



10, rue des Lavandes
84000 AVIGNON
www.asso-mc2a.com

VENTOUX CLASSIC 2016

7^{ème} Montée historique de MALAUCENE / MONT VENTOUX

Démonstration Motos et Side cars anciens

- REGLEMENT PARTICULIER -

ARTICLE 1 : ORGANISATION

L'association MC2A (Motos Classiques de Compétition d'Avignon) organise, avec l'aide du Club Provence Trial Classic (PTC), une démonstration en côte motos et side cars anciens sur la commune de Malaucène.

La manifestation est prévue le Dimanche 24 Avril 2016.

Le départ est situé sur la RD 974 au PR 56.800, après la source du Grozeau, l'arrivée au PR 54.200.

Cette épreuve n'est pas une compétition mais une simple démonstration de véhicules anciens sur route fermée à la circulation.

Aucun chronométrage ne sera effectué.

ARTICLE 2 : MACHINES ADMISES

2.1 AGE DES MACHINES

L'épreuve est ouverte aux Motos et aux Side Cars et Cyclecars jusqu'à 1987.

Les organisateurs se réservent toutefois la faculté d'accepter des Motos plus récentes si elles possèdent un caractère exceptionnel, soit par leur historique, soit par leur rareté.

Par ailleurs, les Side Cars de compétition (Course ou Rallye) seront acceptés sans limite d'âge.

Concernant les machines produites immédiatement après 1987, elles seront admises si elles dérivent directement d'une moto commercialisée jusqu'en 1987.

2.2 DEFINITION DES SERIES

Les machines seront réparties en deux séries :

SERIE TOURISME ET SPORT

Cette série regroupera les machines de tourisme en état d'origine ou modifiées en café racers, immatriculées et assurées pour une circulation sur route ouverte.

SERIE COURSE ET PROTOTYPES

Cette série regroupera les machines de course authentiques, les machines coursifiées ainsi que les prototypes sportifs. Si ces machines ou leur pilote ne sont pas assurés en Responsabilité Civile, le participant devra obligatoirement souscrire une assurance RC à la journée ou prendre une licence FFM « une manifestation » s'il n'est pas titulaire d'une licence annuelle entraînement ou compétition.

Dans chaque série, les machines seront réparties en classes d'âge et de cylindrée comme indiqué ci après :

CLASSES des Motos solos

- **Ancêtres : Machines jusqu'à 1925**
- **Vintage : Machines jusqu'à 1949**
- **Post Vintage : Machines jusqu'à 1969**
- **Classiques : Machines jusqu'à 1979**
- **Post classiques : Machines jusqu'à 1987**

CLASSES des Sides Cars

- **Anciens : jusqu'à 1949**
- **Classiques : tous les autres attelages à sortie avant**
- **Compétition Modernes : tous les attelages à sortie arrière**

Cette répartition en classes est essentiellement justifiée par le souhait de présenter des séries homogènes. Dans la mesure où l'épreuve n'est pas une compétition, les dates données ci-dessus n'ont qu'un caractère indicatif et il ne sera pas procédé à une vérification de l'âge exact de la machine. Toutefois, dans un souci de sécurité, pour éviter notamment que des machines aux performances trop différentes partent les unes derrière les autres, les organisateurs pourront requalifier un véhicule dans une autre catégorie.

ARTICLE 3 : OBLIGATIONS DES PILOTES

Chaque pilote doit être titulaire du permis de conduire correspondant au type de machine qu'il a engagé ou du CASM.

Chaque pilote doit pouvoir justifier d'une assurance en RC.

En cas d'absence d'une telle assurance, le pilote pourra souscrire l'assurance RC à la journée proposée par l'organisateur ou prendre une licence FFM « une manifestation »

Tous les pilotes mineurs devront remettre à l'organisateur une attestation parentale les autorisant à participer à la manifestation.

ARTICLE 4 : LICENCE ET/OU ASSURANCE

4.1 LICENCE

La possession d'une licence FFM est recommandée.

- Les pilotes qui pensent participer à plusieurs démonstrations et/ou entraînements sur circuit peuvent avoir intérêt à souscrire une licence annuelle compétition ou entraînement.
S'ils le désirent, ils peuvent le faire dans le cadre de MC2A, club FFM N° 2937.
- Les pilotes qui souhaitent simplement souscrire une licence pour la démonstration peuvent prendre une licence « une manifestation ».
- Toutes les informations nécessaires à la prise d'une licence annuelle ou à la journée sont disponibles sur le site de la FFM <http://www.ffmoto.org/page/resultats/2/977370BA-5F8EA863-00E4CB4F-84AAED20> Des informations complémentaires seront disponibles sur le site de MC2A www.asso-mc2a.com
- Dans toute la mesure du possible, les pilotes désirant souscrire une licence à la journée devront faire leur contrôle administratif le samedi après midi.
Ceux qui ne pourraient venir que le dimanche matin devront envoyer, avec leur bulletin d'engagement, un certificat médical datant de moins d'un an attestant qu'ils sont aptes à la pratique du sport motocycliste afin que les organisateurs puissent préparer à l'avance leur demande de licence.
Ils devront par ailleurs être présents dès l'ouverture des contrôles le dimanche matin (avant 8h).
Tout concurrent en retard pourra être exclu de la démonstration.

4.2 ASSURANCE

Les pilotes qui ne seraient pas assurés en RC et qui ne souhaiteraient pas prendre une licence « une manifestation » devront obligatoirement souscrire une assurance lors de leur engagement.

- Tous les détails et les montants des diverses options figureront dans l'annexe au bulletin d'inscription qui sera mis en ligne sur le site de MC2A www.asso-mc2a.com

4.3 BULLETIN D'ENGAGEMENT

L'attention des pilotes est attirée sur le fait que tous ceux qui ne sont pas licenciés à l'année ou ne souscriront pas une licence à la journée devront remplir parfaitement la totalité du bulletin d'engagement, et notamment la partie relative à l'absence de contre indication médicale et aux risques résultant de l'absence de licence.

ARTICLE 5 : ETAT DES MACHINES ET PNEUMATIQUES

Les machines doivent être en bon état, tant sur le plan mécanique qu'au niveau de la partie cycle. Elles ne doivent pas présenter de fuite d'huile visible.

Sur les machines de compétition, les motos cursifiées ou les prototypes, un récupérateur d'huile devra être installé dans lequel seront branchés le ou les reniflards.

Le niveau sonore des machines anciennes n'est pas réglementé mais dans toute la mesure du possible les participants devront respecter un seuil de 102 dBa avec tolérance de 5 dBa.

Pour les machines postérieures à 1979, le niveau sonore sera celui admis en compétition ou sur circuit d'entraînement.

Une mesure du niveau sonore des machines pourra être effectuée avant le départ et les concurrents seront alors informés de la valeur mesurée afin de pouvoir mettre en conformité dans l'avenir leur machine avec la réglementation.

Les pneus sont libres mais devront être en bon état.

Les machines équipées de pneus trop usagés ou trop anciens, présentant par exemple des craquelures, ne pourront pas participer à la démonstration.

Les machines de cross et d'enduro participant à l'épreuve devront être munies de pneus adaptés à un usage routier.

ARTICLE 6 : EQUIPEMENT DU PILOTE

L'équipement des pilotes sera au minimum le suivant :

- Blouson et pantalon en cuir ou en matériau synthétique résistant, avec renforts aux épaules et coudes. Toutefois, pour toutes les machines d'avant 1949 et les petites cylindrées immatriculées (jusqu'à 125cc), le pantalon pourra être uniquement en toile forte.
- Casque de type Jet ou Intégral homologué en bon état. L'utilisation de casque de type Bol ou Cromwell ou tout autre casque non homologué est interdite. L'utilisation de casques de plus de 5 ans sera subordonnée à une vérification de leur état général et à l'absence de toute trace de choc. Pour les pilotes utilisant un casque sans visière, des lunettes de protection sont obligatoires
- Bottes ou chaussures montantes en cuir fort. L'utilisation de chaussures basses de type chaussures de sport est interdite sauf pour les passagers de side cars.
- Gants en cuir ou en matériau synthétique résistant.
- Protection dorsale recommandée pour toutes les machines et obligatoire, pour les machines de la série 2 (course et prototypes), à partir de la catégorie Classiques et pour toutes les machines plus récentes. Pour les sides, protection dorsale obligatoire sauf pour les sides anciens.

En cas de non respect de ces prescriptions en matière d'équipement, l'organisateur refusera le départ au pilote.

ARTICLE 7 : EQUIPEMENT DE SECURITE DES MACHINES

Les motos devront être, si possible, équipées d'un dispositif de coupure de l'allumage facilement actionnable (obligatoire à partir de la catégorie Classiques en série 2).

Celui-ci pourra être un coupe circuit pour les machines de compétition ou un barillet de contact à clé pour les machines de la série 1.

Pour les side cars de la série 2, le coupe circuit devra être relié par un câble flexible au poignet du pilote.

Tous les organes proéminents tels que leviers de freins, repose pieds, tringle de frein, etc... devront avoir leur extrémité protégée pour limiter les risques de blessure par perforation en cas de chute.

Les bouchons de remplissage d'huile et de vidange du moteur devront si possible être freinés.

En cas de système de freinage hydraulique, une vérification systématique de tous les écrous devra être effectuée et ceux-ci devront être freinés dans toute la mesure du possible.

ARTICLE 8 : ENGAGEMENTS

Attention, cette année, les demandes d'engagement devront être adressées avant le 9 Avril 2016 au secrétaire de MC2A :

Jean René MARMELAT
326, Chemin de Perrotin
La Julière
84570 VILLES SUR AUZON

Pour être prises en compte, elles devront obligatoirement être accompagnées du montant de l'engagement et éventuellement du montant de la licence à la journée ou de la prime d'assurance.
Les chèques devront être établis à l'ordre de l'Association MC2A

Les imprimés d'engagement seront envoyés par mail aux anciens participants.
Ils pourront également être téléchargés sur le site de l'association MC2A : www.asso-mc2a.com
Ils pourront également être adressés par courrier aux concurrents qui en feront la demande.

Les imprimés devront être remplis le plus complètement possible, notamment au niveau de l'adresse mail et du téléphone ainsi que des mentions indiquées au § 4.3 ci avant.

Le montant des frais d'engagement est fixé à 65 €

Un pilote pourra normalement engager une machine qu'il devra piloter lui même.
Après accord de l'organisateur, un pilote pourra éventuellement engager (sans supplément de cout) une seconde machine et il pourra monter alternativement avec l'une ou l'autre mais il n'y aura pas de double monte.

En cas de retard dans l'envoi de la demande d'inscription, le montant du droit d'inscription sera majoré de 5 Euros.
Pour des questions d'assurance, aucun engagement ne sera pris sur place.

Le nombre maximum d'engagés (hors pilotes invités) est fixé à 200.

Une liste d'attente de 30 machines supplémentaires sera arrêtée.
En cas de défection d'un ou plusieurs engagés les pilotes figurant sur cette liste d'attente pourront être admis à participer à l'épreuve. La sélection se fera en fonction de la date d'envoi de l'engagement et de l'intérêt de la machine..

Pour les pilotes ayant communiqué une adresse mail, la confirmation d'engagement sera faite par mail.
Pour les autres pilotes, la confirmation d'engagement sera faite par courrier si une enveloppe timbrée a été jointe à la demande d'engagement.
La confirmation d'engagement sera envoyée au plus tard le 15 Avril 2016.

Par ailleurs, la liste des engagés sera régulièrement mise à jour sur le site www.asso-mc2a.com

ARTICLE 9 : VERIFICATIONS ADMINISTRATIVES ET TECHNIQUES

Les contrôles administratifs et techniques auront lieu à partir du samedi 23 avril, 14 heures, au parc coureurs, en bordure de la RD 974 (Commune de MALAUCENE)
Ils se poursuivront le dimanche 24 avril au matin de 7h jusqu'à 8 h 30 au même endroit.

A l'issue des contrôles, une plaque numéro sera remise à chaque concurrent admis au départ.
Cette plaque devra être fixée solidement et de manière visible à l'avant de la machine.

Tout pilote se présentant sur la ligne de départ sans plaque numéro ne sera pas autorisé à partir.

ARTICLE 10 : PROGRAMME

Date de l'épreuve : Dimanche 24 avril 2016 de 7h à 18h30.

**Vérifications Administratives et Techniques : Samedi 23 Avril à partir de 14h (à la source du Grozeau)
Dimanche 24 Avril de 7H à 8H30 (à la source du Grozeau)**

Démonstration : Dimanche 24 Avril de 7H30 à 18H30.

A partir de 7h30 : Fermeture de la route

De 9h00 à 11h45 : Montées de démonstration non chronométrées par séries.

De 13h15 à 18h00 : Montées de démonstration non chronométrées par séries.

A partir de 18h30 : Réouverture de la route.

ARTICLE 11 : DEROULEMENT DE L'EPREUVE

11.1 Attente des machines avant le départ

Les concurrents se présenteront au départ par série en fonction des numéros qui leur auront été attribués.

Dans l'attente du départ, les concurrents resteront groupés sur la partie de la chaussée indiquée par l'organisateur.

L'autre partie restera libre pour le passage des véhicules de secours.

Les concurrents respecteront les consignes des membres de l'organisation ayant en charge la zone de départ.

Pour des raisons de sécurité, seules les machines de la série en cours pourront se trouver sur la chaussée dans la zone de départ.

Toutes les machines de l'autre série seront obligatoirement stationnées au parc coureurs.

Elles pourront uniquement se présenter en zone de départ lors de la redescente des pilotes de la série terminée.

11.2 Départ des machines

Dans chaque série, les machines partiront dans l'ordre des catégories en respectant autant que possible l'ordre des numéros.

Un concurrent ne pourra partir que lorsque le signal lui aura été donné par le responsable des départs.

En cas de présentation au départ d'une machine en dehors de sa catégorie, son départ pourra être refusé, pour des raisons de sécurité, si ses performances sont manifestement trop différentes de celles des véhicules de la série en cours.

Dans chaque série, les machines partiront dans l'ordre suivant :

1. *Motos solos*
2. *Side cars et cyclecars*

Pour des raisons de sécurité, le départ des side cars et cyclecars ne se fera que lorsque la dernière machine solo sera arrivée au moins aux 2/3 de la montée.

11.3 Règles de sécurité durant les montées

Dans le cas où un concurrent rattraperait un pilote moins rapide parti avant lui, il ne devra le dépasser qu'après s'être assuré qu'il peut le faire en toute sécurité.

Le dépassement ne pourra se faire qu'en ligne droite, après s'être assuré que le pilote rattrapé a vu la machine s'apprêtant à le dépasser.

Tout pilote n'ayant pas respecté ces prescriptions, ou dont la conduite aurait été jugée dangereuse par un des commissaires de piste ou membre de l'organisation, recevra un avertissement verbal.

En cas de récidive, il sera exclu des montées restantes.

Tout pilote qui par son comportement aurait causé la chute d'un autre concurrent sera immédiatement exclu de l'épreuve.

Cette exclusion sera appliquée aux épreuves futures en cas d'accident grave.

11.4 Stationnement des machines à l'arrivée

A l'arrivée, les pilotes ralentiront progressivement leur vitesse en restant sur la partie droite de la chaussée montante jusqu'à la barrière de fermeture de la route.

Arrivés à celle-ci, ils feront demi-tour et redescendront au parc d'arrivée en restant à droite.

Lors de leur demi-tour, ils veilleront à faire celui-ci en sécurité, en s'assurant notamment qu'ils ne gênent pas un autre concurrent.

Au parc d'arrivée, les pilotes veilleront à utiliser au mieux la surface disponible hors chaussée pour éviter d'encombrer la voie descendante.

Si un pilote quitte sa machine pour regarder les montées d'autres participants, il devra revenir à celle-ci dès que le dernier participant sera monté pour éviter de retarder la redescente des concurrents.

11.5 Retour des concurrents au départ

Le retour des concurrents se fera entre deux motos de l'organisation sur ordre du commissaire responsable de la zone d'arrivée.

Aucun pilote ne pourra redescendre après la dernière moto de l'organisation accompagnant les concurrents.

Tout pilote qui ne serait pas prêt restera à l'arrivée jusqu'à la fin de la série suivante.

Dans toute la mesure du possible, la descente se fera moteur arrêté.

Durant cette descente, les pilotes devront adopter une conduite prudente.

En cas de manquement aux règles de bonne conduite, les mêmes sanctions que pendant la montée seront appliquées.

De retour au départ, les concurrents rejoindront le parc pilotes en attendant le départ de leur montée suivante.

11.6 Passage des véhicules ne participant pas à l'épreuve

Si des véhicules motorisés (voitures ou motos), bloqués au niveau de la barrière de fermeture de la route coté Malaucène, souhaitent se rendre au Mont Ventoux, le responsable de l'organisation pourra les autoriser à passer après chaque montée de démonstration, encadrés par deux motos de l'organisation.

Cette autorisation ne concerne pas les vélos.

La montée se fera en convoi.

Les véhicules qui se présenteraient après le départ du convoi attendront la montée suivante en restant stationnés sur la partie droite de la chaussée.

La voie de circulation descendante devra toujours rester dégagée pour permettre le passage des véhicules de secours.

De même, avec l'accord du responsable de l'organisation, des véhicules (y compris vélos), bloqués à la barrière de fermeture de la route, coté sommet, pourront être autorisés à redescendre à la fin de chaque montée.

La descente se fera en convoi, entre deux motos de l'organisation, avant la descente des concurrents.

Tout véhicule qui se présenterait après le départ du convoi devra attendre la session suivante pour redescendre.

11.7 Nombre de montées de démonstration

Le nombre de montées de démonstration sera en principe compris entre 4 et 6 suivant les conditions de déroulement de l'épreuve.

ARTICLE 12 : ASSURANCE DE L'ORGANISATEUR

L'Association MC2A est garantie en responsabilité civile club du fait de son affiliation à la FFM.

Elle souscritra l'assurance règlementaire de responsabilité civile organisateur imposée par la nature de la manifestation (article 11 du décret 2006-554 du 16 mai 2006).

ARTICLE 13 : ENCADREMENT SORTIF ET DE SECURITE DE L'EPREUVE

Le responsable du départ sera licencié FFM et aura au moins une licence de Commissaire de Piste Vitesse en cours de validité.

Les Commissaires de Piste chargé de veiller à la sécurité des participants sur le parcours de l'épreuve seront autant que possible titulaires d'une licence FFM.

Un médecin et un(e) infirmier(e) seront présents sur place avec le matériel de premiers secours et de réanimation.

Une équipe de secouristes sera présente au départ.

Deux ambulances équipées seront en place au départ de l'épreuve.

ARTICLE 14 : DISPOSITIONS PARTICULIERES

Encaissement des chèques d'engagement : Les chèques ne seront encaissés qu'après déroulement de l'épreuve.

Annulation de l'épreuve du fait de l'Organisateur : Si pour des raisons de force majeure, l'épreuve devait être annulée, les chèques d'engagement seront renvoyés aux pilotes ou détruits.

Non participation à l'épreuve d'un concurrent engagé : Tout concurrent engagé ne pouvant participer à l'épreuve pour des raisons de force majeure (accident, maladie, casse de sa machine...) devra avertir l'organisateur par mail ou téléphone au plus tard le 22 avril 2016. Son chèque d'inscription lui sera alors renvoyé ou sera détruit.

En l'absence d'une telle démarche, aucun remboursement ne sera effectué.


ARTICLE 15 : REVERSEMENT DES BENEFICES

Si le bilan financier de l'épreuve est positif, une partie des bénéfices sera reversée à une Association reconnue d'Utilité Publique œuvrant dans le domaine médical.
Cette Association aura un stand d'information au voisinage de la ligne de départ de l'épreuve.

ARTICLE 16 : CONNAISSANCE DU REGLEMENT

Par le fait de leur inscription, les pilotes de cette épreuve sont réputés connaître le règlement particulier et s'y soumettre sans restriction.

Le Président de l'Association des Motos
Classiques de Compétition d'Avignon.



P. FAURE