la bretelle la plus proche, dans le sens de la course. **En aucun cas, il ne peut aller en sens contraire sous peine de mise hors course**, sauf sur injonction des commissaires de piste.

Pour une bonne compréhension des itinéraires à suivre en cas de panne, il est indispensable de se reporter au plan du Circuit et aux explications données par le directeur de course lors du briefing obligatoire du samedi soir. Si une moto tombe en panne devant les stands, le pilote pourra, sous la protection d'un Commissaire, rentrer par la sortie des stands et remonter la voie des stands, moteur éteint, en poussant sa machine.

29.3 Comportement sur la piste

Le dépassement est autorisé sur toute la piste. Les pilotes doivent respecter les règles de conduite loyale et sécurisée. Tout comportement dangereux pourra être sanctionné par le Jury.

29.4 Neutralisation de la course (procédure Safety-car)

Au cas où, pendant la course, un incident ou des conditions atmosphériques rendraient impossible le déroulement normal de la compétition, le Directeur de Course peut décider de neutraliser l'épreuve en faisant entrer sur la Piste le Safety-Car dont les gyrophares jaunes seront allumés. Présentation du panneau avec les lettres SC+ drapeau jaune agité. La procédure commence dès la présentation de ces drapeaux.

Fermeture voie des stands : dès le début de procédure le feu de la sortie de la voie des stands passe au rouge. **Ouverture voie des stands :** le feu passe au vert 15 s après le passage du SC et durant 10 s.

Les pilotes devront alors ralentir et se ranger derrière lui en file indienne sans dépassement entre eux et sans dépassement du Safety-car.

Les pilotes pourront alors rentrer aux stands, mais devront obligatoirement attendre le passage du Safety-Car suivant pour reprendre la piste.

Chaque tour derrière le Safety-Car sera comptabilisé.

Lorsque la Direction de Course décidera de relancer la course, le Safety-car éteindra les gyrophares jaunes au passage de la ligne d'arrivée, il conservera les feux éteints durant 1 tour puis rentrera dans les stands. La course sera alors relancée au passage sur la ligne de départ du 1er concurrent ayant suivi le Safety-car.

29.5 Interruption de course

Si la course devait être arrêtée (drapeau rouge) par le Directeur de Course, l'ensemble des machines pourra être mis en parc fermé sur décision du directeur de course. Si une machine arrêtée à son stand pour une intervention ne peut être dirigée vers le parc fermé, tous les travaux doivent être arrêtés jusqu'à la reprise de la course. Si moins de 3 tours ont été effectués par le coureur de tête et tous les autres coureurs dans le même tour que le coureur de tête, la course sera considérée comme nulle et non avenue. La grille de départ sera identique.

Si plus de trois tours ont été effectués par le coureur de tête et tous les autres coureurs dans le même tour que le coureur de tête mais moins des 2/3 de la durée initiale de la course un nouveau départ serait donné, dans l'ordre du classement établi sur le tour où tous les pilotes dans le même tour que le premier a franchi la ligne d'arrivée avant l'interruption de la course.

Si plus de 2/3 de la durée de la course ont été effectués par le coureur de tête et tous les autres coureurs dans le même tour que le coureur de tête, la course peut être considérée comme une course complète.

29.6 Nouveau départ

Le nouveau départ aura lieu, au plus tôt, 15 minutes après que les équipes en aient été informées. Le pilote ou un mécanicien de chaque équipe est autorisé à récupérer la moto en parc fermé. Celui-ci sera ouvert 5 minutes avant l'ouverture de la sortie du couloir des stands, Les Team seront autorisés à faire le complément de carburant et un changement de pneumatiques.

29.7 Abandon

En cas d'abandon d'une équipe, le Team manager doit le signifier par écrit, le signer et le remettre au directeur de course le plus rapidement possible.

ARTICLE 30 – ARRIVÉE ET RÉSULTATS

30.1 Arrivée

Lorsque le coureur en tête a accompli les heures de course prévues, on lui présentera le drapeau à damiers à la ligne d'arrivée. Le drapeau à damiers continuera à être présenté aux coureurs suivants.

Lorsque le drapeau à damiers est présenté au coureur de tête, aucun autre coureur ne sera autorisé à rejoindre la piste depuis la sortie de la voie des stands. Dès que le drapeau à damiers est présenté au coureur de tête, le feu rouge à la sortie de la voie des stands sera allumé et un commissaire présentera un drapeau rouge.

30.2 Parc fermé

À l'issue de la course, à la demande du Directeur de Course et conformément à la réglementation, certaines machines pourront être mises en parc fermé, et des contrôles de conformité pourront avoir lieu.

Les machines doivent rester dans l'état où elles se trouvent à la fin de la course. Il est interdit à toute personne non habilitée de pénétrer dans le parc fermé. Il est interdit de faire quelque intervention que ce soit sans autorisation du Directeur de Course ou du responsable du contrôle technique. Toute infraction entraînera le déclassement de la course, le pilote pourra faire l'objet d'une sanction complémentaire.

30.3 Résultat

Ils sont basés sur l'ordre dans lequel les coureurs ont franchi la ligne d'arrivée et le nombre de tours accomplis. En cas d'ex-æquo, les coureurs concernés seront classés selon l'ordre du meilleur tour réalisé pendant la course. Pour être classé, un équipage doit avoir effectué 75% de la course et rentrer dans les 3 minutes pour être classé après le passage du vainqueur de la course.

ANNEXE - ATTESTATION D'ASSURANCE RC

Sportvers GmbH
Pfarrer-Bunz-Str. 37
72770 Reutlingen
T: +49 7121 1594110
E: service@sportvers.de

Attestation d'assurance

Nous vous confirmons par la présente que dans le cadre de votre assurance responsabilité civile sports mécaniques indiquée il existe la couverture d'assurance suivante:

Assuré

Moto Club VITESSE PERFORMANCE VP
452 chemin du Port des Places
33140 CADAUJAC
FRANKREICH

N° police d'assurance

41725/EU/100RV/SVS-000287

Début de l'assurance

06.06.2026, 0.00 CET

Expiration de l'assurance

07.06.2026, 24.00 CET

Somme assuré

Le présent contrat couvre les risques prévus par l'article R331-30 du code du sport.
Conformément à l'article A331-32 du code du sport, par arrêté du 28 février 2008.
La garantie est accordé par sinistre jusqu'à concurrence de :
- 10 000 000 euros pour la réparation des dommages corporels autres que ceux relevant de la responsabilité civile automobile.
- 500 000 euros pour la réparation des dommages matériels autres que ceux relevant de la responsabilité civile automobile
La présente attestation est conforme aux exigences de l'article D321-4 du code du sport.

Type d'assurance

Assurance responsabilité civile sports mécaniques

Votre garantie couvre la responsabilité civile obligatoire

☒
de l'organisateur (l'assuré)

☒
des commissaires sportifs, membres organisateurs ou de toute autre personne à laquelle l'organisateur a confié l'organisation et le déroulement de la manifestation, pour la responsabilité civile résultant de leur qualité

☒
des assistants des pilotes

☒
des participants (assurés : candidats, pilotes, copilotes, détenteurs et propriétaires de véhicules)

Les risques marqués par ☒ sont assurés.

Étendue territoriale de la couverture

Mondialement sans USA/Canada

Manifestation assuré

Challenge VIP Race
Circuit de Haute-Saintonge - France
Calendrier version 1 selon le mail du 12.01.2026

Epreuves prévues	Dates	Nombres véhicules
Trackday (pas de course)	06.06.2026	max. 120
Course VIP Race Bleue	07.06.2026	60 (max 36 en même temps sur le parcours)
Course VIP Race Noire	07.06.2026	60 (max 36 en même temps sur le parcours)
Endurance VIP Race 4H	07.06.2026	60 (max 30 en même temps sur le parcours)

Renntaxi (Beifahrer oder Sozius) ist nicht mitversichert. Sans bapteme moto.
Die Haftpflicht Dritter ist nicht mitversichert.
Weiteres Rahmenprogramm ist nicht mitversichert.
Le programme-cadre n'est pas couvert par l'assurance.

La présente attestation ne représente qu'une preuve d'assurance. Une couverture d'assurance ne peut être accordée que sur la base des clauses et conditions convenues dans les polices d'assurance.

Date d'émission: 10.02.2026

sportvers
Pfarrer-Bunz-Str. 37
72770 Reutlingen
+49(0)7121-1594110
service@sportvers.de